Stenographisches Protokoll.

3. Sitzung der III. Session der IV. Wahlperiode des Landtages von Niederösterreich.

Mittwoch, den 12. November 1947.

Inhalt.

1. Eröffnung durch den Präsidenten (S. 19).
2. Mitteilung des Einlaufes (S. 19).
3. Verhandlung:

Antrag, betreffend die Wiedererrichtung der Straßenbrücke über die Donau in Tulln: Berichterstatter Abg. Zettel (S. 19); Abstimmung (S. 20).

Antrag, betreffend Errichtung von Schutzbauten der Pielach und die Fortsetzung des Wehrbaues im Gebiete der Katastralgemeinde Rennersdorf. Berichterstatter Abg. Sigmund (S. 21); Abstimmung (S. 21).

Antrag, betreffend Instandsetzung der Straßen Poysdorf — Schrattenberg — Katzelsdorf — Bernhardsthal und Staatz — Falkenstein — Ottenthal — Drasenhofen: Berichterstatter Abg. Legerer (S. 21); Abstimmung (S. 22).

PRÄSIDENT *(um 11 Uhr 15 Minuten):* Ich eröffne die Sitzung.

Das Protokoll der letzten Sitzung ist geschäftsordnungsmäßig aufgelegen; es ist unbeanständet geblieben, demnach als genehmigt zu betrachten.

Von der heutigen Sitzung haben sich entschuldigt die Herren Abgeordneten Bachinger, Naderer und Steinböck.

Ich ersuche um Verlesung des Einlaufes.

SCHRIFTFÜHRER *(liest):* Vorlage der Landesregierung, betreffend Teuerungszuschlag für die Empfänger von außerordentlichen Versorgungsgenüssen und außerordentlichen Pensionszulagen (Gnadengabe).

Vorlage der Landesregierung, betreffend Übernahme der Agenden der „Volkssolidarität Niederösterreich" durch die niederösterreichische Landesverwaltung.

Antrag der Abgeordneten Tesar, Etlinger, Bartik, Kuchner, Bogenreiter, Glaninger und Genossen, betreffend Instandsetzung der Straße Obergrafendorf über Kirchberg an der Pielach nach Frankenfels mit der Abzweigung nach Schwarzenbach.

Antrag der Abgeordneten Zettel, Gaßner, Kren, Dr. Steingötter, Sigmund und Genossen, betreffend den Bau einer Schmalspurbahn von Steinbach—Groß-Pertholz—Karlstift—St. Oswald nach Freistadt.

Antrag der Abgeordneten Grafeneder, Hölzl, Staffa, Nimetz, Mentasti und Genossen, betreffend Wiederinstandsetzung der Bezirksstraße Neunkirchen—Rohrbach—Ternitz.

Antrag der Abgeordneten Haller, Dienbauer, Denk, Schwarzott, Kuchner, Bachinger und Genossen, betreffend Schadenfeuer in der Gemeinde Wiesmath, Rotte Beistein.

Antrag der Abgeordneten Bartik, Bachinger, Etlinger, Götzl, Glaninger, Bogenreiter und Genossen, betreffend Beihilfen aus Mitteln der Sühneabgabe an bombengeschädigte Personen zum Wiederaufbau und zur Einrichtung von Wohnungen.

Antrag der Abgeordneten Marchsteiner, Kaindl, Kaufmann, Kuchner, Götzl, Naderer, Legerer, Schwarzott, Tesar und Genossen, betreffend bevorzugte Behandlung der Aussiedler aus den seinerzeitigen Truppenübungsplätzen.

Antrag der Abgeordneten Kuchner, Götzl, Naderer, Legerer, Schwarzott, Tesar und Genossen, betreffend Steuerbegünstigungen für die kriegsbeschädigten Betriebe der gewerblichen Wirtschaft des Landes Niederösterreich.

Antrag der Abgeordneten Dr. Riel, Bartik, Kaindl, Legerer, Mitterhauser, Götzl und Genossen, betreffend die Behandlung von Gesuchen um Verleihung der österreichischen Staatsbürgerschaft an kriegsgefangene Personen im Falle Einbringung durch ihre Ehefrauen oder durch Abwesenheitskuratoren.

Antrag der Abgeordneten Vesely, Reif, Sigmund, Zettel, Kren und Genossen, betreffend die Erlassung eines Grundsatzgesetzes des Bundes zur Regelung des Dienstrechtes der Angestellten der Länder, die behördliche Aufgaben zu besorgen haben.

PRÄSIDENT *(nach Zuweisung des Einlaufes an die zuständigen Ausschüsse):* Wir gelangen zur Beratung der Tagesordnung.

Ich ersuche den Herrn Abg. Zettel, die Verhandlung zur Zahl 300/1 einzuleiten.

