

II-2699 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUEN UND TECHNIK

Wien, am 1. August 1977

Zl. 10.101/67-I/1/77
Parlamentarische Anfrage Nr.1274 der
Abgeordneten Dr.Schmidt und Gen.betr.
schwere Schäden auf den Fahrbahnen der
Westautobahn.

1251/AB

1977-08-01

zu 1274/J

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton Benya

Parlament
1010 Wien

Auf die Anfrage Nr.1274, welche die Abgeordneten Dr.Schmidt und Genossen am 23.6.1977, betreffend schwere Schäden auf den Fahrbahnen der Westautobahn an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:) Die bisher bekannten Experten-Untersuchungen in den USA, sowie in der BRD geben keinen ausreichenden Aufschluß über die wesentlichen Ursachen von Schäden (Aufwölbungen und Aufstauchungen) an Betonfahrbahnplatten. Aus diesen Untersuchungen und Expertisen konnte lediglich abgeleitet werden, daß die Schäden auf nicht erkannte Mängel bei der Herstellung der Betonfahrbahnplatten zurückzuführen seien ("höhere Gewalt").

Als die Schäden auf der A 1 Westautobahn im Raum Oberösterreich bekannt wurden, habe ich veranlaßt, daß eine Untersuchungskommission sich mit der Klärung der Sachlage beschäftigt, da die aufgetretenen Schäden in einer solchen Größenordnung und in einem solchen Ausmaß (Hebungen von Platten bis ca. 20 cm) nach derzeitiger Kenntnis noch in keinem Nachbarland aufgetreten sind und bedauerlicherweise erstmalig auch verletzte Verkehrsteilnehmer zu beklagen waren.

Die Untersuchungskommission hat am 22. Juni 1977 ihren Befund auf Grund der örtlichen Besichtigung, der Überprüfung der Bruchfugen und der vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung vorbereiteten Unterlagen

neue Erkenntnisse gewonnen, die zu einer Klärung der Ursachen führen. Nachfolgend seien die wichtigsten dieser Erkenntnisse genannt:

- 1) Zu den bei den Brückenobjekten von vornherein gegebenen Festpunkten bilden sich im Zuge der Benützungsdauer weitere Festpunkte durch Inhomogenitäten im Untergrund, die bei extremen Beanspruchungen eine Erhöhung der zufolge Schwindens, Kriechens und Quellens des Betons und der Temperatureinwirkung entstehenden Zwangskräfte des Systems bedingen.
- 2) Unstetigkeiten sind bei älteren Deckenaufbauten in geometrischer Art und zwar in unterschiedlicher Dicke der einzelnen Betonplatten und unterschiedlichen Breiten gegeben. Unterschiedliche Plattendicken treten bei Brückenobjekten auf, unterschiedliche Breiten der Platten im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen, wenn es notwendig ist, vorhandene Platten auf Teilbreiten der Fahrbahn zu sanieren.
- 3) Die gefährliche Überbeanspruchung der Fahrbahndeckenfelder tritt selten, jedoch dann auf, wenn sich die Einflüsse des Quellens von Beton und die Einflüsse hoher Temperaturen überlagern. Hohe Temperaturen auf der Fahrbahndecke (bis zu 50° C) allein können im Plattensystem übernommen werden. Entsteht eine Überlagerung des Einflusses der Quellung der Betonplatten, so wie dies bei der A 1 der Fall war (unmittelbar nach einer nassen Wetterperiode Auftreten von Lufttemperaturen bis zu 32° C), können Überbeanspruchungen im Plattensystem, die bis zum Bruch führen, an jenen Stellen auftreten, an denen sich Festpunkte gebildet haben bzw. wo geometrische Unstetigkeiten vorhanden sind.

Zu 2:) Auf Grund der bestehenden Lehrmeinung konnten bisher keine vorbeugenden Maßnahmen gegen die Schäden vorgenommen werden, da diese Schäden schlagartig ohne Vorwarnung auftreten. Zufolge der Feststellungen der Untersuchungskommission bin ich nunmehr in der Lage, auch vorbeugende Maßnahmen zu treffen. Es wurden bereits Richtlinien über Instandsetzungsmaßnahmen bei Betonfahrbahndecken ausgearbeitet, die mit Erlaß Z1.870.020/21-III/7/1977 als Weisung an die Herren Landeshauptmänner weitergegeben wurden. Hiezu sind neben den konkreten Anweisungen für jene Erhaltungsdienste, die Betonfahrbahnen zu betreuen haben, auch die Überprüfung der Deckenzustände in bestimmter Richtung erforderlich, ebenso die Überwachung während der kritischen Temperaturzustände.

