

---

**2338/AB-BR/2007**

---

**Eingelangt am 06.09.2007**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-11.500/0022-I/PR3/2007

DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Mag. Wolfgang ERLITZ

Parlament  
1017 W i e n

Wien, 4. September 2007

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zur schriftlichen Anfrage Nr. 2542/J-BR/2007 betreffend einspuriges Gegenverkehrsstück auf der A 2 Südautobahn bei Hartberg, die die Bundesräte Preineder, Kolleginnen und Kollegen am 20. Juli 2007 an mich gerichtet haben, möchte ich vorausschicken, dass nach den mir vorliegenden Informationen vor dem Beginn der den Gegenstand Ihrer Anfrage bildenden Bauarbeiten zwischen km 115,5 und km 123,0 der A 2 Süd Autobahn ein verkehrstechnisches Gutachten des Kuratoriums für Verkehrssicherheit eingeholt wurde. Es wurde die Strecke besichtigt, ein Befund erhoben und darauf aufbauend die erforderlichen Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsgebote und Verkehrsverbote festgelegt.

Die an mich gerichteten Fragen beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 bis 3:**

Weshalb wurde dieses einspurige Gegenverkehrsstück auf der A 2 Südautobahn überhaupt notwendig?

Aus welchen Gründen wurde gerade zu Beginn der Urlaubs- und somit Hauptreiseverkehrszeit diese Baustelle begonnen?

Warum wurde dieses Gegenverkehrsstück lediglich einspurig gewählt?

**Antwort:**

Die Baustelle wurde erforderlich, weil die Richtungsfahrbahn Graz dringend generalsaniert werden musste; darüber hinaus wurden zur selben Zeit Brückensanierungen durchgeführt und

Leitschienen getauscht. Die Bauarbeiten wurden in drei Bauphasen – beginnend bereits ab 11. April des Jahres – abgewickelt und hätten bis 28. Juni, somit also vor Beginn der Hauptreisezeit, beendet sein sollen. Da jedoch in der letzten Bauphase bis zu neun Meter tiefe, unvorhersehbare Quersprünge auftraten, wurde die Einholung geologischer Gutachten notwendig, was die Baufertigstellung um zwei Wochen verzögerte. Mit 12. Juli waren die Bauarbeiten jedoch endgültig fertig gestellt.

Lediglich in der dritten Bauphase (vom 30. Mai 2007 bis 12. Juli 2007) wurde die Richtungsfahrbahn Graz gesperrt und der Verkehr im Gegenverkehr geführt, wobei zwei Fahrstreifen für die für den Urlaubsverkehr bedeutendere Fahrtrichtung Graz zur Verfügung standen. Die Einrichtung von mehr Fahrspuren war aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite nicht möglich, da zumindest ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung auch für Lkws breit genug sein muss und der Gegenverkehr aus Sicherheitsgründen durch eine Betonleitwand (welche ihrerseits ebenfalls einen gewissen Raumbedarf aufweist) getrennt wurde.

**Fragen 4 und 5:**

Welche Möglichkeit besteht für Einsatzkräfte, auf einem solchen einspurigen Gegenverkehrsstück zu einem möglichen Unfallort vorzudringen?

Werden mögliche Unfallszenarien bzw. wie in einem solchen Fall die Rettung möglichst schnell an den Unfallort gelangen kann, vor der Festlegung von Baustellen überlegt und berücksichtigt?

**Antwort:**

Die Einrichtung von einspurigen Gegenverkehrsabschnitten auf Autobahnen lässt sich nicht immer vermeiden. Es ist allerdings unrichtig, dass es bei Unfällen für Einsatzfahrzeuge nicht möglich ist, zum Unfallort vorzudringen. So besagt die Bestimmung des § 26 Abs. 5 StVO, dass jeder Straßenbenützer einem herannahenden Einsatzfahrzeug Platz zu machen hat. Sollte dies aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich sein, besteht die Möglichkeit, unter Sperre der betroffenen Richtungsfahrbahn aus der Gegenrichtung zuzufahren oder auch, auf der Gegenfahrbahn zuzufahren und eine allfällige bauliche Trennung der Fahrstreifen zu öffnen. Letztlich können auch Rettungshubschrauber zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sind solche Überlegungen nicht nur bei Baustellen relevant; in die Baustellenplanung werden sie jedenfalls miteinbezogen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann