

844 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses

zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau

In der Sitzung des Nationalrates vom 8. Juni 1966 wurde über Antrag der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen einstimmig beschlossen, „zur Untersuchung der in der letzten Zeit bekanntgewordenen Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau“ einen zehngliedrigen parlamentarischen Untersuchungsausschuß einzusetzen. Dieser Untersuchungsausschuß konstituierte sich am 15. Juni 1966 mit den Abgeordneten Czernetz, Dr. Geißler, Konir, Dr. Kranzlmayr, Dr. Kummer, Doktor Mussil, Pölz, Dr. van Tongel, Dr. Tull und Dipl.-Ing. Wiesinger. Nach dem Ableben des Abgeordneten Dr. Kummer trat an dessen Stelle der Abgeordnete Suppan.

Zu Beginn seiner Arbeiten beschloß der Ausschuß, die Bundesregierung und die Ämter der Burgenländischen sowie der Niederösterreichischen Landesregierung zu ersuchen, die vom Ausschuß zu vernehmenden Beamten und sonstigen Funktionäre des öffentlichen Dienstes von der Pflicht zur Amtverschwiegenheit zu entbinden. Ferner wurde beschlossen, den Rechnungshof zu ersuchen, die Unterlagen mit den Ergebnissen der während der letzten drei Jahre auf dem Gebiet des Autobahn- und Straßenbaues erfolgten Prüfungen dem Ausschuß zur Verfügung zu stellen. Weiters kam man überein, die Verhandlungen vorerst für vertraulich zu erklären und die Öffentlichkeit jeweils durch Kommuniqués über den Stand der Untersuchungen zu informieren.

Der Untersuchungsausschuß beschloß, zunächst die Vorfälle im Strengbergabschnitt der Westautobahn zu untersuchen. Über die Ergebnisse dieser Untersuchung erstattet der Ausschuß folgenden Bericht:

In vier Baulosen der Westautobahn traten kurze Zeit nach der Verkehrsübergabe Schäden auf, die schließlich im Feber 1966 zur Sperre dieses Abschnittes der Autobahn führten. Es

handelte sich dabei um die Baulose 19 „Raabberg“, 21 „Strengberg“, 22 „Heimberg“ und 23 „Meilersdorf“.

Vom Untersuchungsausschuß wurde am 1. Juli 1966 ein Lokalaugenschein in dem schadhaft gewordenen Autobahnabschnitt vorgenommen. In sechs weiteren, zum größten Teil mehrstündigen Beratungen vernahm der Ausschuß Vertreter des Rechnungshofes, des Bundesministeriums für Bauten und Technik, die seinerzeit zuständig gewesen waren Organe der Losbauleitungen, der Gruppenbauleitung Amstetten und der Oberbauleitung Niederösterreich sowie Vertreter der bauausführenden Unternehmungen, das waren die Firmen „Neue Reformbaugesellschaft“, Wien, „Dipl.-Ing. H. Swietelsky“, Wien, „Polensky Zöllner“, Salzburg, und „Ing. H. Zehethofer“, Wien.

Dem Ausschuß stand ferner der Bericht der sogenannten „Strengberg-Kommission“ zur Verfügung. Dieser unabhängigen Kommission wurde unmittelbar nach Bekanntwerden der Vorfälle vom damaligen Staatssekretär Dr. Kotzina die Feststellung der Ursachen der zutage getretenen Mängel und Unzukömmlichkeiten übertragen. Sie setzte sich aus Experten zusammen, die über Vorschlag des Präsidenten des Rechnungshofes, der Landeshauptmänner von Oberösterreich und Wien und des Präsidenten der Ingenieurkammer für Wien bestellt worden waren. Die Kommissionsmitglieder waren ehrenamtlich und weisungsfrei tätig.

