

Udo Landbauer, MA
LH-Stellvertreter

Landtag von Niederösterreich

Landtagsdirektion

Eing.: 02.07.2026

Zu Ltg.-**1031/XX-2026**

An den
Präsidenten des NÖ Landtages
Mag. Karl Wilfing
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

St. Pölten, am 02. Juli 2026

Ltg.-1031/XX-2026

BLHSTV-Landbauer- STV-LT-F 007/2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die im Rahmen der Anfrage der Abgeordneten Mag. Suchan-Mayr betreffend „Donaubrücke Mauthausen“, eingebracht am 18. Juni 2026, Ltg.-1031/XX-2026, an mich gerichteten Fragen beantworte ich – soweit sie in meine Zuständigkeit fallen und das Anfragerecht umfassen – wie folgt:

Zu Frage 1.a betreffend Ausarbeitung des Ausschreibungs- und Bauprojekts:

Die Ausarbeitung des Ausschreibungs- und Bauprojektes ist bereits weit fortgeschritten. Aktuell werden die zusätzlichen Maßnahmen und Auflagen aus dem Beschwerdeverfahren am Bundesverwaltungsgericht (BVwG) eingearbeitet und die Projektunterlagen für die Hauptbauausschreibung fertiggestellt.

Zu Frage 1.b betreffend Abschluss der Grundeinlösen:

Die Grundeinlöseverhandlungen wurden bereits während des laufenden UVP-Verfahrens gestartet und konnten nun mit Rechtskraft des UVP-Bescheids intensiviert werden. Der weitere Verlauf, insbesondere hinsichtlich möglicher Enteignungsverfahren, kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden.

Zu Frage 1.c betreffend Ausschreibung der Bau- und Planungsleistungen:

Die notwendigen Planungsleistungen wurden bereits ausgeschrieben und vergeben und befinden sich in Bearbeitung. Darüber hinaus wird auf die Beantwortung von Frage 1.a verwiesen.

Aktuell werden die wesentlichen und für die Bauvorbereitung bzw. -umsetzung zwingend erforderlichen Dienstleister beschafft (z.B. örtliche Bauaufsicht, Umweltbaubegleitung, Koordinator gem. BauKG u.dgl.).

Mit dem Bau der Neuen Donaubrücke in Mauthausen kann unabhängig von diesen Vorleistungen erst im Herbst 2028 begonnen werden (siehe dazu auch Punkt 1.d). Es ist geplant, die Ausschreibung für das Hauptbaulos unter Berücksichtigung der notwendigen Vorlaufzeit für die Vergabe gemäß Bundesvergabegesetz rechtzeitig vor einem geplanten Baubeginn im Herbst 2028 zu veröffentlichen.

Zu Frage 1.d betreffend Baustart:

In zeitlicher Hinsicht hat das BVwG seine Auflagen und Maßnahmen für die Genehmigung der neuen Donaubrücke Mauthausen mit Leistungen verknüpft, die im Zuge des Tragwerkstausches der Bestandsbrücke umzusetzen sind.

Konkret handelt es sich um die Errichtung einer Lärmschutzwand für den Mittelspecht im Auwald westlich der bestehenden Brücke. Diese Lärmschutzwand ist auf jenem neuen Brückentragwerk zu errichten, das im Zuge des Tragwerkstauschs im Sommer 2028 errichtet wird (daher kann die Maßnahme auch nicht vorgezogen werden). Diese Lärmschutzwand und damit der Schutz dieses Lebensraumes des Mittelspechts im Auwald westlich der Bestandsbrücke muss wirksam sein, bevor mit dem Bau der neuen Donaubrücke begonnen werden darf. Folglich muss der Tragwerkstausch abgeschlossen sein, bevor mit dem Bau der neuen Donaubrücke begonnen werden kann. Aus dieser Abhängigkeit erschließt sich die zeitliche Verknüpfung der beiden Projekte.

Zu Frage 1.e betreffend Verkehrsfreigabe:

Der Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe hängt unmittelbar vom tatsächlich möglichen Baubeginn und den durch Maßnahmen und Auflagen definierten zeitlichen Einschränkungen in der Bauphase (z.B. Trübungsverbot in der Donau in den Sommermonaten, Möglichkeit zu Rodungen nur im Winter, Beachtung von Laich- und Brutzeiten u.dgl.) ab. Nach derzeitiger Bauphasenplanung wird ein Baustart im Herbst 2028 angestrebt, die Bauzeit wird mit rund vier Jahren prognostiziert.

