

## Anfrage

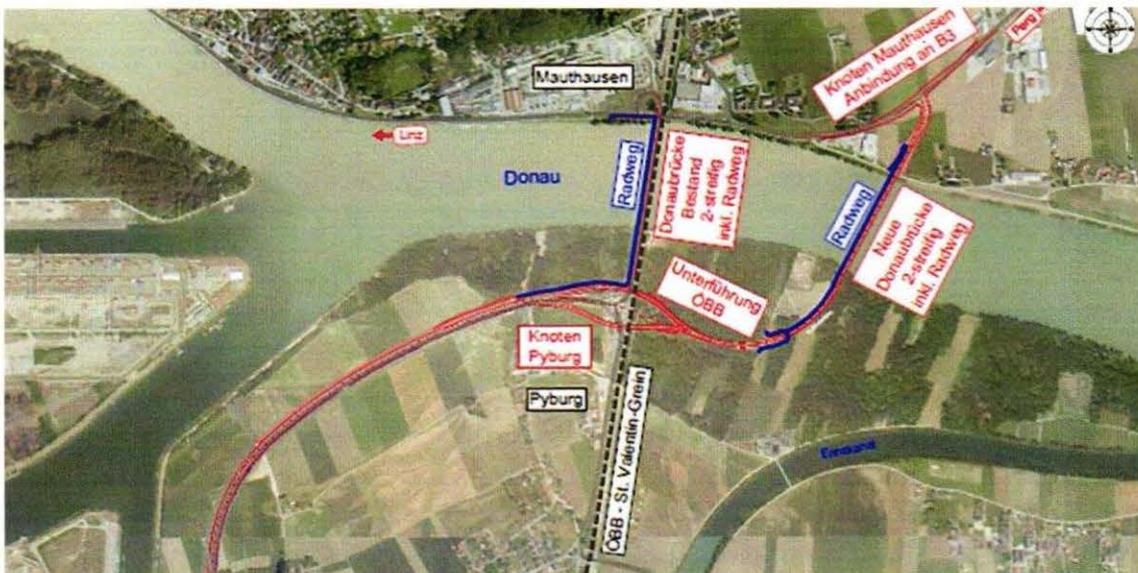
der Abgeordneten Alois Schroll, Genossinnen und Genossen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

### betreffend des geplanten Baus einer zusätzlichen Donaubrücke in Mauthausen und dem damit verbundenen Verkehrskonzept

Im Raum Perg- Mauthausen- St.Valentin nutzt der Verkehr eine rund 60 Jahre alte Brücke zur Donauquerung. Auf Grund der langen Betriebszeit und der zu erwartenden Verkehrszunahme planen die Bundesländer Niederösterreich und Oberösterreich gemeinsam einen Brücken-Neubau sowie zusätzlich die Generalsanierung der bestehenden Donaubrücke. Nach Abschluss der notwendigen Bauarbeiten können demzufolge bei Mauthausen künftig 2 Donaubrücken innerhalb einer Entfernung von 700 Metern befahren werden.

Für das damit notwendige neue Verkehrskonzept wurden 13 Varianten erarbeitet, die für die Anbindung zur Westautobahn A1 in Frage kommen (Variante 13 beinhaltet nur die Generalsanierung der bestehenden Donaubrücke). In weiterer Folge wurden die verschiedenen Alternativen mit Hilfe einer Raumwiderstandsanalyse und einer Wirkungsanalyse nach unterschiedlichen Kriterien bewertet und anhand deren Vor- und Nachteile miteinander verglichen. Zu den wichtigsten Aspekten zählten bei dieser Analyse laut Projektunterlagen der NÖ Landesregierung unter anderem die schonende Verwendung natürlicher Ressourcen, die Minimierung des Bodenverbrauchs sowie der Flächenversiegelung, die Lärmwirkungen, aber auch volkswirtschaftliche Aspekte.



