

II-1080 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XI. Gesetzgebungsperiode

4.3.1968

478/A.B.

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

zu 481/J

des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. K o t z i n a  
auf die Anfrage der Abgeordneten L i b a l und Genossen,  
betreffend Autobahnparkplatz W 38.

-.--.-.-.-

Auf die Anfrage, welche die Abg. Libal und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 26.1.1968, betreffend Autobahnparkplatz W 38, an mich gerichtet haben, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1) (Wurden am Autobahnparkplatz W 38 Wege angelegt und später wieder mit Gras bepflanzt - ja oder nein?)

Die auf den Autobahnparkplätzen W 38 angelegten Seitenwege (Aufschließungswege) wurden im Jahre 1958 in einer Breite von ca. 4 m aus Kiesmaterial hergestellt, mit einer 5 cm starken Humusschicht überzogen und mittels Grasaussaat begrünt. Die Grasaussaat war auf diesen Wegen also von Anfang an geplant und wurde daher im Zuge der Bauausführung auch vorgenommen. Damit sollten die Wege der Umgebung angepaßt, gleichzeitig aber in ihrer Funktion als Zufahrtswege nicht beeinträchtigt werden. Asphalt oder Betonbelag hätte optisch störend gewirkt, wäre nicht notwendig gewesen und auch teurer gekommen.

Zu Frage 2) (Wurden diese Wege zum Umkehren von Baufahrzeugen angelegt - ja oder nein?)

Ursprünglich waren diese Wege nicht für das Umkehren von Betriebsfahrzeugen gedacht. Erst die geänderte Rechtslage (Verbot von Umkehren über den Mittelstreifen. StVO 1960) und die Praxis haben ergeben, daß diese Wege ab 1965 in großen Teilen auch zum Umkehren von Betriebsfahrzeugen mitverwendet wurden. Die in gewissen Abständen notwendig gewordenen Betriebsumkehren wurden im Verlaufe der Autobahn so ausgewählt, daß eine größtmögliche Kosteneinsparung gegeben war. Im Bereich der ggstdl. Autobahnparkplätze war es möglich, durch je eine ganz kurze Rampe, u.zw. etwa 50 - 70 m lang, unter Mitverwendung der gegenständlichen Seitenwege und der vorbeiführenden Landesstraße mit einem Minimalaufwand eine wirksame Betriebsumkehr zu erhalten.

Zu Frage 3) (Entsprachen diese Wege ihrer Anlage nach dem Zweck, das Umkehren von Baufahrzeugen zu ermöglichen, oder waren diese Wege viel weitläufiger angelegt worden, als für das Umkehren von Baufahrzeugen notwendig gewesen wäre?)

478/A.B.

- 2 -

zu 481/J

Die Wege wurden im Jahre 1958, wie bereits erwähnt, als Zufahrt und Abstellflächen für Rastplätze für die Autofahrer geschaffen. Wie ebenfalls schon erwähnt, wurden diese Wege erst später, soweit sie für die Umkehr von Betriebsfahrzeugen verwendbar waren, auch für diese Funktion herangezogen. Die Kosten für die Herstellung der Betriebsumkehr konnten durch die Mitverwendung der Aufschließungswege maßgeblich verringert werden. Wie weit die Seitenwege auch von Betriebsfahrzeugen mitverwendet werden, ist aus der angeschlossenen Lageskizze ersichtlich.

Zu Frage 4) (Wozu wurden überhaupt Wege angelegt, wenn - wie in der letzten schriftlichen Anfragebeantwortung ausgeführt wurde - die Grasflächen selbst befahrbar sind?)

In der Anfragebeantwortung wurde nicht behauptet, daß die Grasflächen selbst befahrbar seien, sondern nur, daß die Seitenwege mit einem befahrbaren Rasen versehen sind. Alle übrigen Grasflächen sind wegen der Untergrundverhältnisse nicht befahrbar.

Zu Frage 5) (Hat der Bundesminister im Zusammenhang mit dem Autobahnparkplatz W 38 a) Weisungen erteilt oder b) Berichte angefordert?)

Im Zusammenhang mit Autobahnparkplatz W 38 wurden keine Weisungen erteilt. Berichte wurden von der zuständigen Sektion erstmals im Zusammenhang mit der an mich gerichteten parlamentarischen Anfrage angefordert.

Zu Frage 6) (Wenn ja, wie lauten a) diese Weisungen b) diese Berichte?)