Vom Präsidenten des Rechnungshofes wurde in seiner Aussage vor dem Ausschuß darauf hingewiesen, daß die aufgetretenen Mängel im geltenden System, angefangen von der Planung bis zur Kontrolle der Durchführung, begründet seien, es sei eine außerordentliche Verflechtung von Kompetenzen zwischen Bund und Ländern festzustellen, wobei die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Stellen nicht einwandfrei funktionierte. Wie im Bundesdienst überhaupt, sei auch bei den Bediensteten des Autobahnbaues ein Mangel an Fachkräften seit Jahren festzu-

stellen, sodaß es vielfach zur Einstellung von nicht vollgeeignetem Personal gekommen sei. In der Kostenfrage gebe es häufig ein Lizitieren, wobei meist der Bund die Zeche bezahlen müsse. Es müsse allerdings auch festgestellt werden, daß im vorliegenden Fall zahlreiche unglückliche Zufälle zusammengetroffen seien, die die vorgekommenen Fehler und Mängel noch krasser erscheinen ließen. Nach Ansicht des Rechnungshofes wäre es angezeigt, Planung und Durchführung der Bauvorhaben ähnlich wie in der Bundesrepublik Deutschland einer eigenen Bundesbehörde zu übertragen und die Länder nur mit der Erhaltung der Straßenbauten zu betrauen.

Folgende Mängel und Mißstände sind nach Meinung des Ausschusses bei der Untersuchung im einzelnen zutage getreten:

1. Organisationsmängel

Bei seinen Untersuchungen stellte der Ausschuss fest, daß für den Autobahnbau kein Organisationsplan vorhanden war. Das Fehlen eines solchen bewirkte vor allem, daß die Tätigkeits- und Verantwortungsbereiche der einzelnen bauausführenden und -überwachenden Stellen nicht abgegrenzt waren. Erst auf Grund dieser Gegebenheiten ist es erklärbar, daß technische Mängel (zum Beispiel Anerkennung bedingt frostsicherer Baumaterials zum Einbau in die Strengbergbaulose) großen Stills Platz greifen konnten. Die Bundesstraßenvorhaben werden von den Ländern als Organe des Bundes im Rahmen der Auftragsverwaltung durchgeführt. Zu Beginn der Autobahnbauten, im Jahre 1954, hat nun das seinerzeit zuständige Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bei den Ämtern der Landesregierungen die Einrichtung von Oberbauleitungen, Gruppenbauleitungen, Abschnittsbauleitungen — diese wurden später wieder aufgelöst — und Losbauleitungen angeordnet. Es wurde jedoch nicht für entsprechende Organisationspläne gesorgt. Über wichtige Fragen, wie zum Beispiel die Abgrenzung der Befugnisse und die Verantwortung der einzelnen Bauleiter, konnte keine klare Auskunft erteilt werden. Ja selbst wer für eine nachträgliche Änderung eines bereits genehmigten Bauauftrages zuständig und unter welchen Umständen dies möglich ist, wird sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene verschieden beurteilt.

Dies ergab sich vor allem aus folgenden Zeugnisaussagen:

Der Leiter der Abteilung Angelegenheiten der Autobahn, Bundesstraßen A, in Niederösterreich, Hofrat Dipl.-Ing. Helmuth Mayer, erklärte, daß es keinen vom Bundesministerium ausgearbeiteten Organisationsplan für die Landesbaudirektionen gab. Ministerialrat Dipl.-Ing. Carl

Müller, Leiter der Abteilung Angelegenheiten der Autobahnen im Bundesministerium für Bauten und Technik, gab an, daß in seiner Abteilung keine Organisationspläne vorhanden waren. Ministerialrat Dr. Robert Vogler vom Rechnungshof, der Vorsitzende der vorerwähnten Strengberg-Kommission, sagte aus, daß er auf seine Anfrage an das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hinsichtlich des Tätigkeitsbereiches und der Kompetenzen der Ober-, Gruppen-, Abschnitts- und Losbauleitungen die Antwort erhielt: „Das wissen wir nicht.“ Auf die an ihn im Untersuchungsausschuss gerichtete Frage, ob die Verantwortlichkeit nicht eindeutig feststellbar gewesen sei, antwortete Dr. Vogler: „Nicht nur nicht eindeutig, sondern überhaupt nicht. Nirgends steht, was der einzelne zu tun hat.“

2. Technische Mängel

Als technische Hauptursache für die aufgetretenen Schäden im Strengbergabschnitt ist der Einbau von nicht geeignetem Sand- und Kiesmaterial in die Frostschutz- und Tragschicht anzusehen. Dazu beigetragen haben aber auch einige andere Umstände, wie zum Beispiel die langanhaltende Schlechtwetterperiode und die unzureichende Bemessung und Zusammensetzung der Bitumenkiesschichte.

