

Bericht
des Ausschusses für Infrastruktur
betreffend die
Genehmigung einer Erhöhung der Mehrjahresverpflichtung
für das Gesamtprojekt Neue Donaubrücken Mauthausen

[L-2018-335002/6-XXIX,
miterledigt [Beilage 777/2024](#)]

Allgemeines

Die Mehrjahresverpflichtung zum Projekt wurde grundsätzlich in der 28. Sitzung des Oö. Landtags mit Landtagsbeschluss vom 5. Juli 2018, [Beilage 786/2018](#), genehmigt.

Zum Projekt

Das Gesamtprojekt „Neue Donaubrücken Mauthausen“ gliedert sich in folgende Projektteile:

1. Neubau Donaubrücke (Baulos Nord)
Bau einer neuen Donaubrücke und Vorlandbrücke ca. 700 m stromabwärts der bestehenden Brücke als Verbindung B3 - B123 (2-streifig mit Geh- und Radweg) inkl. Einbindung in die Umfahrung Pyburg-Windpassing.
2. Neubau Bestandsbrücke
Errichtung eines neuen Tragwerks und einer neuen Vorlandbrücke auf Seite Niederösterreichs an der Stelle der bestehenden Brücke (2-streifig mit Geh- und Radweg), die Umsetzung erfolgt nach Verkehrsfreigabe des „Neubaus Donaubrücke“.
3. Bestandsausbau B123 im (Baulos Süd)
Bestandsausbau auf der B123 (4-streifig) im Abschnitt „Knoten Windpassing - B1 Kreisverkehr Ennsdorf“.

Rückblick und Vorschau

Im Zuge des Vorprojekts wurden zwischen 2018 und 2020 13 Varianten in einer Wirkungsanalyse untersucht. Dabei wurde die oa. Trassenführung, insbesondere im Abschnitt Süd, als Bestvariante erarbeitet. Diese Trassenführung unterscheidet sich deutlich von jener Trasse, die dem Landtagsbeschluss aus 2018 zu Grunde lag.

Die neue Donaubrücke wird ca. 700 m flussabwärts (östlich) der bestehenden Brücke errichtet. Von der B3 ausgehend wird eine neue Donaubrücke mit zwei Fahrstreifen und kombiniertem Geh- und

Radweg errichtet. Diese Straßenverbindung schließt auf niederösterreichischer Seite an die bestehende Umfahrung Pyburg an und mündet anschließend über den Knoten Windpassing, (Bereich Jet-Tankstelle) in den Knoten B1 und schließlich in die B1 Wiener Straße ein.

Im Juli 2022 wurde das dargestellte Projekt den beiden UVP-Behörden zur Genehmigung vorgelegt. Im November 2023 erfolgte die mündliche Verhandlung. Die Bescheiderlassung der UVP-Behörden wird für Februar 2024 erwartet.

Nach Errichtung der neuen Brücke werden das Stahltragwerk sowie das Vorlandtragwerk der bestehenden Donaubrücke (welche sich in einem stark geschädigten baulichen Zustand befinden) durch jeweils neue Tragwerke mit zwei Fahrstreifen und einem Geh- und Radweg für die lokalen Fuß- und Radwegbeziehungen ersetzt. In diesem Zuge wird auch der Unterbau ertüchtigt.

Kostenentwicklung

Die Kosten für die Umsetzung des Gesamtprojekts „Neue Donaubrücken Mauthausen“ erhöhen sich aus den genannten Gründen von rd. 125 Mio. Euro (Kostenschätzung aus dem Jahr 2018, Anteil Land OÖ rd. 69 Mio. Euro) auf rd. 230 Mio. Euro (Anteil Land OÖ rd. 122 Mio. Euro).

Die Kostenentwicklung resultiert zusammenfassend aus folgenden Umständen:

- Geänderte Trassenführung im Baulos Süd bzw. generelle Projektkonkretisierung;
- Entwicklung der baurelevanten Indizes/allgemeine Teuerung seit 2018;
- Anpassungen des Projekts auf Grund des abgeschlossenen UVP-Verfahrens.

Dem Landtagsbeschluss der beiden Länder Oberösterreich und Niederösterreich aus dem Jahr 2018 liegt eine Trasse inkl. Kosten zugrunde, welche wie oben dargestellt nicht mehr dem aktuellen UVP-Projekt entspricht.

Bei dem in NÖ gelegenen Baulos Süd hätte die Neue Donaubrücke Mauthausen ursprünglich an die B123a angeschlossen und bei Rems in die B1 gemündet. Für die notwendige Ertüchtigung der B123a wurden damals rd. 12,3 Mio. Euro veranschlagt.

Auf Grund des Ergebnisses des Vorprojekts wurde unter 13 Varianten aus fachlich zwingenden Gründen eine Variante weiterverfolgt, die wie oben beschrieben von der Neuen Donaubrücke in die B123 und die bestehende Umfahrung Pyburg einbindet und bei Ennsdorf in die B1 mündet (Knoten B1).

