

II-1916 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 10.101/200-I/1/76

Parlamentarische Anfrage Nr. 916 der Abg.  
Dipl. Ing. Hanreich und Gen. betr. Donaubrücke  
Klosterneuburg-Korneuburg.

Wien, am 2. Februar 1977

An den  
Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton B e n y a  
Parlament  
1010 W i e n  
-----

879/AB  
1977 -02- 07  
zu 916 14

Auf die Anfrage Nr. 916, welche die Abgeordneten  
Dipl. Ing. Hanreich und Genossen am 22. 12. 1976, betreffend  
Donaubrücke Klosterneuburg-Korneuburg an mich gerichtet  
haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Die bisherigen Untersuchungen in verkehrlicher, raumplanerischer und wasserbaulicher Hinsicht, haben ebenso wie die Überlegungen des Umweltschutzes den nördlichen Brückenstandort als optimalen Standort ergeben. Ich habe aber die Ausschreibung der Brücke, die einen 4-spurigen Querschnitt vorsieht, noch nicht freigegeben, weil aus Kreisen der Klosterneuburger Bevölkerung die Notwendigkeit eines 4-spurigen Querschnittes in Frage gestellt und befürchtet wird, dass durch einen solchen Querschnitt zusätzlicher Durchgangsverkehr angezogen werden könnte.

Ich habe daher mit Landeshauptmann Maurer in einem persönlichen Gespräch am 11. 1. 1977 vereinbart, dass hinsichtlich des Verkehrsaufkommens noch weitere Entscheidungshilfen bzw. Gutachten vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung nachgereicht werden.

-2-

Zu 2:)

Die Vorschläge des "Aktionskomitees gegen die Vernichtung des Klosterneuburger Auwaldes" wurden bereits eingehend geprüft.

Wie diese vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung in Auftrag gegebene Überprüfung jedoch gezeigt hat, sind die von dem eingangs erwähnten Aktionskomitee vorgeschlagenen Lösungen der seitens der Bundesstrassenverwaltung derzeit verfolgten Trasse aus technischen und gesamtwirtschaftlichen Überlegungen eindeutig unterlegen. Diese Überlegung wird übrigens auch durch ein vom Österreichischen Institut für Raumplanung erstelltes Gutachten bestätigt.

Auch beim nördlichen Brückenstandort wird der Auwald nicht beeinträchtigt oder vernichtet, weil durch die Aufständigung der Trasse der freie Durchfluß des Grundwassers und des Hochwassers gewährleistet bleibt und das ökologische Gleichgewicht nicht gestört wird. In weiterer Folge verläuft die Trasse parallel zur Bahn und schützt auf diese Weise den Niedermarkt vor Hochwasser. Ebenso wird durch diese Trasse der Niedermarkt vollständig vom durchgehenden Verkehr entlastet und damit seiner eigentlichen Funktion zurückgegeben. Für die Weiterführung der Verbindung in Richtung Kritzendorf bleiben noch verschiedene Variantmöglichkeiten, die aber erst abzuklären sind.