Über Sand- und Kiesmaterial war in den der Ausschreibung zugrunde liegenden Leistungsverzeichnissen folgendes vermerkt: „Geeignete Sand- und Kiesvorkommen für die Herstellung von Frostschutz- und Tragschichten sind in der Umgebung der Baulose nicht zu erwarten. Somit wird das Material für Frostschutz- und Tragschichten für das Baulos 19 aus dem Raume St. Valentin (Ennsniederung) bzw. für die Baulose 21 und 22 aus dem Raume St. Valentin (Ennsniederung) oder Haag stammen müssen. Die großen Transportweiten sind bei der Kalkulation zu berücksichtigen.“

Für das Baulos 23 war Sand- und Kiesmaterial aus einer autobahneigenen Entnahmestelle in Ulmerfeld-Waldheim vorgeschrieben. Doch stand es den Firmen frei, auch Material aus anderen Entnahmestellen anzubieten. Die Firmen waren außerdem nach dem Leistungsverzeichnis verpflichtet, vollkommen frostsicheres Material, dessen Eignung sie überdies nachzuweisen hatten, zu liefern und einzubauen.

Aus Konkurrenzgründen und um den Baufortschritt zu beschleunigen, wurde in den Baulosen 21 und 22 von Haus aus das der Baustelle näher gelegene Haager Material angeboten. Auf Grund einer zwischenbetrieblichen Vereinbarung wurden die Erdarbeiten in den Baulosen 19 und 21 von einer Firma hergestellt. Als Terminnot eintrat, wurde auch im Baulos 19, für das nach

dem Leistungsverzeichnis nur Material aus St. Valentin vorgesehen war, Material aus Haag verwendet. Wie sich in der Folge herausstellte, war das Haager Material von sehr unterschiedlicher Qualität. Der Anteil an Feinkorn war teilweise zu hoch, sodaß die vorgeschriebene Frostsicherheit nicht gewährleistet war.

Schließlich kam es auch im Baulos 23 zum teilweisen Einbau von Haager Kiesmaterial. Hier sollten durch eine Beimengung dieses Materials fehlende Feianteile in dem in diesem Baulos verwendeten Material ergänzt werden. Es unterblieb jedoch eine gründliche Durchmischung, vor allem wegen der zu starken Durchfeuchtung des Materials, sodaß auch im Baulos 23 frostempfindliches Haager Material lagenweise vorhanden war.

Von den bauausführenden Firmen wurde zu ihrer Rechtfertigung angeführt, daß der Einbau unter großem Zeitdruck mit Großgeräten, zum Teil auch während der Nachtstunden erfolgt sei, sodaß qualitätsvermindernde Beimengungen unbemerkt blieben. Der Einbau sei auf Grund eines Erlasses auch von öffentlichen Bauaufsichtsorganen bis auf geringfügige Ausnahmen akzeptiert worden. Soweit Beanstandungen erfolgten, hätte man ihnen Rechnung getragen.

Nicht berücksichtigt wurde hiebei allerdings, daß die Firmen nach dem Leistungsverzeichnis, und zwar ungeachtet einer allfälligen Kontrolle durch den Bauherrn, verpflichtet waren, nur vollkommen frostsicheres Material einzubauen. Die stichprobenartigen Materialprüfungen durch die Bodenprüfstelle St. Pölten — die infolge Personalmangels Prüfungen im größeren Umfang nicht durchführen konnte — entbanden die Firmen auch nicht von der vertragsmäßigen Verpflichtung, selbst für den Nachweis der Eignung des verwendeten Materials zu sorgen. Inwieweit diese Verpflichtung durch den zitierten Erlaß überhaupt beeinträchtigt werden konnte, wird im Falle einer zivilrechtlichen Auseinandersetzung vom Gericht zu entscheiden sein.

