

II-1457 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, am 1980 08 11

10.101/74-I/1/80

Parlamentarische Anfrage Nr. 646
der Abg. Dr. Schwimmer und Gen.
betr. planungswidrige Bauausführung
der 5. Donaubrücke (Traisenbrücke)
in Wien

640 IAB

1980-08-13

zu 646 II

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a

Parlament

1010 W i e n

Auf die Anfrage Nr. 646, welche die Abgeordneten Dr. Schwimmer und Genossen am 1.7.1980 betreffend planungswidrige Bauausführung der 5. Donaubrücke (Traisenbrücke) in Wien an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Auf Grund des von der Bürgerinitiative "Rettet die Brigittenau" an mein Ressort gerichteten Schreibens, das in der Anfrage wörtlich wiedergegeben ist, habe ich eine Stellungnahme der Stadt Wien bzw. des Landeshauptmannes von Wien eingeholt und auf Grund dieser Stellungnahme sowie der Akten meines Ressorts Ende Juli 1980 dieses Schreiben beantwortet.

Zur Sache ist wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Brigittenauer Brücke (5. Donaubrücke in Wien) liegt im Zuge der Bundesautobahn A 20 Wiener Gürtel Autobahn, die nach dem einen Bestandteil des Bundesstraßengesetzes 1971 bildenden Verzeichnis 1 in Wien/Donaupark (A 5, A 22) beginnt und über den Gürtel verlaufen soll, somit eine Donaubrücke beinhaltet. Auf Grund von Anträgen des Landeshauptmannes von Wien, der wie alle Landeshauptmänner auf Grund der Verordnung BGBl. Nr. 131/1963 die Geschäfte der Bundesstraßenverwaltung entsprechend den Dienstanweisungen meines Ressorts führt, wurde nach längerer Korrespondenz zwischen meinem Ressort und dem Amt der Wiener

- 2 -

Landesregierung im Jahre 1977 das generelle Projekt für die Brigittenauer Brücke von meinem Ressort genehmigt. Es erfolgte jedoch im Jahre 1979 auf Antrag des Landeshauptmannes von Wien eine Änderung des Projektes, das von meinem Ressort am 5. Juli 1979 mit Erlaß Zl. 821 520/3-III/2-79 genehmigt wurde, wobei in der Projektsänderung auch eine geringfügige Verschiebung der Brücke flußaufwärts vorgenommen worden war. Diese Verschiebung der Brücke wurde infolge von Einwendungen eines Anrainers vorgenommen, eine hier auch vorgesehene Änderung des Querschnittes erfolgte aus Gründen der besseren Wirtschaftlichkeit. Mit der zweitgenannten Genehmigung wurde der im Schreiben der Bürgerinitiative bzw. Ihrer Anfrage genannte Erlaß des Bundesministeriums für Bauten und Technik Zl. 543.639-III/2-76 abgeändert. Das Bundesministerium für Bauten und Technik war somit nicht nur in Kenntnis dieser Änderung, sondern hat diese auch ausdrücklich genehmigt.

Was die im § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 in der Fassung BGBl.Nr. 239/1975 vorgesehene Bestimmung des Straßenverlaufes betrifft, die die konkrete Festlegung der Straße im Rahmen der im Bundesstraßengesetz 1971 sehr weitmaschigen Streckenbeschreibung zum Ziele hat, ist nach generellen Dienstanweisungen meines Ressorts die Antragstellung und Ausarbeitung der Pläne sowie die Durchführung des im § 4 Abs. 5 BStG vorgesehenen Anhörungsverfahrens dem jeweiligen Landeshauptmann nach in Dienstanweisungen näher bezeichneten Grundsätzen übertragen worden. Diesbezüglichen Anträgen der Stadt Wien wurde nach Zwischenkorrespondenz im Ressort entsprochen und das Anhörungsverfahren vom 22.11.1978 bis 3.1.1979 durchgeführt; auf Grund eines Formfehlers erfolgte ein neues Anhörungsverfahren vom 9.1.1979 bis 20.2.1979.

Bei diesem Anhörungsverfahren bildete ein Übersichtslageplan im Maßstab 1 : 2000, der auch das Bundesstraßenbaugebiet (§ 15 BStG 1971) auswies, die eigentliche Grundlage. Als weitere Planunterlagen waren zwar ein Lageplan und ein Übersichtslängenschnitt über das generelle Projekt beigelegt, diese hatten jedoch nur Informationscharakter und fanden in der Verordnung, die am 29. August 1979 erlassen und im Bundesgesetzblatt unter Nr. 394/1979 kundgemacht wurde, keinen Eingang; alleinige Planungsunterlage für diese Verordnung war der erwähnte Übersichtslageplan 1 : 2000.

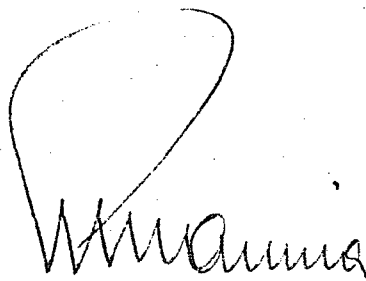
- 3 -

Weder das ursprüngliche noch das abgeänderte generelle Projekt überschreiten die im Übersichtslageplan festgelegten Grenzen des Bundesstraßenbaugesbietes und es sind durch das geänderte Projekt keine neuen betroffenen Grundstücksteile im Sinne des § 15 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 entstanden. Ich sehe daher keine Notwendigkeit, etwa die gegenständliche Verordnung abzuändern bzw. ein neues Anhörungsverfahren durchzuführen.

Was die im Schreiben der Bürgerinitiative auch herangezogene Befassung der Wasserrechtsbehörde anlangt, erfolgte am 22.10.1979 der Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), vertreten durch den Landeshauptmann von Wien, Mag. Abt. 29 (Brückenbau), an die Wasserrechtsbehörde zur Erteilung der wasserrechtlichen und schiffahrtsrechtlichen Bewilligung; am 28.2.1980 wurde diese erteilt. Gegen diesen Bescheid hat ein Beteiligter die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof eingebracht. Welchen Antrag der in meinem Ressort tätige Magister Kolb im Mai 1980 gestellt haben soll, ist nicht erklärlich.

Die Bundesstraßenverwaltung ist jedenfalls seit Juni 1979 im Besitz der für den Brückenbau benötigten Liegenschaften bzw. haben alle befugten Betroffenen die Zustimmung der Grundbenützung gegeben.

Zusammenfassend sehe ich auf Grund der Sach- und Rechtslage keine Veranlassung, etwa eine Baueinstellung - die im Schreiben der Bürgerinitiative herangezogene Bauordnung für Wien findet übrigens auf Bundesstraßenbauvorhaben keine Anwendung - in Erwägung zu ziehen. Es sollte vielmehr der Bau der Brücke termingemäß fortgesetzt und zu Ende geführt werden.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Müller', is written in a cursive style. The signature is positioned in the lower right quadrant of the page.