

25.-29. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

15. März 1961

190/J

A n f r a g e

der Abgeordneten H o l o u b e k, C z e r n e t z, M a r k, H o l z f e i n d  
und Genossen

an den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau,  
betreffend den weiteren Ausbau der Autobahn.

-.-.-.-

Seit Monaten wird die Öffentlichkeit durch die Nachrichten in schwere Unruhe versetzt, dass die Fortsetzung des Baues der Autobahn-West und -Süd aus finanziellen Gründen unmittelbar gefährdet ist. Die Einstellung der Arbeiten an beiden Autobahnen anfangs des Jahres hat der breiten Öffentlichkeit einen schweren Schock versetzt; die inzwischen durchgeführte Notlösung durch Bereitstellung unzureichender Mittel für 1961 vermochte die beunruhigte Bevölkerung nicht zu befriedigen. Die finanzielle Sicherung des Ausbaues der wichtigsten österreichischen Durchzugsstrassen ist ein Problem, das breiteste Schichten der Bevölkerung unmittelbar angeht; die Bedeutung derartiger Strassen für die gesamte Volkswirtschaft braucht nicht näher dargelegt zu werden. Hierbei ist es jedermann leicht erkennbar, dass dieser Ausbau der Hauptverkehrsverbindungen in erster Linie dort durchgeführt werden muss, wo der schon jetzt bestehende und der mit Sicherheit in der nächsten Zukunft noch zu erwartende Verkehr dies zwingend erfordert. Aus den österreichischen Statistiken geht in diesem Zusammenhang klar hervor, dass der Quell- und Zielverkehr in einem Umkreis von 40 bis 60 km von Großstädten am weitaus grössten ist, wogegen der Durchzugsverkehr über weite Strecken von erheblich geringerer Bedeutung ist. Der Charakter des nach Wien führenden Verkehrs als Zielverkehr ist durch die geographische Lage und durch die sonstigen Umstände bedingt. Nur ein verschwindend geringer Teil des von Westen oder Süden gegen Wien fahrenden Verkehrs führt nicht in die Stadt, sondern an ihr vorbei. Die Südumfahrung Wiens ist daher noch auf unabsehbare Zeit ohne jede Bedeutung. Der Planung dieser Trasse während des NS-Regimes im Krieg lag ein ganz anderes Motiv als das der

- 2 -

Verbesserung des allgemeinen Verkehrs zugrunde, nämlich ein rein strategisches Motiv. Diese Verbindung sollte nichts anderes sicherstellen als die rasche Truppenverschiebung von West nach Ost ohne zeitraubende Durchfahrung der Großstadt.

Nunmehr ist diese Trasse als bloße Ausflugsstraße zu bewerten, deren Errichtung man in ferner Zukunft, wenn keine anderen vordringlicheren Straßenprojekte mehr realisiert werden müssen, im Interesse des lokalen Ausflugsverkehrs gewiß wird begrüßen können. Zu ihrem Ausbau wird jedoch in Hinblick auf ihren gleichartigen Charakter eine Anlage ähnlich der Wiener Höhenstraße vollkommen genügen; ihr autobahnmäßiger Ausbau aber kommt, zumindestens in Zeiten des akuten Mangels an finanziellen Mitteln für vordringlichste Straßenprojekte, geradezu einer Verschleuderung von Volksvermögen gleich.

Man bedenke, daß der außerordentlich starke Quell- und Zielverkehr im Bereiche Wiens weithin auf lange Sicht irgendwo draußen Anschluß beim Endpunkt der Autobahn-West und- Süd findet und bis dahin enge und unzureichende Straßen benützt werden müssen. Erst in mehreren Jahren wird dieser gebündelte Verkehr am äußersten Stadtrand autobahnmäßig funktionieren können.

In ganz Europa, von den USA ganz abgesehen, sind die Erkenntnisse der modernen Verkehrswissenschaft in der Weise verwertet worden, daß die Autobahnen im engeren Stadtbereich in Stadtautobahnen übergeführt wurden, denen die Aufgabe zukommt, den Verkehr bis gegen das Stadtinnere zu bringen.