Homepage ORF.at, [Ennsdorf wehrt sich gegen geplante Trasse - noe.ORF.at](https://www.orf.at/stories/0092444/), 05.10.2021, 11.39 Uhr

Aus der nachfolgenden Bewertung ging laut den vorliegenden Projektunterlagen (NÖ Landesregierung) schließlich die Variante 12 als die am besten geeignetste hervor, was in der Folge auf Unverständnis bei der Bevölkerung - vor allem in Ennsdorf - stößt und auch einige Fragen aufwirft. Dazu hat sich auch die Bürgerplattform „Pro Ennsdorf- Windpassing- Pyburg“ formiert, die in diesem Zusammenhang gegen die Variante 12 auftritt. Aus ihrer Sicht ist die Beurteilung der einzelnen Varianten ebenso wenig nachvollziehbar, wie die abschließende Priorisierung der Variante 12.

Die Kritik richtet sich hierbei vor allem an den mit 5,7 ha vergleichsweise hohen Bodenverbrauch. So muss im Zuge der Bauarbeiten Auwald-Gebiet (regionale Grünzone) im Ausmaß von 3,5 ha gerodet werden - wertvolle Fläche und Naherholungsgebiet zugleich, das unwiederbringlich für Menschen und Tiere verloren geht. Dieser massive Eingriff in die Flora und Fauna führt auch dazu, dass das Hochwasserabflussgebiet zusätzlich erheblich reduziert wird, was schließlich auch massive Auswirkungen auf das vorhandene Rückzugsgebiet der Wildtiere sowie die Pegelstände bei Hochwasser zur Folge haben wird. Weitere Kritikpunkte der Bürgerplattform hinsichtlich der beschlossenen Variante 12 betreffen die damit verbundenen längeren Wege und steigenden Kosten für Pendler sowie der höhere Co2 Ausstoß und der Wegfall des bestehenden Radweges. In diesem Zusammenhang soll auch darauf hingewiesen werden, dass bei der Variante 12 mit erheblich Mehrkosten verglichen mit anderen Alternativen zu rechnen ist.

Zusammenfassend entspricht die Festlegung der künftigen Streckenführung nach Variante 12 also weder den volkswirtschaftlichen und den ökologischen Kriterien aus der Projektbeschreibung der NÖ Landesregierung, noch trägt diese Verkehrslösung zur Erreichung der Klimaziele 2030 bei. Offensichtlich wurden die einzelnen Trassenvarianten falsch bewertet und abschließend mit der Variante 12 ein Konzept gewählt, das hinsichtlich Umwelt, Menschen, Flora und Fauna eine der schlechteren Alternativen darstellt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE**

1. Ist dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das Projekt zur Generalsanierung der bestehenden Donaubrücke in Mauthausen sowie die Errichtung einer zusätzlichen zweiten Donaubrücke in unmittelbarer Nähe bekannt beziehungsweise liegen Ihnen im Zusammenhang mit dem besagten Donauabschnitt konkrete bzw. fertige Pläne vor?
  - a. Wenn ja, seit wann ist das Projekt bekannt?
  - b. Wenn ja, seit wann sind die fertigen Pläne zum Projekt bekannt?
  - c. Wenn b) mit ja zu beantworten ist, wie sehen die fertigen Pläne aus?

