

Anfrage

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

betreffend: Zwei-Brücken Lösung als Lebensader für die Region

Die Brücke B 33a Donaubrücke Stein-Mautern muss renoviert werden. Dies ist nach fast 130 Jahren Bestand klar. Ihre Bedeutung für die Region bleibt auch nach 130 Jahren unbestritten. Der Protest von Wirtschaftstreibenden und Landwirten aus Krems und vor allem Mautern sprechen eine klare Sprache. Eine Fähre als Ersatz für die Brücke, wie von der Landesregierung ins Spiel gebracht, lehnt die Bevölkerung in der Region verständlicherweise ab, weil die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten sowohl zeitlich als auch hinsichtlich der Verkehrsmittel unzumutbar sind.

In Niederösterreich werden Umfahrungen wie in Wiener Neustadt durchgepeitscht, Zufahrtsstraßen und Projekte im Zusammenhang mit der S8 sowie nun die Fehlkonzeption der Brücke B 33a lassen ein strategisches verkehrspolitisches Vorgehen des Landes vermissen. Betreffend der S8 wurden bei der Umfahrung Gänserndorf-Süd 6 Mio. Euro aufgewendet, für die Umfahrung Raasdorf 2,2 Mio. Bei beiden Projekten fehlt eine endgültige Konzeption der S8.

Deswegen spricht auch das monetäre Argument für eine moderne Brücke Stein-Mautern. Die genannte Summe wäre bei passender Gesamtkonzeption durchaus vertretbar. Am teuersten sind immer die Fehlinvestitionen, die aus Einzelprojekten ohne Gesamtkonzept resultieren.

Durch diese Ausführungen ist erkennbar, dass die Postwurfsendung des niederösterreichischen Straßendienstes im August 2024 massiv irrenführend ist. Laut diesem Flugblatt ist die betreffende Brücke allein schon wegen ihrer Eigenlast einsturzgefährdet, allerdings soll diese laut der gleichen Sendung noch bis 2026 halten. Die regelmäßigen, laut Flugblatt "kostenintensiven", Instandsetzungsmaßnahmen werden nicht quantifiziert. Alles in allem wirkt das hier zitierte Flugblatt widersprüchlich und tendenziös.

Um Widersprüche auszuräumen und der Bevölkerung den Zugang zu den tatsächlichen Fakten zu ermöglichen, stellt

die Gefertigte daher an Udo Landbauer MA folgende

Anfrage

1. Zu welchem Zeitpunkt wurde festgestellt, dass die betreffende Brücke 33a Donaubrücke Stein-Mautern unter ihrem Eigengewicht einzustürzen droht?
2. Welche regelmäßigen und kostenintensiven Instandsetzungsmaßnahmen wurden seit dem Zeitpunkt der Feststellung des drohenden Einsturzes der betreffenden Brücke durch ihre Eigenlast getätigt? (Bitte um Angabe der Summe, sowie des Jahres der jeweiligen Instandsetzungsmaßnahmen)

3. Wurde die Bevölkerung in der betroffenen Region in das Projekt eingebunden?
 - a. Wenn ja, durch welche Maßnahmen und zu welchem Zeitpunkt?
 - b. Wenn nein, wieso nicht?
4. Wurde eine mögliche Zwei-Brücken Lösung von Seiten des Landes evaluiert?
 - a. Wenn ja, welche Expert:innen wurden hinzugezogen?
 - b. Wenn ja, wann hat diese stattgefunden?
 - c. Wenn ja, zu welchem Schluss kommt diese Evaluierung? (Bitte um vollständige Übermittlung der Evaluierung)
 - d. Wenn nein, wieso nicht bzw. wann ist eine entsprechende Evaluierung geplant?
5. Aus welchen Gründen stiegen die Kosten für die Behelfsbrücke von Planungsbeginn 15-20 auf 35 Mio. EUR. an? (Bitte um eine vollständige Auflistung)
6. Zu welchem Zeitpunkt kam es zu einer Entscheidung gegen eine Zwei-Brücken Lösung?
7. Zu welchem Zeitpunkt kam es zu einer Entscheidung gegen eine Behelfsbrücke?
8. Zu welchem Zeitpunkt kam es zu einer Entscheidung für einen Fährbetrieb?
 - a. Welche Kosten werden hier von Seiten des Landes veranschlagt? (Bitte um vollständige Angabe der Summen)