Zu Frage 7) (Sind Sie bereit, ihrer Anfragebeantwortung die wichtigsten Aktenstücke in Abschrift anzuschließen, die auf den Autobahnparkplatz W 38 Bezug haben?)

Abschriften der wichtigsten die Frage 6 b) und 7) zum Gegenstand habenden Aktenstücke bzw. Ablichtungen sind angeschlossen.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, daß der optische Eindruck der Seitenwege sich konstruktionsbedingt je nach Benützungsgrad und Witterung stark verändert. Das unterschiedliche Aussehen kann bei Lichtbildaufnahmen besonders deutlich werden.

-.-.-.-

478/A.B.

zu 481/J

Abschrift aus Zl. 543.015-II/9-1967

...

I n f o r m a t i o n  
für den Herrn Bundesminister

zur kurzen mündlichen Anfrage des Abgeordneten zum Nationalrat Otto Libal, betreffend Autobahnparkplatz Allhaming beim Objekt W 38 der Westautobahn.

Anfrage: "Sind Meldungen richtig, daß beim Autobahnparkplatz W 38, ehem. Anschlußstelle Bad Hall, aus Budgetmitteln Wege angelegt und nach Fertigstellung wieder beseitigt, bzw. zugeschüttet wurden?"

Antwort: Richtig ist, daß diese Wege angelegt wurden, unrichtig ist jedoch, daß diese nach Fertigstellung wieder beseitigt bzw. zugeschüttet wurden.

Die nördlich und südlich der Westautobahn bei km 125,0 liegenden Parkplätze Allhaming befinden sich in einem landschaftlich sehr reizvollen Gebiet. Jeder dieser Parkplätze besitzt etwa 3,5 km Erholungsfläche mit Wiesen und jungem Baumbestand. Diese Parkplätze waren daher von Anfang an stark frequentiert und wurden auch als einer der ersten Parkplätze mit sanitären Anlagen versehen. Da es von Anfang an klar war, daß diese Parkplätze wegen ihrer Größe auch im Laufe der Zeit mit besonderen Einrichtungen versehen werden würden, wurde auf jedem dieser Plätze zur Erschließung ein ca. 150 m langer befahrbarer Weg mit einer Wendeschleife und einzelnen Abstellbuchten vorgesehen. Diese Wege sollten für Betriebsfahrzeuge befahrbar sein und für den Fall, daß die in Erwägung gezogene Campingmöglichkeit verwirklicht werden würde, auch für den öffentlichen Verkehr zugelassen werden. Aus ästhetischen und landschaftsgestalterischen Gesichtspunkten wurde daher, wie es vielfach auch im Ausland praktiziert wird, eine Befestigungsart gewählt, bei der auf einer Tragschicht eine Mischung von Schotter und Humus in einem bestimmten Verhältnis aufgebracht wird, welche begrünt werden kann. Dadurch entsteht eine mit Rasen bepflanzte Verkehrsfläche, die die Landschaft nicht stört und dennoch von Fahrzeugen befahren werden kann. Um für Fahrzeuge des Autobahnerhaltungsdienstes im Bereich von Allhaming eine Umkehrmöglichkeit zu schaffen, wurden diese Wege um etwa jeweils 40 m bis zur dort bestehenden Landesstraße verlängert und mit einem Schranken versehen. Die gegenständlichen Wege werden daher z.Z. von den Betreuungsfahrzeugen für die WC (Abfuhr der Fäkalien und Zufuhr des Nutzwassers) und von jenen Betriebsfahrzeugen befahren, welche die Betriebsumkehr benützen.

478/A.B.

zu 481/J

Als Zusatzfrage käme in Frage:

"Warum wird die nunmehr für Betriebsfahrzeuge mögliche Auf- und Abfahrt zur kreuzenden Landesstraße nicht für den allgemeinen und öffentlichen Verkehr freigegeben?"

Antwort: Eine einfachere und von den Ausbaurichtlinien abweichende Ausführung der "allfälligen Anschlußstelle Allhaming" muß aus verkehrstechnischen Gründen unbedingt negativ beurteilt werden. Andererseits würde eine den Richtlinien entsprechende Ausbildung der Anschlußstelle ca. 6,6 Mio S kosten. Dabei würde diese Anschlußstelle, wie ho. Untersuchungen ergeben haben, über ein so geringes Einzugsgebiet verfügen, daß die veranschlagten Kosten z.Z. absolut nicht gerechtfertigt sein würden.