Berichterstatter Abg. ZETTEL: Ich habe über die Wiedererrichtung der Straßenbrücke über die Donau in Tulln (Antrag der Abgeordneten Stern, Dr. Steingötter, Steirer, Gaßner, Zettel und Genossen vom 25. April 1947) zu referieren.

Die niederösterreichische Landesregierung beehrt sich, dem Landtag einen Bericht, betreffend die Wiedererrichtung der Straßenbrücke über die Donau in Tulln, zur Kenntnis zu bringen.

Der Landtag von Niederösterreich hat in der 15. Sitzung vom 1. Juli 1947 folgenden

Antrag des Bauausschusses zum Beschluß erhoben *(liest):*

„Die niederösterreichische Landesregierung wird aufgefordert, bei der Bundesregierung vorstellig zu werden, daß diese für den Verkehr so notwendige Donaustraßenbrücke im Zuge des Wiederaufbaues der Eisenbahnbrücken wiederhergestellt wird."

Die im Zuge der Franz-Josefs-Bahn gelegene Eisenbahnbrücke und die Straßenbrücke über die Donau bei Tulln besitzen zwei gemeinsame Widerlager und vier gemeinsame Strompfeiler. Während das Tullner Widerlager und die Strompfeiler unbeschädigt erhalten blieben, wurde das am linken Ufer liegende Widerlager durch Sprengung vollkommen zerstört.

Der Neubau des Widerlagers, sowohl für die Eisenbahnbrücke als auch für die Straßenbrücke, ist bereits im Gange und ziemlich weit vorgeschritten.

Von den fünf Öffnungen der Straßenbrücke blieb das 1. Feld auf der Tullner Seite, abgesehen von geringfügigen Zerstörungen, fast vollkommen erhalten. Das 2., 3., 4. und 5. Feld wurden durch die Sprengungen zerstört, und zwar das 2. und 5. Feld so vollständig, daß es für eine Wiederverwendung nicht mehr in Frage kommt.

Vom 3. Feld kann ungefähr ein Fünftel für die Wiederverwendung in Betracht gezogen werden, ebenso können die beiden gesprengten Teile des 4. Feldes wieder gehoben und durch Einbau von Ersatzteilen zum größten Teil wieder verwendet werden.

An der Eisenbahnbrücke sind die Arbeiten für die Instandsetzung des 3. Feldes im Gang, und werden diese Arbeiten von der Wiener Brückenbau AG. und von der Waagner-Biró AG. gemeinsam durchgeführt.

Hiezu wurde von diesen Firmen über dem 3. Feld eine Montagebrücke errichtet, von welcher aus die Teile des 3. Feldes angehoben wurden.

Diese Montagebrücke ist Eigentum der Staatsbahnen und sollen nach Fertigstellung des 3. Feldes von dieser Brücke aus die anschließenden Teile des 2. und 4. Feldes der Eisenbahnbrücke angehoben werden.

Im Hinblick auf die Schwierigkeiten der Materialbeschaffung dürften diese Arbeiten noch mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen.

Eine Benützung der Montagebrücke für die Hebung der Straßenbrücke kommt daher vorläufig nicht in Frage. Es könnte diese Montagebrücke auch nicht so ohne weiteres für die Hebung der Straßenbrücke verwendet werden, da im Hinblick auf das wesentlich größere Eigengewicht der Straßenbrücke vorerst an der Montagebrücke weitgehende und umfassende Verstärkungsarbeiten vorgenommen werden müßten.

Um jedoch zu verhindern, daß bei dem im heurigen Winter und nächsten Frühjahr zu erwartenden Eisgang die restlichen Teile der Straßenbrücke weiter beschädigt oder gar zum Absturz gelangen könnten, wodurch sie für die Wiederverwendung gänzlich verloren gehen würden, ist beabsichtigt, noch im heurigen Jahr den noch verwendbaren Teil des 3. Feldes sowie die beiden Teile des 4. Feldes mit eigens zu schlagenden Hebegerüsten aufzuheben und so sicherzustellen, um dadurch außerdem die Gefahr eines Eisstoßes und Hochwassers zu beseitigen.

Es wurden daher von seiten des Landesamtes B/2-d sowohl die Linzer Stahlwerke, als auch die Waagner-Biró AG. aufgefordert, ein Projekt samt Kostenvoranschlag für die Durchführung dieser Arbeiten zu verfassen, und haben bereits die entsprechenden Baubesichtigungen und örtlichen Erhebungen durch diese Firmen stattgefunden.

Nach Eintreffen der Anbote werden diese dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zur Genehmigung in Vorlage gebracht werden.

Von seiten des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau wurde im Voranschlag 1947 bereits ein Betrag für Instandsetzungsarbeiten an der Donaubrücke in Tulln vorgesehen.

