

II- 183 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

21/A.B.
zu 36/J.

Zl. 16.524-Präs.A/70 Präs. am 30. Juni 1970 Wien, am 23. Juni 1970

Anfrage Nr. 36 der Abg. Kriz und
Genossen betreffend Zufahrt zur
Donaubücke Krems.

5. Juli

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates
Dipl. Ing. Karl Waldbrunner

Parlament
1010 Wien

Auf die Anfrage, welche die
Abgeordneten Kriz und Genossen in der Sitzung des
Nationalrates am 20. Mai 1970, betreffend Zufahrt zur
Donaubücke Krems, an mich gerichtet haben, beehre ich
mich folgendes mitzuteilen:

Im Anschluß an den linksseitigen
Brückenkopf der Kremser Donaubücke soll die künftige
Bundesstraße auf eine Länge von ca. 650 m auf einen
Damm geführt werden. Für die Kommunikation der
beidseitigen Wohn- und Industriegebiete sind 3 Durch-
fahrtsbrücken im Damm vorgesehen.

Dieses Projekt wurde seinerzeit mit der
Stadtgemeinde Krems abbesprochen und von ihren Vertretern
gutgeheißen.

Selbstverständlich wurde auch die
Möglichkeit einer Aufständigung (Hochbrücke) überlegt.
Der Kostenvergleich zwischen Damm und Brücke zeigt
Kosten für den Damm

von 16,92 Mio S

und für die Brücke von 32,12 Mio S

d.h. die Hochbrücke verursacht Mehrkosten von 19,2 Mio S,
d.s.rd. 113 %.

- 2 -

zu Zl.16.524-Präs.A/70

Abgesehen von diesen Mehrkosten ist eine Dammführung in diesem Bereich vorteilhafter, da das in Frage stehende Gelände mit einer gartenähnlichen Verbauung versehen ist und sich daher ein bewachsener Damm besser in die Landschaft einfügt und eine eindeutige Abgrenzung zwischen Industrie und Wohngebiet als vorteilhaft anzusehen ist. Außerdem hat die Erfahrung bei ähnlichen Brücken gelehrt, daß unter ihnen wegen Mangel an Sonne und Regen kein Bewuchs aufkommt und dieser Streifen in der Folge zur Müllablagerung benützt wird, oder daß dort Einbauten u.dgl. entstehen, wie sie unter den Stadtbahnanlagen in Wien vorhanden sind und störend und unansehnlich wirken.

Eine Änderung des bestehenden Projektes, welches mit allen betroffenen Stellen abbesprochen und gutgeheißen wurde, kann daher weder vom wirtschaftlichen, noch vom städtebaulichen Standpunkt befürwortet werden.

