

5. Feiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

13. November 1951.

311/A.B.

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g .

zu 229/J

Auf die Anfrage der Abg. Dr. S t ü b e r und Genossen, betreffend das Straßenbauprojekt "Durchfahrt Wiener-Neustadt", teilt Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. K o l b folgendes mit:

"Die oben genannten Abgeordneten haben zum gleichen Gegenstand bereits am 8. November v.J. eine Anfrage an mich gerichtet, die ich am 23. Dezember beantwortet habe. Die Anfrager fanden in meiner Antwort die Abgrenzung des Begriffes "Durchgangs- und Ortsverkehr" gegenüber "Fernverkehr" unklar und die Feststellung, daß bei der Wahl der Durchzugsstrecke der Verkehr aus dem Burgenland nicht quer durch ganz Wiener-Neustadt gehen müsse, widerspruchsvoll und unverständlich. Sie hielten weiters die Klärung der Grundeinlösungsfragen für verspätet und die hierfür erforderliche Summe für zu hoch. Ich erlaube mir deshalb, zu allen drei Fragen nochmals ausführlich Stellung zu nehmen.

#### I. Trasse.

Bei Wiener-Neustadt handelt es sich darum, wie man

1. von Wien, vom Burgenland und vom Semmering her in die Stadt hineinkommt und in der Stadt selber Platz für den Verkehr schafft (Zielverkehr);
2. an Wiener-Neustadt vorbeikommen kann (Durchgangsverkehr), soferne man die Ortsdurchfahrt nicht auch mit dem Fernverkehr belasten will. Möglichkeiten hiezu bietet:
  - a) die Verlegung der Bundesstraße an den östlichen Stadtrand (Ostumfahrung),
  - b) die Verlegung der Bundesstraße an den westlichen Stadtrand (Westumfahrung),
  - c) die bereits festgelegte, aber nicht ausgebaute Trasse der Autobahn.

#### A. Ostumfahrung:

Die Trasse besitzt eine Länge von 9,3 km und ist damit um rund 3 km länger als die Ortsdurchfahrt. Die Baukosten wären mit Rücksicht auf die große Länge und auf die erforderlichen 5 größeren Kunstbauten (Fluß- und Bahnüberquerung) sehr hoch. Nach Vergleichsentwürfen aus der jüngsten Zeit müßte mit einem wesentlich größeren Aufwand als bei der Ortsdurchfahrt ge-

rechnet werden, der noch dazu allein vom Bund aufgebracht werden müßte, während für den Ausbau der Ortsdurchfahrt die Gemeinde bereits einen erheblichen Beitrag sich zu leisten verpflichtet hat. Die Einbindungen in die Hauptstraße (Triester Bundesstraße) wären kaum befriedigend zu gestalten.

Die Trasse führt zum Teil über schwieriges Gelände und beansprucht neben wertvollem Gartenland viele Flächen mit zur Zeit ungeklärten Eigentumsverhältnissen (Deutsches Eigentum). Die Grundeinlösung für diese Trasse ist zur Zeit unmöglich.

#### B. Westumfahrung:

Die Trasse besitzt eine Länge von rund 8 km, ist also um 2 km länger als die Ortsdurchfahrt und schon deshalb teurer. Sie müßte die Südbahn sowohl nördlich wie südlich der Stadt, die Bahn nach Fischau, die Fische, 4 Bezirks- und 2 andere Straßen überqueren. Außerdem hätte der Autoverkehr aus dem Burgenland, gleichgültig ob er auf der Bezirksstraße aus Eisenstadt und Rust oder auf der Bundesstraße aus Mattersburg oder auf der Wechselstraße aus Rechnitz käme, die ganze Stadt von Osten nach Westen zu durchqueren, um zur Westumfahrung zu gelangen. Bezüglich der Eigentumsverhältnisse und der Einbindungen gilt das gleiche wie bei der Ostumfahrung.

#### C. Autobahn:

Die Entscheidung hierüber kann aus bekannten Gründen erst später erfolgen. Sobald es aber zum Ausbau der Autobahn kommt, würde sowohl die Ost- wie auch die Westumfahrung einen verlorenen Aufwand bedeuten.

#### D. Ortsdurchfahrt:

Aus diesen Gründen haben sich alle beteiligten Dienststellen nach reiflicher Überlegung dafür entschieden, daß die Triester Bundesstraße wie bisher den Ort durchfahren soll. Bei Durchfahrung des Ortes muß der Bund die Kosten nicht allein tragen, sondern Wiener-Neustadt einen erheblichen Beitrag leisten.

Die Ortsdurchfahrt liegt vom internen Verkehr geschützt, berührt alle wichtigen Plätze und bietet Ausblicke auf die historischen Bauten der Stadt, meidet aber die Innenstadt, die eng verbaut und in der Bahnhofsnahe

besonders verkehrsreich ist. Wer aus dem nördlichen Burgenland und aus der Gegend von Pottendorf über Wiener-Neustadt nach Süden will, muß nur durch die äußeren, dünn besiedelten Stadtteile fahren, um zur Ortsdurchfahrt zu gelangen. Ebenso erreicht die von Mattersburg heraufkommende Bundesstraße verhältnismäßig rasch und leicht die Ortsdurchfahrt. Die Bundesstraße aus dem Wechselgebiet mündet ohne jede Krümmung in die Ortsdurchfahrt ein.

In meiner Antwort vom 23. Dezember 1950 habe ich die Ortsdurchfahrt mit dem Fachausdruck "Durchzugsstraße" bezeichnet, der deshalb eine gewisse Berechtigung hat, weil auch eine für den Zielverkehr bestimmte Straße den ganzen Ort durchziehen soll. Ich hoffe, den angeblichen Widerspruch durch obige Darlegungen aufgeklärt zu haben. Bei der Verlegung des Fernverkehrs auf eine der drei angegebenen Umfahrungen müßte der Zielverkehr weiterhin die bestehende enge Ortsdurchfahrt benützen, die sich bald als unzulänglich erweisen würde; bis dahin wären aber die zerstörten Häuser wieder aufgebaut und die Erweiterung der Ortsdurchfahrt käme viel teurer als jetzt.

## II. Grundeinlösung.

Die Inangriffnahme der Bauarbeiten vor endgültiger Bereinigung der Grundeinlösung war vor allem in dem Bestreben begründet, die große Arbeitslosigkeit im Wiener-Neustädter Raum durch rasche Arbeitsbeschaffung zu mildern. Die gänzliche Bereinigung der Grundeinlösung vor Arbeitsbeginn war schon deshalb nicht möglich, weil die hierfür erforderlichen Mittel nicht auf einmal sicherzustellen waren. Für die Durchführung des Bauvorhabens wurden daher mehrere Jahre vorgesehen, innerhalb derer die Sicherstellung der erforderlichen Mittel möglich ist.

Man kann schon selbst bei weitherziger Einbeziehung der Grundeinlösungsfrage in den Begriff "Planung" nicht von einer flüchtigen Arbeitsweise sprechen, umsomehr als für die Lösung des Problems schon vor Baubeginn nicht weniger als 4 Jahre intensiver Arbeit von mehreren Ingenieurbüros erforderlich war. Die Länge eines Bauloses allein gibt eben nicht immer ein richtiges Maß für den erforderlichen Arbeitsaufwand.

## III. Kosten.

Die Höhe der Grundeinlösungskosten erscheint schon dadurch gerechtfertigt, daß die Kosten für eine Umfahrung wesentlich höher wären und der - wie dargelegt - in einem späteren Zeitpunkt dennoch notwendige Ausbau

8, Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

13. November 1951.

der Ortsdurchfahrt für den Zielverkehr (Stichstraßen) unter Bedachtnahme auf den bis dahin vollendeten Wiederaufbau der Anrainerobjekte noch wesentlich höher zu stehen kämen.

Außer den Grundeinlösenkosten werden bei der Ortsdurchfahrt für die Demolierung der Gebäude ungefähr 1,6 Mill. Schilling erforderlich sein, die jedoch voraussichtlich zu einem großen Teil durch den Verkauf der dabei gewonnenen Baumaterialien gedeckt werden können.

Abschließend sei darauf verwiesen, daß Wiener-Neustadt mit einem Zerstörungsgrad von 70 % die schwerst geschädigte Stadt Österreichs ist. Der Wiederaufbau der zerstörten Teile der inneren Stadt ist erst möglich, wenn über die im neuen Stadtregulierungsplan vorgesehene Hauptstraße eine klare Entscheidung erfolgt ist. Der vorgesehene Ausbau der Triester Bundesstraße erfüllt diese Forderung; er befriedigt somit die berechtigten Interessen des Bundesstraßenverkehrs und schafft zugleich eine Voraussetzung für den Wiederaufbau dieser so schwer getroffenen Stadt."

-.-.-.-.-