

II-3079 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1569/J

1977 -12- 19

A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Höchtl
und Genossen
an den Bundesminister für Bauten und Technik
betreffend Donaubrücke Korneuburg - Klosterneuburg

Die Donaubrücke Korneuburg - Klosterneuburg soll nicht nur den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen der Städte und Umlandsbereiche von Korneuburg und Klosterneuburg dienen, sondern auch im Zuge des übergeordneten Straßennetzes die Schnellstraße- bzw. Autobahntrassen der S 3 bzw. A 22 am linken Donauufer mit dem Hochleistungsstraßenzug B 14 am rechten Donauufer verbinden. Für die Wahl des Brückenstandortes und der Trassenführung der Anschlußstrassen vor allem am rechten Donauufer wären die hydrotechnischen Erfordernisse im Zusammenhang mit den Kraftwerksplanungen bzw. Auswirkungen auf das Projekt für den Donauhochwasserschutz der Bundeshauptstadt Wien von grundlegender Bedeutung. Den sich ändernden Standorten des nunmehr endgültig in Greifenstein geplanten Donaukraftwerkes entsprechend wurden mehrere Varianten vorgelegt. Schon seit Jahrzehnten war es aber bekannt, daß die Brücke für den überregionalen Verkehr außerordentlich wichtig ist. Seit dem Jahre 1970 war der Standort des Donaukraftwerkes einwandfrei feststehend und es folgte darauf das Projekt 1972 samt Ergänzungen. In mehreren Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden insbesondere unter Mitwirkung der Stadtgemeinde Klosterneuburg kam das endgültige Detailprojekt 1976 zur planungsmäßigen Fertigstellung. Die Stadtgemeinde Klosterneuburg, die von den Abfahrten am rechten Donauufer am meisten betroffen ist, hat sich in mehreren Gemeinderatsitzungen eingehend mit dieser Frage beschäftigt und das nunmehr vorliegende Detailprojekt letztlich mit Gemeinderatsbeschuß vom 6. 4. 1976 mit den Stimmen aller im Gemeinderat vertretenen Parteien einstimmig gut geheißen. Das Detailprojekt ist nunmehr vollständig fertiggestellt und

es wurden bereits mehrere Millionen Schilling für die Planung verausgabt.

Auf Grund dieses Brücken- und Straßenprojektes, das der Stadtgemeinde gegenüber stets als dringlich hingestellt wurde, hat die Stadtgemeinde Klosterneuburg Teile ihres regionalen Verkehrskonzeptes aber auch die Planung von Plätzen, Erholungsräumen, Kommunikationsmittel und dergleichen auf diese Brückenplanung abgestellt. Durch die zahlreichen vollkommen unbegründeten Verzögerungen ist die Stadtgemeinde in ihrem kommunalen Ausbau stark behindert (Platzgestaltung Niedermarkt, Kreuzung Leopoldstraße, überlastete Ortsdurchfahrt von Kritzendorf, Erholungsgebiet, Kreuzung Bahnhof Weidling). Für den durch die derzeitige Trassenführung der B 14 vollkommen verunstalteten Niedermarkt wurde hinsichtlich der neuen Trassenführung bereits ein Architektenwettbewerb beschlossen, der Platz, der eine prominente Stelle am Fuße des historischen Juwels Augustiner Chorherrenstift Klosterneuburg einnimmt, soll zu einem der schönsten Plätze Klosterneuburgs ausgebaut werden. Da die von der Stadtgemeinde Klosterneuburg zu leistenden Einbauten, die Umgestaltung des Platzes, die Abstimmung der Gemeindestraßen auf das übergeordnete Straßennetz beträchtliche Mittel verschlingen werden, ist die Stadt schon wegen der mittel- und langfristigen Finanzplanung daran interessiert zu wissen, wann der Bund mit den Arbeiten beginnt und wann mit einer Fertigstellung zu rechnen ist. Gerade diesbezüglich wurde die Stadt jedoch stets verunsichert. In Abständen von nur wenigen Monaten erklärte der Herr Finanzminister in Stockerau, daß der Bau der Donaubrücke vor der Tür stehe, der Herr Bautenminister wiederum, daß der Standort noch nicht sicher sei und vor kurzem wieder, daß der Bau in wenigen Monaten begonnen wird. Es wurde sogar langwierig untersucht, ob die an die Nordautobahn angeschlossene Brücke vielleicht nur zweispurig auszubauen wäre. Das Ergebnis dieser Untersuchung hätte ein Laie voraussagen können, nämlich daß eine

an eine sechsspurige Straße angeschlossene zweispurige Brücke verkehrs- und sicherheitstechnisch ein Unfug wäre (Gutachten Prof. Knoflacher). Weiters verunsichert ist die Stadtgemeinde, ob die für sie so wichtige Umfahrung von Kritzendorf realisiert wird. Diese Umfahrung ist aus mehreren Gründen von größter Bedeutung. Kritzendorf ist ein noch ausgezeichnet erhaltenes Straßendorf mit altem Baucharakter und ist an manchen Stellen so eng, daß zwei PKW nicht aneinander vorbeifahren können. Der Verkehr aus dem Raume St. Andrä Wördern, Greifenstein, Höflein, Strombad Kritzendorf ist im Sommer bereits so stark, daß erhebliche Stauungen an der Tagesordnung sind und der alte Hausbestand vor allem auch wegen des Schwerverkehrs in höchstem Ausmaß gefährdet erscheint. Die Entwicklung des Gebietes vor allem auch die Anbindung an das höhere Straßennetz läßt erwarten, daß dieser Verkehr noch wesentlich ansteigt und somit die alte Landesstraße nicht mehr geeignet ist, das Verkehrsaufkommen zu fassen. Ein reibungsloser Anschluß der neuen Bundesstraße an das Landesstraßennetz ist nur über die Umfahrung Kritzendorf möglich.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Bauten und Technik folgende

A n f r a g e :

- 1) Wann ist nun endgültig mit dem Baubeginn der Donaubrücke Korneuburg - Klosterneuburg zu rechnen ?
- 2) Wie lange schätzen Sie die Bauzeit ?
- 3) Wann ist mit dem Baubeginn der Umfahrung Kritzendorf zu rechnen ?
- 4) Wie lange schätzen Sie die Bauzeit ?
- 5) Wann kann Klosterneuburg mit einem Bauzeitplan rechnen, nach dem die Stadtgemeinde ihre kommunalen Aufwendungen abstimmen kann ?