



MAG. GÜNTHER STEINKELLNER

LANDESRAT

Klub – SPÖ OÖ
LAbg. Ing. Erich Wahl, MBA
LAbg. Mag. Tobias Höglinger
Landhausplatz 1
4021 Linz

Linz, am 05. Dezember 2025

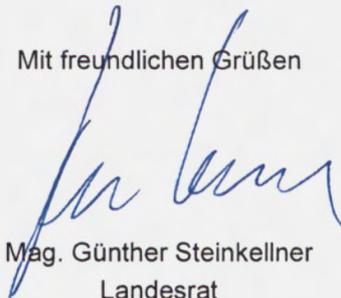
Tgb.-Nr.: 105791/2025-LR/DG

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter Ing. Erich Wahl, MBA,
lieber Erich!

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter Mag. Tobias Höglinger,
lieber Tobias!

Bezugnehmend auf die schriftliche Anfrage betreffend "Donaubrücke Mauthausen" (Beilage 11453/2025) übermittle ich die beigefügte Antwort.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Günther Steinkellner
Landesrat

1. Welches zusätzliche Ausmaß an Verzögerung ergibt sich durch dieses neue gerichtliche Gutachten bzw. mit welchen verschiedenen zeitlichen Szenarien der Errichtung der neuen Brücke rechnen die Projektverantwortlichen aktuell?

Aus fachlicher Sicht kann zum jetzigen Zeitpunkt keine seriöse Prognose über den Fort- und Ausgang des Beschwerdeverfahrens abgegeben werden. Somit kann das Ausmaß der zeitlichen Verzögerung für den Brückenneubau nicht explizit genannt werden.

Um einen technisch unkontrollierbaren Zustand zu vermeiden, ist der Tragwerkstausch der Bestandsbrücke aus fachlicher Sicht im Sommer 2028 durchzuführen und wird so derzeit vorbereitet.

2. Gibt es Überlegungen, an den Planungsunterlagen zur neuen Donaubrücke noch Adaptierungen vorzunehmen, um zusätzliche Verzögerungen zu vermeiden?

Im Zuge der Erarbeitung der Stellungnahme im laufenden Beschwerdeverfahren beim BVwG werden derzeit Projektadaptierungen geprüft.

3. Welche Pläne hat Ihr Ressort für die Ausweichverkehre bei einer längeren Brückensperre?

In Vorbereitung der notwendigen Brückensperre aufgrund des Tragwerkstauschs im Ausmaß von 3 Monaten im Sommer 2028 wird derzeit ein Maßnahmen- und Verkehrskonzept (MVK) ausgearbeitet.

Ziel des Maßnahmen- und Verkehrskonzeptes (MVK) ist es, die Auswirkungen der Sperre auf den Verkehr und die betroffenen Personen so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig mit der Einbeziehung aller wichtigen Stakeholdern eine weitgehende Akzeptanz in der Bevölkerung für die erforderliche Totalsperre der Bestandsdonaubrücke im Jahr 2028 zu schaffen.

Zahlreiche Maßnahmenvorschläge liegen nach internen Expertenrunden und der guten Beteiligung der Stakeholder in den Workshops vor. Derzeit werden in einer Zusammenschau der einzelnen Maßnahmen deren (technische) Umsetzbarkeit, der tatsächliche Nutzen sowie die resultierenden Kosten ermittelt und bewertet.

a. Wie wird sich der derzeit über die Mauthausener Brücke rollende Verkehr laut Prognosen auf die Ausweichrouten verteilen?

Die Verkehrsverlagerung im motorisierten Individualverkehr (MIV) wird laut Prognose zu rund 80 % Richtung Westen (Linz) und rund 20 % nach Osten (Grein) erfolgen.

Die auf Basis der durchgeführten Prognosen am stärksten belastete Ausweichrouten liegen nördlich der Donau auf der B3 Donaustraße (Steyregger Brücke) und der A7 Mühlkreisautobahn, südlich der Donau auf der B1 Wiener Straße und der A1 Westautobahn.

b. Wie lauten die Prognosen der Verkehrszunahme für die nächstgelegenen Donauquerungen Steyregger Brücke, Mitterkirchen-Wallsee und Grein?

Auf Basis der durchgeführten Prognosen verlagern sich die Verkehrsströme während der Brückensperre wie folgt:

- Auf der Steyregger Brücke: + 11.800 Kfz/24h (+ 43 %)
- Auf der Kraftwerksquerung Wallsee-Mitterkirchen: +2.200 Kfz/24h (+ 92 %)
- Auf der Donaubrücke in Grein: + 1.200 Kfz/24h (+ 46 %)

Diese Prognose unterstellt, dass keine Maßnahmen aus dem Maßnahmen- und Verkehrskonzept (MVK) ergriffen werden. Eine abschließende Prognose zur Verkehrsverlagerung kann belastbar erst getroffen werden, wenn die umzusetzenden Maßnahmen aus dem Maßnahmen- und Verkehrskonzept (MVK) festgelegt sind und diese entsprechend in die Modellberechnung einfließen können.

c. Auf welchen Abschnitten der B3 und auf welchen anderen Straßen/Kreuzungen im Großraum Linz rechnen Sie mit einem Verkehrskollaps im Berufsverkehr und welche Maßnahmen wollen Sie dagegen ergreifen?