2. Sind dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die einzelnen Varianten zur Verkehrsanbindung im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Donaubrücke in Mauthausen bekannt?
  - a. Wenn ja, seit wann sind die verschiedenen Varianten bekannt?
3. Sind dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die einzelnen Kriterien bekannt, nach denen die verschiedenen Varianten zur Verkehrsanbindung bewertet und anschließend auch verglichen wurden?
  - a. Wenn ja, welche Kriterien waren das und wie wurden sie gewichtet?
4. Ist dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bekannt, welche Personen am Bewertungsverfahren der einzelnen Varianten beteiligt waren?
  - a. Wenn ja, welche Personen waren am Bewertungsverfahren beteiligt?
5. War bzw. ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie beim Auswahl- und Bewertungsverfahren der einzelnen Alternativen involviert?
  - a. Wenn ja, in welcher Weise war/ ist Ihr Ministerium in die Entscheidungsfindung eingebunden?
  - b. Wenn ja, hat Ihr Ministerium direkt Einfluss auf den Entscheidungsfindungsprozess genommen?
  - c. Wenn ja, in welcher Form gibt bzw. gab es Korrespondenz mit den Ländern Niederösterreich und Oberösterreich?
  - d. Wenn es Kontakt mit den beiden Bundesländern gegeben hat, können Sie den Schriftverkehr übermitteln?
  - e. Wenn nein, warum war Ihr Ministerium nicht involviert, obwohl Sie als zuständige Ministerin direkt für Themen Umwelt und Verkehr verantwortlich sind?
6. Ist dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Bewertung der einzelnen möglichen Varianten bei der Verkehrsanbindung bekannt?
  - a. Wenn ja, seit wann sind die Bewertungen bekannt?
  - b. Wenn ja, wie ist es zu den vorliegenden Bewertungen und Analysen der einzelnen Varianten gekommen?
  - c. Wenn ja, wie ist das Bewertungsverfahren abgelaufen?
  - d. Wenn nein, warum ist Ihnen als direkt zuständiges Ministerium die Bewertung bzw. das Bewertungsverfahren nicht bekannt?
7. Abschließend ging die Variante 12 als Sieger hervor, obwohl andere Varianten weitaus besser abgeschnitten haben hinsichtlich der zuvor aufgestellten Kriterien. Wie kann Ihr Ministerium - und im speziellen Sie als zuständige Bundesministerin - das Ergebnis dieses Bewertungsprozesses erklären?
  - a. Warum fiel die Entscheidung schlussendlich auf die Variante 12?

- b. Wenn Sie im Entscheidungsprozess nicht involviert waren, warum nicht als zuständiges Ministerium?
8. Die Variante 12 verläuft mitten durch ein wertvolles Au-Gebiet an der Donau, in dem laut Planungen ca. 3,6 ha Auwald gerodet werden müssen. Können Sie als zuständige Bundesministerin eine derartige Trassenanbindungen verantworten bzw. wird von Ihnen und Ihrem Ministerium die Auswahl der Variante 12 unterstützt?
- Wenn ja, warum wird die Auswahl der Variante 12 unterstützt?
  - Wenn ja, warum spielt bei der abschließenden Bewertung und der Auswahl der Variante 12 die massive Rodung im Auwald keine Rolle?
  - Wenn nein, warum haben Sie als direkt zuständige Bundesministerin hierbei keine Mitsprache?
  - Welche Maßnahmen sind angedacht, um dem Verlust dieses wertvollen Auwaldes zu kompensieren und entgegenzuwirken?
9. Die Flächen, die zum Bau der Variante 12 benötigt werden, sind in den Projektunterlagen als Regionale Grünzone, Wohlfühlzone – Naherholungsgebiet ausgewiesen. Werden Sie als zuständige Bundesministerin zulassen, dass derartige Gebiete einfach verbaut werden können?
- Wenn ja, warum spielt bei der abschließenden Bewertung und der Auswahl der Variante 12 der massive Flächenverbau keine Rolle?
10. Von den erarbeiteten Varianten wird von Planern die Variante 12 bevorzugt. Stimmt es, dass diese Variante nicht jene Option mit dem geringsten Bodenverbrauch ist?
- Wenn ja, warum wurde diese Variante von den Planern gewählt?
11. Bei der gewählten Variante wird - verglichen mit anderen möglichen Varianten – weitaus mehr Fläche versiegelt. Sind die Auswirkungen dieser zusätzlichen Flächenversiegelung auf Umgebungstemperatur und Grundwasserspiegel in Ennsdorf bekannt?
- Wenn ja, wie sehen die Auswirkungen aus?
  - Gibt es dazu Untersuchungen und wenn ja, welche Ergebnisse liefern diese Untersuchungen?
  - Wenn nein, warum wurde auf diese Problematik nicht eingegangen?
  - Wenn nein, warum gibt es keine Untersuchungen zu dieser Problematik?
12. Die geplante Trassenführung verläuft mitten durch das Auwaldgebiet bzw. wird dadurch das Hochwasserausbreitungs – und Hochwasserabflussgebiet um mind. 6 ha reduziert (siehe untenstehende Grafik). Gibt es Untersuchungen zu den Auswirkungen dieser Verbauungen für die Pegelstände bei Hochwasser- und Starregenereignissen an anderen Orten?
- Wenn ja, was sind die Ergebnisse dieser Untersuchungen?
  - Wenn nein, warum gibt es derartige Untersuchungen nicht?
  - Welche Maßnahmen sind angedacht, um dem Verlust dieser wertvollen Retentionsfläche entgegenzuwirken?