Zu Frage 2 betreffend Bauzeit und Projektverzögerungen:

Sowohl der Zeitpunkt des Baubeginns als auch die Baudauer mussten aufgrund der Dauer des Beschwerdeverfahrens und der finalen Entscheidung des BVwG angepasst werden.

Im Zuge des Beschwerdeverfahrens vor dem BVwG zur Neuen Donaubrücke Mauthausen wurden den Projektwerbern zu den ursprünglich bereits umfangreichen geplanten Maßnahmen zusätzlich eine erhebliche Zahl an Maßnahmen und Auflagen auferlegt. Da es sich bei vielen der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen um sogenannte CEF-Maßnahmen handelt (continuous ecological functionality – vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, welche vor Baubeginn/Eingriff wirksam sein müssen), sind diese im Vorfeld umzusetzen, um den Bau überhaupt beginnen zu können. Maßgeblich für den Bauablauf und somit auch für die Bauzeit selbst sind darüber hinaus auch die zeitlichen Einschränkungen für div. Ökosysteme, die die Bauphase verlängern.

Als Folge der zusätzlichen zeitlichen Einschränkungen ist anzumerken, dass der hinsichtlich Bauablauf und Bauphasen (teilweise Bau am Bestand unter Verkehr, Bau im Verbotsbereich der Eisenbahn, Bauen in der Donau, Baustellenlogistik und Transportwege etc.) ohnehin bereits sehr ambitionierte Zeitplan deutlich an Komplexität gewonnen hat.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich aus der Einhaltung aller Maßnahmen und Auflagen komplexe Abhängigkeiten und Zusammenhänge (siehe dazu auch Beantwortung der Frage 1.e) ergeben. Diese verlängern die Bauzeit – ohne Berücksichtigung der Bauvorbereitungszeit - aus heutiger Sicht um rund ein Jahr auf voraussichtlich vier Jahre.

Zu Frage 3 betreffend Auswirkungen der BVwG-Auflagen auf die Projektkosten:

Die finanziellen Auswirkungen zusätzlicher Auflagen aus der Entscheidung des BVwG auf die Gesamtprojektkosten können aktuell noch nicht abschließend beziffert werden. Neben klar abgrenzbaren Auflagen, wie z.B. die Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände, gibt es Auflagen, die durch massive Bauzeiteinschränkungen (wie zeitliche Trübungs- und Rodungsverbote) unmittelbar auf die Baudauer wirken. Diese stehen einer bautechnisch effizienten Umsetzung entgegen und können finanziell nur sehr aufwändig erfasst werden (mehr Bauzeit bedeutet selbstverständlich höhere Kosten). Die erforderlichen Maßnahmen und deren zeitliche Auswirkungen werden derzeit noch eingearbeitet.

Auch die weitere geopolitische Entwicklung und deren kurz-, -mittel- und langfristigen Auswirkungen auf die unterschiedlichen Preiskomponenten sind aktuell nicht seriös prognostizierbar. Eine belastbare Aussage zu den resultierenden Mehrkosten ist daher zum aktuellen Zeitpunkt nur mit einer großen Schwankungsbreite möglich.

Die Kostenentwicklung wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung laufend evaluiert und konkretisiert und mit Fertigstellung der aktuellen Einarbeitung sowie auf Basis der Baukostensteigerungen nachgezogen.

Zu Frage 3.a betreffend zeitliche Auswirkungen der Ausgleichsmaßnahmen:

Auf die Beantwortung von Frage 1.d und 2 wird verwiesen.

Zu Frage 4 betreffend Beginn der Grundstückseinlösen:

Die Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümern wurden bereits im Jahr 2023 aufgenommen. Seither werden die Verhandlungen laufend fortgeführt.

Zu Frage 4.a betreffend Umfang der Grundstückseinlösen:

Die Gesamteinlösefläche für das Projekt in NÖ beträgt rund 6,7 ha, wobei zusätzlich für den Bauzeitraum vorübergehend zusätzlich ca. 5,7 ha in Anspruch genommen werden. In Summe sind auf niederösterreichische Seite 58 Grundstücke von 34 privaten Eigentümern betroffen.