Der Abstand der bestehenden Westautobahn-Anschlußstellen ist nicht so groß, daß dieser allein eine neue Anschlußstelle mit zu geringem Einzugsgebiet rechtfertigen könnte. Überdies leidet die Verkehrssicherheit der Autobahn, wenn eine übermäßige Anzahl von Anschlüssen errichtet wird.

478/A.B.

zu 481/J

Abschrift aus Zl. 544.258-II/9-1967

.....

An das

P r ä s i d i u m , Abteilung I

im Hause

In Beantwortung der Anfrage des Abgeordneten zum Nationalrat Otto Libal wird folgendes bekanntgegeben:

Anfrage: Im Hinblick auf die Tatsache, daß Sie in der Sitzung des Nationalrates vom 5.12.1967 den Bau von (später wieder zugeschütteten) Wegen im Bereich des Autobahnparkplatzes W 38 damit begründet haben, daß diese Wege für das Wenden von Baufahrzeugen errichtet wurden, aus den mit zur Verfügung stehenden Unterlagen jedoch hervorgeht, daß diese Wege für diesen Zweck absolut ungeeignet seien, frage ich, ob Sie an Ihrer dem Nationalrat gegebenen Auskunft festhalten?

Antwort: Die Parkplätze Allhaming nördlich und südlich der Westautobahn verfügen über sehr große Erholungsflächen, die auch als Lager- bzw. Spielwiesen geeignet sind. Sie wurden daher vorausschauend schon beim Bau mit befahrbaren Seitenwegen einschließlich Abstellbuchten versehen. Solche Erholungsflächen mit begrünten Zufahrts- und Abstellmöglichkeiten werden auch im Ausland, z.B. an deutschen Autobahnen ausgeführt und haben dort den Namen Autopicknickplatz. In den Deutschen Richtlinien für die Anlage von Rastplätzen an Straßen und Autobahnen, Ausgabe 1960, berichtigt 1967, sind solche Anlagen als für Kraftfahrzeuge zugängliche Rasenflächen definiert. Die technische Ausgestaltung dieses befahrbaren Rasens erfolgt so, daß Schotter eingebracht und mit einer dünnen Humusschicht abgedeckt wird. Die in Allhaming ausgeführten Seitenwege wurden bereits vor Erscheinen dieser Richtlinien hergestellt, entsprechen in ihrem Aufbau aber vollkommen diesen Deutschen Richtlinien. Die Kosten pro m<sup>2</sup> befestigte und begrünte Fläche betragen rd. S 16,-, d.i. also nur ein Bruchteil jener Kosten, welche selbst für billigste Fahrbahnbefestigungen aufzuwenden sind. Wie zweckentsprechend und tragfähig diese Konstruktion ist, geht schon daraus hervor, daß die Autobahnverwaltung, nachdem durch die Straßenverkehrsordnung 1960 das Umkehren über den Mittelstreifen nicht mehr zulässig ist, die vorhandenen Seitenwege auch für eine Betriebsumkehr mitbenützen konnte. Die in der Anfrage dargelegte Ansicht, daß diese Wege für die Zwecke der Erhaltungsfahrzeuge absolut ungeeignet seien, wird dadurch widerlegt, daß die Betriebsumkehr seit ca. 2 Jahren tatsächlich in Benützung steht.

478/A.B.

zu 481/J

Die Seitenwege wurden, wie bereits erwähnt, schon im Zuge der Herstellung der Parkplätze bewußt mit einer Rasendecke versehen. An diesem Zustand wurde seither keine Änderung vorgenommen, die irgendwelche Kosten verursacht hätten, und es besteht auch in Zukunft kein Anlaß hiezu.

Als Zusatzfragen kämen in Betracht:

1. Warum hat die Autobahnverwaltung auf diese Picknickplätze bisher nicht besonders hingewiesen?

Antwort: Die Autobahnverwaltung hat bisher bewußt darauf verzichtet, auf diese vorhandenen Picknickflächen besonders hinzuweisen, weil die vorhandenen Abstellflächen der Parkplätze Allhaming vorläufig noch ausreichen und weil bei intensiverer Benützung eine eigene Betreuung vorzusehen wäre.