In Hinblick auf die besondere geographische Lage Wiens kann eine Ringumfahrung der Stadt nur bei sehr optimistischer Erwartung einer wesentlichen Steigerung des innereuropäischen Verkehrs in ferner Zukunft eine gewisse Bedeutung erlangen. Derzeit ist diese Ringumfahrung aber als für den Verkehr völlig unwichtig zurückzustellen. Vordringlich ist zunächst die Befriedigung des schon jetzt

- 3 -

bestehenden dringenden Verkehrsbedürfnisses durch Führung leistungsfähiger Stadtautobahnen in Fortsetzung der Autobahnen, die bis zum dicht verbauten Stadtgebiet heranzuführen sind.

Alle anderen Autobahnbauprojekte, zumindest im Bereiche Wiens, müssen als minder wichtig oder ganz unwichtig zunächst zurückgestellt werden. Wenn es um Leben oder Gesundheit von Menschen geht, haben alle anderen Interessen zurückzutreten. Die Bevölkerung hat ein Recht darauf, zu erfahren, warum der Staat keine finanziellen Mittel für die Errichtung der von allen Verkehrsexperten so dringend geforderten Stadtautobahn-West vom Stadtrand bis zum Gürtel bereitstellt, wogegen plötzlich sehr bedeutende Mittel vorhanden sind, um kostspielige Riesenprojekte für die Südumfahrung Wiens, z.B. 6 Brücken, eine davon mit 350 m Spannweite, errichten zu können.

Die Frage der finanziellen Sicherstellung des weiteren Autobahnausbaues ist so prekär, daß es einfach unverantwortlich wäre, nach Art der Schildbürger eine noch lange Zeit überflüssige Verbindungsstrecke zwischen zwei noch gar nicht existierenden Autobahnen zu bauen. Ein solches Vorhaben würde gegen die elementaren Grundsätze eines gesunden volkswirtschaftlichen Denkens verstoßen, die Investitionen bei knappem Kapital dort durchzuführen, wo sie am notwendigsten sind und wo ihre spätere Realisierung mit Sicherheit zu erheblich steigenden Kosten führen würde. Zu diesen rein volkswirtschaftlichen Erwägungen kommen noch solche verfassungsrechtlicher Natur:

Nach der Bundesverfassung sind die Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung. Die gleichartige Behandlung der neun Bundesländer bildet auch bei der Bewertung der Bedeutung von Straßen als Bundesstraßen eine fundamentale Voraussetzung dafür, daß der bundes-

- 4 -

staatliche Aufbau unserer Verfassung verwirklicht wird.

Die Stadt Wien hat dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau am 1. Februar 1960 ausführlich Vorschläge für die Beseitigung der bisherigen Schlechterstellung Wiens in dieser Hinsicht vorgelegt, die darin besteht, daß Wien vom gesamten österreichischen Bundesstraßennetz im Ausmaß von 9.230 km nur einen Anteil von 15 km besitzt; dieser Vorschlag ist bisher ohne Antwort geblieben.

Die gefertigten Abgeordneten stellen daher an den Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau die nachstehenden

A n f r a g e n :

- 1.) Entspricht die in der Wiener Tageszeitung und dem Kleinen Volksblatt nicht erwähnte Aussendung des ÖVP-Pressedienstes vom 3. März 1961 den Tatsachen, daß das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau die Vorarbeiten für die sogenannte Südumfahrung Wiens, der Verbindungsstrecke zwischen der Westautobahn und der Südbahn im Bereiche zwischen Hochstraß und Vösendorf bereits ausgeschrieben hat, 2 Bauplätze bereits vergeben wurden und an 2 Bauplätzen bereits gearbeitet wird ?
- 2.) Ist der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau bereit, nähere Angaben darüber zu machen, um welche Arbeiten es sich hier im einzelnen handelt und insbesondere welcher finanzieller Aufwand im Jahre 1961 hierfür vorgesehen ist ?
- 3.) Ist der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau bereit, nähere Auskünfte darüber zu geben, welche Entlastung des Wiener Quell- und Zielverkehrs er sich durch die Errichtung dieser Verbindungsstrecke erwartet ?

- 5 -

- 4.) Ist der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau bereit, die für diese Arbeiten an der Umfahungsstrecke erforderlichen finanziellen Mittel für den Bau der verkehrsmäßig wesentlich wichtigeren Stadtautobahn zwischen Auhof und Gürtel zu verwenden ?
- 5.) Ist der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau bereit, bekanntzugeben, in welcher Weise er den Antrag des Landes Wien, das Bundesstraßennetz im Bereich der Bundeshauptstadt von bisher 15 km Länge entsprechend zu erweitern, erledigen wird ?