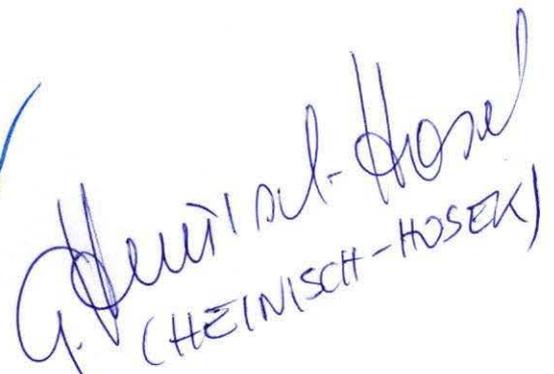
*Hochwasserausbreitungs- und Abflussgebiet bei Donaubrücke Mauthausen*

13. Bei Variante 12 werden durch wasserdichte Betonschalen der Lebensraum der Wildtiere sowie deren Rückzugsgebiet bei Hochwasser massiv eingeschränkt. Warum fanden die Kriterien Artenschutz und Tierwohl nicht entsprechende Berücksichtigung in den Planungen?
14. Gibt es von Ihrem Ministerium Untersuchungen, welche Auswirkungen die Variante 12 auf die beheimatete Tierwelt hat?
- Wenn ja, wie sehen die Auswirkungen und Folgen aus?
  - Wenn ja, gibt es gefährdete Tierarten?
  - Wenn nein, warum nicht?
15. Im Zuge der Variante 12 wird der Verkehr am Knoten Pyburg um 33 % auf ca. 29.000 Fahrzeuge täglich bis zum Jahr 2035 zunehmen. In Ennsdorf kann laut Gutachten eine Steigerung um 35% angenommen werden. Was werden Sie als zuständige Bundesministerin unternehmen, damit die AnwohnerInnen in unmittelbarer Nähe durch den erhöhten Lärmpegel und gestiegenen Ausstoß an Luftschadstoffen nicht an Gesundheit und Lebensqualität einbüßen?
16. Die Gemeinde Ennsdorf ist bereits eine „lärmgeplagte“ Gemeinde, so gibt es auf dem kleinen Gemeindegebiet mehrere hochfrequentierte Verkehrswege (ÖBB HLAG, ÖBB Altbestandsstrecke, A1-Wetautobahn, B1-Umfahrung Enns/ Ennsdorf). Werden bei dem geplanten Straßenbauvorhaben bestehende Belastungsindikatoren zur Lärm- und Feinstaubbelastung berücksichtigt?
- Wenn ja, warum gab es dann eine Entscheidung für die Variante 12?
  - Wenn nein, warum nicht?

17. Gibt es hinsichtlich der zu erwartenden starken Verkehrszunahme am Knoten Pyburg entsprechende Untersuchungen zu den Auswirkungen auf die Gesundheit und die Lärmentwicklung?
- Wenn ja, was sind die Ergebnisse dieser Untersuchungen?
  - Wenn nein, warum gibt es derartige Untersuchungen nicht?
18. Bei der Variante 12 müssten die PendlerInnen und UnternehmerInnen täglich einen Umweg von 6,4 km zurücklegen, um vom Bezirk Perg in den Bezirk Amstetten zu gelangen. Warum wurde diese Variante gewählt, bei der einerseits die Betroffenen finanzielle Mehrausgaben zu tragen haben und andererseits die Auswirkungen der gewählten Variante den Klimazielen 2030 komplett widerspricht?

  
Yildirim

  
Krainer

  
(HEINZ-HOSEK)

  
(P. WIMMER)

  
(Csannou)

