

7. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

22. Februar 1951.

229/J

A n f r a g e

der Abg. Dr. S t ü b e r , Dr. K o p f und Genossen
an den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau,
betreffend das Strassenbauprojekt "Durchfahrt Wiener Neustadt".

Die unterzeichneten Abgeordneten haben zum gleichen Gegenstande bereits am 8. November 1950 eine Anfrage an den Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau gerichtet, die dieser am 23. 12. 1950 (Zl. 21601/50) beantwortet hat. Aus der Antwort geht hervor, dass der von Prof. Dr. Ing. Karl Kupsy ausgearbeitete und vom Gemeinderat Wiener Neustadt am 30. 1. 1948 genehmigte Generalregulierungsplan für den Durchgangs- und Ortsverkehr die Anlage einer breiten Geschäftsstrasse und für den Fernverkehr eine Umfahrungsstrasse vorsieht. Abgesehen davon, dass der begriffliche Unterschied zwischen Durchgangs- und Fernverkehr durchaus nicht klar ist, erscheint folgende weitere Feststellung der Antwort wie eine *contradictio in adjecto* und geradezu unverständlich:

"Das Amt der n.ö. Landesregierung hat .. festgestellt, dass der Durchfahrtsstrecke der Vorzug zu geben ist, ... weil hiedurch der sehr starke Kraftwagenverkehr aus dem Burgenland abgefangen werden kann und nicht quer durch ganz Wiener Neustadt geleitet werden muss."

Eben um den hier angegebenen Zweck zu erreichen (Vermeidung des Durchgangsverkehrs aus dem Burgenland), hätte doch dem Projekt der Umfahrungsstrasse und nicht dem der Durchfahrtsstrecke schon jetzt der Vorzug gegeben werden müssen, wenn man von etwaigen persönlichen Interessen einzelner Geschäftsleute allenfalls absieht; weiters erscheint es zumindest ungewöhnlich, dass bei einer Baustrecke von insgesamt 1.700 m "die Bereinigung der einzelnen Grundeinlösungsfragen nach Massgabe des Baufortschrittes erfolgen" sollte (zitierte Ministerantwort), und nicht schon insgesamt, wie in solchen Fällen üblich, vor dem ersten Spatenstich erfolgte. Wenn daher in der Antwort des Herrn Ministers selbst zugegeben wird, dass "mit Rücksicht auf verschiedene Verzögerungen bei der Grundeinlösung die Bauarbeiten während des laufenden Jahres unterbrochen werden mussten", so scheint doch für jede

unvoreingenommene Beurteilung der vom Herrn Minister zurückgewiesene Vorwurf einer flüchtigen Planung hinlänglich begründet, wenn man in den Begriff der Planung wie üblich auch die restlose Klärung der juristischen Vorfragen (Grundeinlösungsfragen) miteinbezieht.

Die Beantwortung stellt schliesslich fest, dass die Kosten der Grundeinlösung nicht, wie in der Anfrage behauptet, 10 Millionen Schilling, sondern 5,7 Millionen Schilling betragen. Aber auch diese Summe ist enorm hoch. Bei einer Strassenstrecke von 1.700 m - das bis jetzt fertiggestellte Strassenstück beträgt erst 200 m! - entfallen demnach auf jeden Strassenmeter 3.353 S Grundeinlösungskosten, wobei noch zu bedenken ist, dass das jetzige Projekt, wenn es wirklich einmal fertiggestellt sein sollte, erst nur eine halbe Lösung darstellen wird. Denn dass die endgültige Führung des Fernverkehrs auf einer Umfährungsstrasse in einem späteren Zeitpunkt trotzdem erfolgen wird müssen, gibt die Beantwortung der Anfrage ausdrücklich zu.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau die neuerliche

A n f r a g e :

1.) Ist der Herr Minister bereit, zur endgültigen Bereinigung der unleidlichen Verkehrsverhältnisse auf der Triester Bundesstrasse im Stadtgebiet von Wiener Neustadt ehestens, soweit dies im Bereich der finanziellen Möglichkeiten liegt, das Projekt der Umfährungsstrasse für den Fernverkehr in Angriff nehmen zu lassen und

2.) bekanntzugeben, welche Umstände die enorme Höhe der Grundeinlösungskosten (5,7 Millionen Schilling) bei der Durchfahrtsstrasse rechtfertigen und welche zusätzlichen Kosten (niederzulegende Gebäude etc.) bei diesem Projekt allenfalls noch zu gewärtigen sind?
