

Anfrage

der Abgeordneten Mag.^a Edith Kollermann an Landeshauptfrau-Stellvertreter Udo Landbauer MA, Landesrat für Infrastruktur und Sport gemäß § 39 Abs. 2 LGO 2001

betreffend: Fährbetrieb in Mautern als Schlag gegen die regionale Wirtschaft

Die Instandsetzungsarbeiten der aktuellen Donaubrücke Stein-Mautern haben zur Folge, dass eine Querung der Donau über die Brücke über längere Zeit nicht möglich sein wird. Kolportiert wird, dass ein Fährbetrieb eingerichtet werden soll, um Überfahrten (mit dem Fahrrad) bzw. einen Übergang für Fußgänger:innen zu ermöglichen. Dies ist für dort ansässige Bevölkerung und Wirtschaft fast schon ein Schlag ins Gesicht. Im Zuge der Planung wurde nämlich eine Ersatzbrücke versprochen, um die möglichen Ausfälle und Unannehmlichkeiten zu kompensieren. Vor allem der sanfte Tourismus mit seinen Tausenden Radfahrer:innen, die den attraktiven Donauradweg nutzen, hätte von einer Ersatzbrücke im Zuge der Instandsetzung massiv profitiert. Gerade für die südliche Wachauseite wird hier eine Tür zugeschlagen.

Statt der versprochenen Ersatzbrücke soll nun ein Fährbetrieb eingerichtet werden, welcher nur von 7-19:00 im Betrieb ist. Zudem besteht die Befürchtung in der Bevölkerung, dass dieser Fährbetrieb des Öfteren ausfallen wird. Dass Radtourist:innen sich dem Risiko eines am Abend noch verfügbaren Fährbetriebs aussetzen werden, darf bezweifelt werden. Auch Studierende und Personen, die in Krems arbeiten und per Fahrrad von Mautern nach Krems fahren, sind davon betroffen.

Es scheint, als hätte die Politik vergessen, die örtliche Bevölkerung und Wirtschaft einzubinden und auch vergessen, welche Komponenten die Wachau am südlichen Donauufer ausmachen.

Die Gefertigte stellt daher an Landeshauptfrau-Stellvertreter Udo Landbauer folgende

Anfrage

1. Aufgrund welcher Entscheidungsgrundlage wurde auf eine temporäre Ersatzbrücke verzichtet?
 - a. Welche Stakeholder aus der Region wurden hier in die Entscheidung mit eingebunden?
 - b. Welche Entscheidungsträger von Seiten des Landes Niederösterreich wurden in diese Entscheidung mit eingebunden?
2. Zu welchem Zeitpunkt kam es zu einer Entscheidung hinsichtlich eines Fährbetriebs?
3. Welche Kosten entstehen dem Land NÖ durch den Fährbetrieb?
4. Welche Kosten wären auf das Land NÖ bei der Errichtung einer Ersatzbrücke zugekommen?

5. Welche Kosten sind bis dato bei der Instandsetzung der Donaubrücke Stein-Mautern für das Land Niederösterreich angefallen?
6. Welche Kosten sind insgesamt für die Instandsetzung der Donaubrücke Stein-Mautern geplant?