Zu Frage 4.b betreffend Stand der Einigungen bei den Grundstückseinlösen:

Die Verhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sind noch nicht abgeschlossen. Aktuell liegen in Niederösterreich für rund 47% der betroffenen Flächen unterfertigte Verträge vor.

Zu Frage 4.c betreffend Abstimmung mit dem Land Oberösterreich:

Zwischen den beteiligten Projektpartnern besteht selbstverständlich ein laufender Informations- und Abstimmungsprozess. Im Rahmen regelmäßiger Besprechungen und projektbezogener Abstimmungen findet ein kontinuierlicher Austausch zwischen den zuständigen Stellen in Niederösterreich und Oberösterreich statt.

Zu Frage 5 betreffend Befahrbarkeit der Bestandsbrücke bis 2028:

Aktuell wird die Befahrbarkeit der Bestandsbrücke bestätigt. Seitens des Landes Oberösterreich, welches für die Erhaltung der Bestandsbrücke zuständig ist, werden

laufend Tätigkeiten gesetzt, um die Befahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer bis zum geplanten Tragwerkstausch aufrecht zu erhalten.

Zur Sicherstellung der Gebrauchstauglichkeit und Verkehrssicherheit sind nach aktuellem Kenntnisstand immer wieder Instandhaltungs- und lokale Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die im Rahmen der laufenden Bauwerkserhaltung in der Regel in der Nacht bzw. am Wochenende umgesetzt werden.

Die Entwicklung des Bauwerkszustandes wird in einem verdichteten Intervall regelmäßig überprüft und kontrolliert. Sollten sich aus diesen Überprüfungen zusätzliche Erfordernisse ergeben, werden die notwendigen Maßnahmen mit Fokus auf den Tragwerkstausch 2028 gesetzt, um einen sicheren Betrieb der Brücke bis dahin bestmöglich zu gewährleisten.

Zu Frage 6 betreffend Koordination der Ersatzverkehrsachsen während der Brückensperre:

Die Koordinierung von Baustellen und verkehrsrelevanten Maßnahmen auf potenziellen Umleitungsrouten ist ein wesentlicher Bestandteil der bereits Anfang 2025 gestarteten Verkehrs- und Maßnahmenplanung. Im Rahmen dieses Maßnahmen- und Verkehrskonzepts (MVK) werden die Auswirkungen geplanter Verkehrsmaßnahmen laufend bewertet und mit den betroffenen Infrastrukturbetreibern abgestimmt sowie die Vorbereitungen für die entsprechenden Verkehrsmaßnahmen im Jahr 2028 geplant und im Detail vorbereitet.

Zu Frage 7 betreffend Präsentation des Maßnahmen- und Verkehrskonzepts:

Das MVK wurde im Zuge des Beteiligungsprozesses bereits Ende April / Anfang Mai 2026 den betroffenen Stakeholdergruppen präsentiert und in einer Presseausendung veröffentlicht. Der Fokus liegt nun auf der schrittweisen Konkretisierung und Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmenpakete. Die Information der Öffentlichkeit erfolgt laufend und entsprechend dem jeweiligen Projektfortschritt auf der Projektwebseite www.donaubrücke.at und per Presseaussendungen.

Zu Frage 8 betreffend Kosten der Verkehrsmaßnahmen während der Brückensperre:

Das Maßnahmen- und Verkehrskonzept umfasst jene Maßnahmen, welche sich im Wirkungsbereich der Länder befinden. Das MVK umfasst aus aktueller Sicht Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rd. 1,8 Mio. Euro (aufgeteilt auf die

Projektpartner Länder OÖ und NÖ). Darin enthalten sind zahlreiche Maßnahmen, wie Taktverdichtungen und Tarifmaßnahmen im ÖV, infrastrukturelle Maßnahmen, wie zusätzliche P&R-Plätze, die Verbesserung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen, Beschilderungen und Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Information. Darüber hinaus wird auf die Beantwortung von Frage 9 verwiesen.

Zu Frage 9 betreffend Begleitmaßnahmen für Betriebe und Pendler:

Auf die Beilage 1 (Präsentation ‚Workshop zum Maßnahmen- und Verkehrskonzept‘) wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Udo Landbauer
LH-Stellvertreter