2. Wurden und werden solche Picknickplätze auch an anderen Stellen der Autobahn vorgesehen?

Antwort: Bisher erschien nur bei den Parkplätzen Allhaming infolge ihrer besonderen örtlichen Lage (Nähe Linz, schönes Waldgebiet) wegen der besonderen Größe dieser Parkplätze und der dort angetroffenen Bodenbeschaffenheit (verminderte Tragfähigkeit bei Nässe) eine solche Ausstattung notwendig.

13. Dezember 1967

S.

Mit Erlaß Zl. 119.775-II/11-1963 wurden die Ämter der Landesregierung darauf aufmerksam gemacht, daß das Überfahren des Mittelstreifens von Autobahnen durch Fahrzeuge des Straßenerhaltungsdienstes bzw. durch Baufahrzeuge - auch bei Gefahr im Verzug - verboten ist. Für den Erhaltungsdienst ergab sich immer mehr die Notwendigkeit, durch Anlage von zusätzlichen Betriebsauf- und abfahrten unter Benützung vorhandener Autobahnunter- und -überführungen neue Möglichkeiten zum Umkehren für Fahrzeuge des Straßendienstes zu schaffen. Mit Erlaß Zl. 121.575-II/11-1963, wurden die Ämter der Landesregierung von N.Ö., O.Ö., Salzburg und Tirol aufgefordert, Untersuchungen über die Möglichkeiten der Anlage von zusätzlichen Betriebsauf- und -abfahrten unter Benützung vorhandener Autobahnunter- und überführungen zum Umkehren für Fahrzeuge des Straßendienstes zu schaffen, anzustellen und geeignete Vorschläge samt Lageskizzen anher vorzulegen.

Das Amt der o.ö. Landesregierung kommt nun diesem Auftrag mit Dienststück Zl. Bau 3-VI-131/9-1964 vom 28. November 1964 nach und berichtet hierüber wie folgt:

Im Bereich von Oberösterreich liegen die Anschlußstelle, bei welchen die einzige Maut Umkehrmöglichkeit besteht, zum Teil in verhältnismäßig großer Entfernung, so daß viele Leerkilometer gefahren werden müssen, was insbesondere im Winterdienst und bei Unfallhilfe außer Kostenerrhöhung auch eine Verringerung der Verkehrssicherheit bedeuten würde. Es erscheint daher die Schaffung von Betriebsauffahrten unbedingt erforderlich.

Derzeit bestehen in Oberösterreich nachstehende Umkehrmöglichkeiten:

#### 1. Autobahnmeisterrei Ansfelden

a) Sattledt	Bau-km	112,56	20,5 km
b) Traun	"	133,07	5,50 "
c) Ansfelden	"	138,57	8,55 "
d) St. Florian	"	147,12	5,32 "
e) Enns	"	152,44	3,76
f) Rems	"	156,20	

**2. Autobahnmeisterei Vorchdorf**

a) Seewalchen	Bau-km 193,0	11,0 km
b) Regau	" 204,0	7,24
c) Steyrermühl	" 91,14	9,30
d) Vorchdorf	" 100,44	12,12
e) Sattledt	" 112,56	

**3. Autobahnmeisterei Traschwandt**

a) Mondsee	Bau-km 161,24	5,74 km
b) Feldherrnhügel S 33	" 167,38	7,77 km
c) Traschwandt	" 175,15	8,48 km
d) St. Georgen	" 184,86	

(Bei Anschlußstelle St. Georgen Fehl-km von 1,24 km).

Um die Erhaltungsarbeiten und den Winterdienst wirtschaftlich durchführen zu können, wäre die Errichtung von Betriebsüberfahrten erforderlich und zwar:

- A) zwischen den Anschlußstellen Sattledt und Traun:
1. bei W 31 bei Bau-km 118,15
  2. bei W 38 bei Bau-km 124,60
- B) zwischen den Anschlußstellen Seewalchen - Regau:
3. bei S 103 bei Bau-km 198,49 (Aus- und Einfahrt bei Bau-km 198,74)
- C) zwischen den Anschlußstellen Vorchdorf - Sattledt:
4. bei W 14 ost bei Bau-km 106,10.

Die genauen Angaben sind aus den beiliegenden Plänen und technischen Beschreibungen ersichtlich.

Nach Bau der oben angeführten Betriebsüberfahrten sind im Bereich der Autobahn von Oberösterreich die Umkehrmöglichkeiten in Entfernungen von 5,32 - 9,30 km vorhanden, was h.a. als ausreichend betrachtet wird.