Im nächsten Baustadium wären die beiden Teile des 4. Feldes zusammenzuschließen und sodann der Neubau des 5., 3. und 2. sowie die Ergänzung des 1. Feldes durchzuführen. Die Durchführung dieser Arbeiten soll in den anschließenden Jahren vorgenommen werden und wird sich der Arbeitsfortschritt nach den vorhandenen Mitteln und den verfügbaren Baumaterialien richten.

Namens des Bauausschusses stelle ich den Antrag *(liest):*

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht der niederösterreichischen Landesregierung, betreffend die Wiedererrichtung der Straßenbrücke über die Donau in Tulln, wird zur Kenntnis genommen."

Ich bitte um Annahme dieses Antrages.

PRÄSIDENT: Zum Worte ist niemand gemeldet. *(Abstimmung.)* Angenommen.

Berichterstatter Abg. *SIGMUND:* Ich habe zur Zl. 319/1, betreffend Errichtung von Schutzbauten der Pielach und die Fortsetzung des Wehrbaues im Gebiete der Katastralgemeinde Rennersdorf (Antrag der Abgeordneten Steirer, Dr. Steingötter, Sigmund, Stern, Staffa und Genossen vom 4. Juni 1947) zu referieren.

Die niederösterreichische Landesregierung beehrt sich, dem Hohen Landtag einen Bericht über die Inangriffnahme der erforderlichen Arbeiten zur Errichtung von Schutzbauten an der Pielach und die Fortsetzung des Wehrbaues im Gebiete der Katastralgemeinde Rennersdorf, Gemeinde Ober-Grafendorf, zur Kenntnis zu bringen.

Der Landtag von Niederösterreich hat in seiner 15. Sitzung am 1. Juli 1947 den folgenden Antrag des Bauausschusses zum Beschluß erhoben (Zahl 319 Präs., IV. Wahlperiode, II. Session 1947) *(liest):*

„Die Landesregierung wird aufgefordert, das zuständige Landesamt anzuweisen, die erforderlichen Arbeiten zur Durchführung der Schutzbauten der Pielach und die Fortsetzung des Wehrbaues im Gebiete von Rennersdorf in Angriff zu nehmen."

Die Arbeiten an der Pielach in Rennersdorf zum Schutze der bei Hochwasser gefährdeten Arbeiterwohnhäuser der Papierfabrik Rennersdorf wurden bereits im Juni 1947 nach Beendigung der Uferschutzarbeiten in Wantendorf begonnen. Im Hinblick auf die besondere Dringlichkeit erfolgte die Inangriffnahme sofort nach Sicherstellung des Landes- und Gemeindebeitrages und der anfangs benötigten Baustoffe. Die Bewilligung des Bundesbeitrages ist dann im Juli 1947 eingelangt.

Die Fortsetzung des Wehrbaues obliegt den Eigentümern der Anlage, d. s. Papierfabrik Rennersdorf und Gutsherrschaft Friedau, denen mit Bescheid Zl. L. A. VII/9—596/5—1940 vom 18. Oktober 1940 die wasserrechtliche Bewilligung hiezu erteilt worden ist und die im Herbst 1940 mit der Wiedererrichtung begonnen haben. Die Baueinstellung erfolgte im August 1941 infolge der damaligen Einschränkung der zivilen Bautätigkeit. Die Bauvollendungsfrist war mit 30. September 1946 festgesetzt.

Das L. A. B/3 wird deshalb vorerst im Wege der zuständigen Wasserrechtsbehörde klarstellen, ob die Wehranlage wieder errichtet wird oder nicht. Im letzteren Falle wird die Wasserbauabteilung die im Gesetze vorgesehene Wahrung des öffentlichen Interesses vertreten. Der Durchführung des Wehrbaues, beziehungsweise gegebenenfalls anderer baulicher Sicherungsmaßnahmen stehen derzeit wegen des großen Umfanges der Arbeiten und im Hinblick auf ihre Finanzierung und die Beschaffung der Arbeitskräfte und Baustoffe große Schwierigkeiten entgegen.

Von dem eventuell bestehenden Privatinteresse der Werkbesitzer abgesehen, besteht aber vom Standpunkt des Wasserbaues ein öffentliches Interesse auf Wiederherstellung der Anlage mit der Einschränkung, daß die Wahrnehmung desselben auch durch andere bauliche Maßnahmen in gleicher Weise erzielt werden kann..

Namens des Bauausschusses stelle ich den Antrag *(liest):*

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht der niederösterreichischen Landesregierung über die Errichtung von Schutzbauten an der Pielach und die Fortsetzung des Wehrbaues im Gebiete der Katastralgemeinde Rennersdorf wird zur Kenntnis genommen."

Ich bitte um Annahme dieses Antrages.

PRÄSIDENT: Zum Worte ist niemand gemeldet *(Abstimmung):* Angenommen.

