

20. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

1. Juli 1953

70/J

A n f r a g e

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

-.-.-

Die unterzeichneten Abgeordneten beziehen sich auf ihre beiden Anfragen vom 8. November 1950 und 22. Februar 1951 zum gleichen Gegenstande und führen ergänzend aus:

Nachdem die im Oktober 1949, knapp vor den damaligen Nationalratswahlen, begonnenen Straßenbauarbeiten der "Durchfahrt Wiener Neustadt" mit Wintereinbruch eingestellt worden waren, ruhten sie bis zum Herbst 1952. Während dieser mehrjährigen Pause wurde der Großteil der dem Projekt im Wege stehenden Gebäude und Ruinen niedergedrückt.

Nunmehr ist vor wenigen Wochen jener Teil der Durchfahrtsstrecke, der im Norden der Stadt von der Triester Bundesstraße abzweigt und bis zum Bereich der ehemaligen Stadtmauer reicht, vollkommen fertiggestellt worden. Hier nun ist der Weiterführung der Straßenbauarbeiten ein scheinbar so ernstliches Hindernis entstanden, daß die Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Durchfahrtsstraße auf unabsehbare Zeit in Frage gestellt erscheinen kann. Das Hindernis ist der sogenannte "Mühlturn", ein drei Stock hohes Gebäude mit einem Satteldach, das keinerlei Merkmal irgendeiner historischen oder kulturhistorischen Bedeutung besitzt. Das Bauwerk hemmt insofern den Weiterbau, als es ostseitig bis zur neuen Straßenachse reicht.

Den unterzeichneten Abgeordneten, aber auch dem Großteil der Wiener Neustädter Bevölkerung erscheint es völlig unverständlich, daß nach vierjähriger Planung und anschließend vierjähriger Bauzeit plötzlich ein derartiges Hindernis entdeckt wird, das den Weiterbau der Durchfahrtsstrecke in der projektierten Form in Frage stellt. Denn wenn der sogenannte "Mühlturn", wie es das Bundesdenkmalamt, das seine Zustimmung zum Abbruch verweigerte, erhalten bleiben muß und die vorgesehene Straßentrasse beibehalten wird, dann müßte die Straße auf die halbe Breite verengt und der ostseitige Gehsteig unterbrochen werden. Eine Verschiebung der Trasse vom "Mühlturn" weg gegen Westen, also eine Ausbuchtung der Linie, erscheint überhaupt undurchführbar. Die letzte, übrigens bereits untersuchte Lösung des Problems schließlich, die in einer Trennung des Straßenquerschnittes und einer Umfahrung des Gebäudes in der Form be-

21. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

1. Juli 1953

stehen würde, daß der "Mühlturn" in der Mitte stehen bleiben würde, würde ein Auseinandergehen der Fährbahnen schon weit vor und nach dem Gebäude erfordern, da dessen Längsfront quer zur Straßenachse steht. Hierbei müßte u.a. die ostseitige Straßenhälfte samt Gehsteig verschoben, das bereits fertiggestellte Ende der Straße nördlich des "Mühlturns" umgebaut, ein Teil des ostseits unmittelbar an ihn anschließenden städtischen Fuhrhofes demoliert und müßten vor allem neue Grundeinlösungen vorgenommen werden, sodaß die Baukosten noch weiter steigen würden.

Der seinerzeitige Herr Minister für Handel und Wiederaufbau Dr. Kolb hat in seiner Anfragebeantwortung den Vorwurf einer flüchtigen Planung zurückgewiesen. Demgegenüber meinen die unterzeichneten Abgeordneten, daß das jetzt plötzlich entdeckte, aber von allem Anfang an voraussehbar gewesene Hindernis "Mühlturn" die Richtigkeit der seinerzeitigen Behauptung einer überstürzten Bau-Inangriffnahme und eines von Nichtfachleuten auf die Bundesstraßenverwaltung ausgeübten Druckes vollauf bestätigt.

Wir stellen daher an den Herrn Bundesminister für Handel und Wiederaufbau die

A n f r a g e,

ob er bereit ist, bekanntzugeben, wer für die mit so bedeutenden Mehrkosten verbundene Fehlplanung am Projekt "Durchfahrt Wiener Neustadt" verantwortlich ist, und ob der oder die Schuldigen entsprechend zur Verantwortung gezogen werden.

-.-.-.-.-