Die erforderlichen Bauarbeiten und die Herstellung der Schranken werden beschränkt ausgeschrieben und an den Billigstebieter vergeben.

Das Amt der o.ö. Landesregierung ~~hier~~ bittet daher um Genehmigung für die Errichtung der oben angeführten 4 Betriebsüberfahrten und um Freigabe der erforderlichen Mittel, welche auf rd. S 140.000,- geschätzt werden.

1. Einlageblatt folgt!

1. Eihlageblatt zu Zl. 121.943-II/11-1964

Hiezu wird h.o. bemerkt:

Die Anlage der vier vorgeschlagenen Betriebsauf- und -abfahrten erscheint sowohl in ihrer Situierung als auch in der Einzelausführung zweckmäßig und wirtschaftlich und erfordert nun bei 2 Betriebsauffahrten kleine Grundeinlösungen.

Den Anträgen des Amtes der o.ö. Landesregierung auf Errichtung dieser Betriebsauf- und -abfahrten sowie beschränkter Ausschreibung der bezüglichen Bauleistungen wäre zuzustimmen.

Sohin ergeht:

-----  
 G. f. W. u. W.  
 Zu Zl. Bau 3-VI-131/9-1964  
 vom 28. November 1964

An den

✓ Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich  
 Bundesstraßenverwaltung - Autobahn

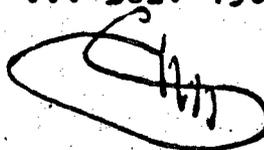
in L i n z

Das BM.f.H.u.W. ist mit Beziehung auf o.a. Bericht nun mit der Errichtung von Betriebsauf- und abfahrten bei den Objekten W 31, W 38, S 103 und W 14 Ost der Westautobahn einverstanden und stimmt zu, daß die bezüglichen Bauleistungen beschränkt ausgeschrieben werden.

Das Erfordernis für diese Bauleistungen wird mit rd. S 140.000,- festgestellt; der Aufwand <sup>und</sup> ist aus dem Baukredit Post 29, K 5/5 zu bedecken <sup>sein</sup>.

Es wird ersucht, über das Ergebnis der beschränkten Ausschreibung anher zu berichten.

20. Dez. 1964



*Minister*  
 21.12.64.  
*[Signature]*

*1143 21. 11. 58 9/11-60*  
 Aus Verhandlungsschrift der Kollaudierung (April 1960)

~~Genehmigung des Ansuchens mitgeteilt (siehe Beilage 8 des Abrechnungsoperates).~~

Ein Gleichstück des Bauvertrages, lautend auf die Bausumme von

S 29.000.-  
 + " 8.000.-

S 37.000.- wurde dem BM.f.H.u.W.

zur Einsichtnahme vorgelegt (siehe Beilage 9 des Abrechnungsoperates und Zl. 118.595 - II/11 - 1958).

Die Baustelleübergabe erfolgte am 3. April 1958 und wurde vom Amte der o.ö. Landesregierung in einer Niederschrift festgehalten (siehe Beilage 10 des Abrechnungsoperates).