Die neuralgischen Punkte werden auf Grund der Umlagerungsprognose die Steyregger Brücke und der Chemiekreisverkehr sein.

Um eine mögliche Überlastung im Landesstraßennetz im Sommer 2028 zu verhindern bzw. die Auswirkungen für die Pendler abzumildern, gilt es zielgerichtete Maßnahmen zu setzen, welche im derzeitig laufenden Maßnahmen- und Verkehrskonzept (MVK) ausgearbeitet werden.

d. Aus welchen Gründen wurde eine Ersatzbrückenlösung, wie sie derzeit bei der Donaubrücke Stein-Mautern durchgeführt wird, verworfen?

Die Situation bei der Sperre der Brücke in Stein-Mautern ist nicht mit jener in Mauthausen vergleichbar.

- Die Brücke in Stein-Mautern muss für insgesamt rund 4 Jahre gesperrt. Die Sperrzeit für die Donaubrücke Mauthausen ist mit 3 Monaten wesentlich geringer.
- Die Errichtung einer Behelfsbrücke auf den bestehenden Pfeilern wäre ebenso wie das nunmehr geplante Projekt mit einer Sperre der Donauquerung verbunden und bietet damit keinen Vorteil. Im Gegenteil wäre für den späteren Abbau der Behelfsbrücke und der Errichtung einer neuen Querung an der gleichen Stelle eine zusätzliche Sperre erforderlich.
- Eine Behelfsbrücke zusätzlich zur Bestandsbrücke (westlich situiert) ist nicht möglich, da an dieser Stelle ein Straßenanschluss in OÖ technisch aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht umsetzbar ist. Ebenso könnte bei einer räumlich nahen Errichtung einer Behelfsbrücke das Bestandstragwerk nicht mehr aus bzw. eingeschwommen werden.
- Eine Behelfsbrücke an einem anderen Standort käme einem kompletten Brückenneubau gleich. Dies bedeutet eine umfassende Planung mit ebenso langem Vorlauf sowie sämtliche Genehmigungsverfahren (Straßenrecht, Naturschutz, Wasserrecht, Schifffahrt, Forstrecht bis hin zu einem möglichen UVP-Verfahren), die ebenfalls mit entsprechenden Risiken verbunden sind.

e. Wird das Land Oberösterreich für die Zeit der Brückensperre zusätzliche Kurse der Donauuferbahn zu den Stoßzeiten organisieren?

Derzeit befindet sich dieser Themenschwerpunkt im Zuge des bereits angeführten Maßnahmen- und Verkehrskonzepts (MVK) in Prüfung. Wesentlich ist dabei auch die erste und letzte Meile bei einer Erhöhung der Zugfrequenz mitzudenken. Eine Aufstockung und Taktverdichtung der derzeitig verkehrenden Züge auf dieser Strecke sind grundsätzlich beschränkt möglich.

f. Welches Entlastungspotential könnte durch temporäre Fährverbindungen erzielt werden?

Das potenzielle Entlastungspotential, welches sich durch eine Fährverbindung erreichen lässt, ist als sehr gering einzustufen. Das liegt vor allem an der eingeschränkten Transportkapazität und den notwendigen Be- und Entladezeiten.

Eine entsprechende Prüfung erfolgt ebenso im Zuge des MVK.

4. Mit welchem Anstieg der Projektkosten rechnen Sie aktuell im Vergleich zur Erstplanung und welche Kostensteigerungen ergeben sich für die verschiedenen plausiblen Szenarien je nach Ausgang des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht?

Die Kosten für das Gesamtprojekt betragen gemäß Kostenschätzung für den Landtagsbeschluss vom 11.04.2024 derzeit rund 230 Mio. Euro. Dieser beinhaltet den Bau einer neuen Donaubrücke und Vorlandbrücke inkl. Straßenanschluss von der B3 in OÖ bis zur B1 in NÖ, die Ertüchtigung des Unterbaus der Bestandsbrücke und Errichtung der neuen Tragwerke an Stelle der bestehenden Brücke.

Welcher Kostenanstieg sich durch eine mögliche Verzögerung ergibt, ist neben der Umsetzungszeit noch von weiteren Faktoren, wie z.B. Auflagen und Maßnahmen abhängig und kann derzeit noch nicht genau beziffert werden.