Im bisherigen Projektverlauf wurden die Kosten evaluiert und für die og. Projektteile 1 und 2 mit rd. 168 Mio. Euro im Juni 2022 an die Oö. Landesregierung berichtet. Die Kostentragung für den geänderten Projektteil 3 war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht fixiert.

Die Kosten für diese **geänderte Trassenführung** im Zuge des Baulos Süd (Projektteil 3) werden nunmehr auf rd. 49 Mio. Euro geschätzt (Preisbasis 2023). Diese Variante liegt auch dem UVP-Projekt zugrunde.

Um die Umweltverträglichkeit und die Leistungsfähigkeit des Gesamtvorhabens zu gewährleisten, wurde ein gesamtes UVP-Projekt eingereicht (Baulose Nord und Süd). Eine Teilumsetzung ist aus fachlichen und rechtlichen Gründen nicht möglich. Das bedeutet, dass eine Umsetzung des Baulos Nord (Donaubrücke bis Einbindung in die Umfahrung Pyburg) ohne das Baulos Süd (weitere Anbindung an die B1 auf niederösterreichischem Landesgebiet) nicht möglich ist.

Die Kostenentwicklung resultiert darüber hinaus aus nicht vorhersehbaren weltpolitischen Ereignissen. In Folge des Krieges in der Ukraine, der Gasknappheit mit stark gestiegenen Energiepreisen und auch den Nachwirkungen der Pandemie mit Lieferengpässen und Rohstoffknappheit kam es bei allen Materialpreisen zu erheblichen Kostenerhöhungen, welche sich im **Baukostenindex** niederschlugen.

Weiters kam es in den Jahren 2023 und 2024 zu erheblichen Lohnerhöhungen bzw. ist auch für die kommenden Jahre mit weiteren wesentlichen Lohnanpassungen zu rechnen. Diese finden einerseits Niederschlag bei sämtlichen Dienstleistungsaufträgen, welche sehr lohnintensiv sind, aber auch im Baukostenindex.

Auch durch die beschriebene Erhöhung der Kosten, die in dieser Art und Weise zum Zeitpunkt der letzten Kostenschätzung nicht vorhersehbar waren, ist eine Anpassung des Kostenrahmens für sämtliche Bauaufträge und baubegleitende Dienstleistungsaufträge notwendig.

Kostenplanung/Finanzierung

Gemäß dem damaligen Wissensstand wurde der Kostenrahmen für das Gesamtprojekt „Neue Donaubrücken Mauthausen“ im Jahr 2018 mit rd. 125 Mio. Euro (brutto), davon entfallen rd. 68,75 Mio. Euro (brutto, 55 %) auf das Land OÖ, festgesetzt und vom Oö. Landtag beschlossen.

Der Kostenteilungsschlüssel gemäß Grundsatzübereinkommen aus 2018 mit 55 % Land OÖ und 45 % Land Niederösterreich wird beibehalten. Jedoch trägt das Land Niederösterreich im Baulos Süd die Kosten für Ertüchtigungsmaßnahmen an der B123 im Gemeindegebiet von Ennsdorf, welche auch ohne das Projekt „Neue Donaubrücken Mauthausen“ angefallen wären („Sowieso-Kosten“) zur Gänze alleine. Diese Kosten betragen rd. 8,7 Mio. Euro.

Kostenplanung/Finanzierung nach Mehrbedarf

Das Mehrerfordernis für das oben beschriebene Gesamtprojekt in Höhe von rd. 105 Mio. Euro (brutto), davon entfallen rd. 52,965 Mio. Euro (brutto, 55 % abzüglich der „Ertüchtigungsmaßnahmen“ des Landes Niederösterreich) auf das Land OÖ, ergibt sich aus der oben beschriebenen Kostensteigerung.

Mit den laut oa. Landtagsbeschluss bereits genehmigten Landesmitteln in der Höhe von rd. 68,75 Mio. Euro (brutto) ergibt sich nunmehr für das Gesamtprojekt ein Erfordernis an Landesmitteln in Höhe von rd. 121,715 Mio. Euro (brutto).

Die Landesmittel für den Mehrbedarf in der Höhe von rd. 52,965 Mio. Euro (brutto) werden unter der VSt.1/611602/0602/008 (NB_Baubudget_OÖ_Plan, Land, Neu- und Umbau, Baubudget, OÖ Plan) für die Verwaltungsjahre 2025 bis einschließlich 2030 bereitgestellt.

Unter Bedachtnahme auf die Mehrjährigkeit der vom Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, einzugehenden Verpflichtung bedarf die Finanzierung des Mehrbedarfs des beschriebenen Gesamtprojekts „Neue Donaubrücken Mauthausen“ im Zeitraum von 2025 bis einschließlich 2030 gemäß Art. 55 Oö. Landes-Verfassungsgesetz iVm. § 21 Abs. 4 der Haushaltsordnung des Landes OÖ einer Genehmigung durch den Oö. Landtag.

Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge die aus der Kostenentwicklung bei dem Gesamtprojekt „Neue Donaubrücken Mauthausen“ im Zeitraum 2025 bis einschließlich 2030 sich ergebende Mehrjahresverpflichtung im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.

Linz, am 21. März 2024

Peter Handlos
Obmann

David Schießl
Berichterstatter