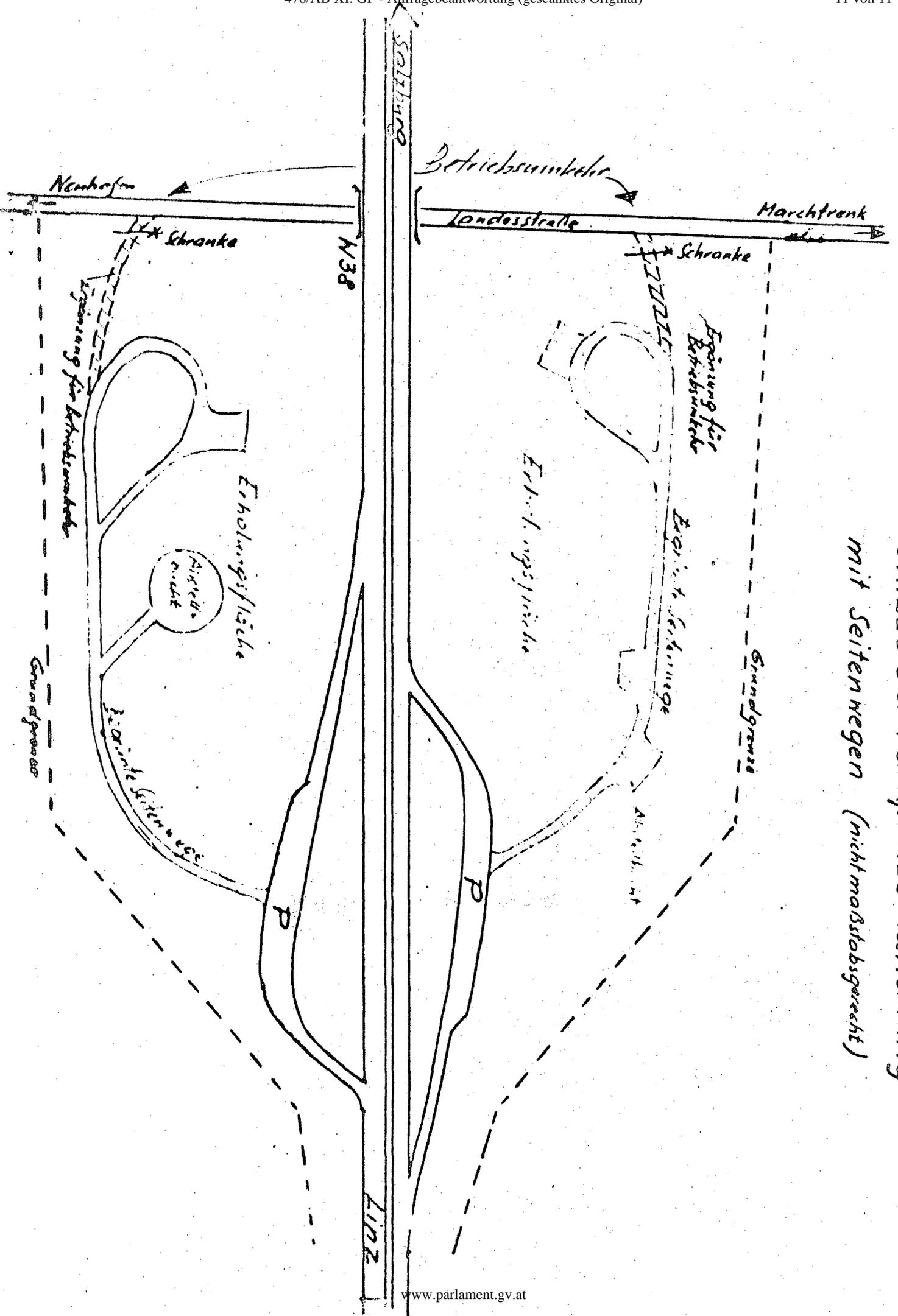
Die auszuführenden Arbeiten umfaßten:

Herstellung eines 4 m breiten Weges in der nördlichen Hälfte der ehemaligen Anschlußstelle Bad Hall mit einer ähnlichen Linienführung wie der des in der südlichen Anschlußstelle bereits bestehenden Weges.

Als vertragliche Baufrist wurde die Zeit vom 17. April 1958 bis 17. Juni 1958 festgelegt.

Der Ausschreibung lag die Annahme zugrunde, daß nur am nördlichen Park - Platz ein Seitenweg mit einer geschätzten Fläche von 500 lfm x 4 m = 2.000 m<sup>2</sup> zu errichten sei. Während der Bauarbeiten wurde durch die mit der landschaftlichen Ausgestaltung "Park-Plätze W 38" beauftragten Architektengemeinschaft "Ing. V. Mödlhammer und J.O. Wladar" ein Lageplan über die zu errichtenden Seitenwege vorgelegt, welcher der bauausführenden Unternehmung "Universale" übergeben wurde. Auf Grund dieser Planunterlagen <sup>erweiterte</sup> erhöhte sich die Fläche der auszubauenden Seitenwege <sup>im nördl. u. süd. Parkplatz</sup> von ursprünglich 2.000 m<sup>2</sup> auf insgesamt 4.590,83 m<sup>2</sup> (siehe Abrechnungsplan Beilage 16 und 17 und Antrag des Amtes der o.ö. Landesregierung vom 20. Jänner 1959, Zl. 110.582 - II/11 - 1959).

Die Unternehmung "Universale" beendete die ihr übertragenen Arbeiten am 29. Mai 1958, also vor Ablauf der vertraglichen Baufrist, und zeigte dies der zuständigen Losbauleitung schriftlich an (siehe Beilage 11 des Abrechnungsoperates).



Skizze der Parkplätze Allhaming  
 mit Seitenwegen (nichtmaßstabgerecht)