Berichterstatter Abg. LEGERER: Ich habe zur Zl. 326/1, betreffend Instandsetzung der Straßen Poysdorf — Schrattenberg — Katzelsdorf—Bernhardsthal und Staatz—Falkenstein über Ottenthal—Drasenhofen (Antrag der Abgeordneten Romsy, Wallig, Legerer, Theuringer, Waltner, Schöberl und Genossen vom 18. Juni 1947) zu referieren.

Die niederösterreichische Landesregierung beehrt sich, dem Landtag einen Bericht über die Maßnahmen zum Zwecke der Instandsetzung der Straßen Poysdorf—Schrattenberg über Katzelsdorf—Bernhardsthal und Staatz—Falkenstein — Ottenthal zur Kenntnis zu bringen.

Der Landtag hat in seiner 15. Sitzung am 1. Juli 1947 folgenden Antrag des Bauausschusses zum Beschluß erhoben *(liest):*

„Die Landesregierung wird aufgefordert, die Instandsetzung der durch die Kriegsereignisse schwer beschädigten Bezirksstraßen Poysdorf über Schrattenberg—Katzelsdorf nach Bernhardsthal und Staatz über Falkenstein—Ottenthal nach Drasenhofen ehestens in Angriff zu nehmen."

Der Straßenzug Poysdorf—Schrattenberg—Katzelsdorf—Bernhardsthal hat eine Länge von 24 km und wurde durch die Kriegsereignisse schwersten Beanspruchungen ausgesetzt. Durch den Umstand, daß die Schotterfahrbahn während des Krieges kein Erhaltungsmaterial erhalten hat, und nach Kriegsschluß wegen der geänderten Grenzziehung stärker befahren wird, treten insbesonders in der Teilstrecke Schrattenberg—Katzelsdorf Zerstörungen der Fahrbahn ein, deren Behebung durch die Straßenverwaltung andauernd betrieben wird.

Als Haupthindernis muß der völlige Mangel an Erhaltungsmaterial und an Transportmitteln angeführt werden. Für eine normale Beschotterung, welche in der genannten Zwischenstrecke jedoch nicht ausreicht, werden 2000 Tonnen Erhaltungsmaterial benötigt, welche sich bei Annahme einer Walzung der Zwischenstrecke auf 7000 Tonnen erhöhen.

Für die Aufbringung steht das Schotterwerk in Ernstbrunn und der Falkensteiner Bruch zur Verfügung. Das Werk in Ernstbrunn ist nicht in der Lage, den Anforderungen voll zu entsprechen, da das rollende Material nicht zur Verfügung steht und der Falkensteiner Bruch erst in letzter Zeit wieder annähernd voll betriebsfähig wurde.

Nachdem die besagte Straßenverbindung weitab von Bahnstation und Steinbruch liegt, bietet das Transportproblem unüberbrückbare Hindernisse, da in dem vom Kriege schwerst betroffenen Gebiet kein entsprechendes Zugtier vorhanden ist und die Anfahrtswege wegen ihrer Länge nur durch Motorfahrzeuge bewältigt werden können. Solche standen der Sfraßenverwaltung trotz aller Bemühungen nicht zur Verfügung.

Die Verhältnisse bei dem Straßenzug Staatz—Falkenstein—Ottenthal—Drasenhofen liegen bis auf das in der Nähe von Falkenstein befindliche Stück vollkommen gleichartig.

Das Landesamt B/2 wird weiterhin bemüht sein, Schottermaterial bei den genannten Werken anzukaufen, falls solches nach Auslieferung bevorrechtigter Aufträge für Bundesstraßen zur Verfügung steht und bei den zuständigen Stellen die Zuweisung von Kraftfahrzeugen und Treibstoff auf das dringlichste betreiben, um dann mit den Arbeiten noch im Jahre 1947 einzusetzen und diese im Jahre 1948 zu vollenden.

Namens des Bauausschusses stelle ich den Antrag *(liest)*:

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Bericht der niederösterreichischen Landesregierung, betreffend die Instandsetzung der Straßenzüge Poysdorf—Schrattenberg—Katzelsdorf—Bernhardsthal und Staatz—Falkenstein—Ottenthal—Drasenhofen, wird zustimmend zur Kenntnis genommen."

Ich bitte um Annahme dieses Antrages.

PRÄSIDENT: Zum Worte ist niemand gemeldet. *(Abstimmung.)* Angenommen.

Somit ist die Tagesordnung der heutigen Sitzung erledigt. Der Finanzausschuß hält sogleich nach dem Plenum eine Sitzung im Marmorsaal.

In fünf Minuten findet eine vertrauliche Sitzung des Landtages statt.

Die nächste Sitzung wird im schriftlichen Wege bekanntgegeben.

Die öffentliche Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung 11 Uhr 28 Minuten.)