Gestützt auf das Privatgutachten eines Münchner Hochschulprofessors wurde von den bauausführenden Unternehmungen auch vorgebracht, daß der zu hohe Feinanteil in der Frostschutz- und Tragschicht auf Zermalmungsprozesse zurückzuführen sei, die durch die Verkehrsbelastung eingetreten sind. Schon die Strengberg-Kommission hat sich in ihrem Bericht mit dieser sogenannten „Kornzertrümmerungstheorie“ auseinandergesetzt und darauf hingewiesen, daß dann die Nachbarbaulose ähnliche Schäden aufweisen müßten. Wenn dagegen in einem neuerlichen Privatgutachten eingewendet wurde, daß dort größtenteils andere geologische Verhältnisse herrschen, so bleibt noch immer die Frage offen, ob eine rund sechswöchige, aller-

dings uneingeschränkte Verkehrsbelastung ausreichen kann, den Feinanteil um ein Vielfaches des zulässigen Prozentsatzes zu erhöhen.

Infolge der herrschenden Kälte zur Zeit der Durchführung dieser Arbeiten kam es zu keiner homogenen Verbindung in der Bitumenkiesschichte, und es entstanden Deckenschäden. Nach dem Urteil der vom Ausschuß gehörten Behördenvertreter und Mitglieder der Strengberg-Kommission war dies jedoch nicht allein entscheidend für die Zerstörungen, die zur völligen Sperre der Strengbergstrecke führten. Dies zeigten auch die Nachbarbaulose, wo die Bitumenkiesschichte unter ähnlichen Bedingungen aufgebracht wurde und — offenbar infolge einer funktionsfähigen Frostschutz- und Tragschichte — keine größeren Schäden aufgetreten sind. Einzelne Firmenvertreter waren jedoch unter Berufung auf das Privatgutachten des Münchner Professors der gegenteiligen Auffassung.

3. Zeitdruck

Durch den zum Teil verspäteten Baubeginn im Strengbergabschnitt sowie durch abnormal lange Schlechtwetterperioden kam es im Spätherst 1965 zu großem Zeitdruck. In der Aussage vor dem Untersuchungsausschuß bekannte sich der damalige im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau für den Autobahnbau zuständige Staatssekretär Dr. Kotzina nachdrücklich zu dem von ihm erteilten Auftrag, die Fertigstellung und Eröffnung der Strengbergstrecke habe aus verkehrspolitischen Gründen vor Einbruch des Winters zu erfolgen. Im Widerspruch dazu steht allerdings die Antwort des damaligen Bundesministers für Handel und Wiederaufbau auf den Vorhalt des Rechnungshofes, daß der Strengbergabschnitt zu spät in Bau genommen worden wäre. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hatte in dieser Antwort erklärt, daß die dortigen Verkehrsverhältnisse einen forcierten Bau als nicht vordringlich erscheinen ließen.

Seitens einzelner Baufirmen wurde darauf hingewiesen, daß die Fertigstellung des Strengbergabschnittes vor Wintereinbruch technisch sehr problematisch sei. Diese bauausführenden Firmen machten darauf aufmerksam, daß sie im Hinblick auf die schlechten Witterungsverhältnisse und den nahen Fertigstellungstermin nicht in der Lage wären, die Haftung für die von ihnen erstellten Bauleistungen zu übernehmen. Dennoch wurde auf dem Dezember-Eröffnungstermin bestanden, um den für den Durchzugsverkehr so wichtigen Abschnitt der Westautobahn noch vor Einbruch des Winters dem Verkehr zu übergeben. „Allfällige kleine Oberflächenschäden“ wurden dabei bewußt in Kauf genommen.

4. Vergabe- und Vertragsmängel

Es mußten auch Mängel bei der Vergabe von Bauaufträgen festgestellt werden. Besonders schwerwiegend war die Tatsache, daß die Zuschläge in vielen Fällen nicht an den Billigstbieter, sondern an den angeblichen Bestbieter mit einer höheren Auftragssumme ergingen. Eine ausreichende Begründung für ein solches Vorgehen wurde hierfür jedoch nicht gegeben.

Auch in den Bauverträgen mußten Mängel festgestellt werden. So kam es zu unmotivierten und dennoch anerkannten Mehrausgaben sowie zu Bauzeitüberschreitungen. Gerade diese Umstände wirkten sich durch Kostenerhöhungen unmittelbar aus.

Schlußbemerkungen

Die Untersuchungen des Ausschusses haben erwiesen, daß es nunmehr gilt, gegen die Verantwortlichen nach den bestehenden Gesetzen geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Es ist ferner ein umfassendes wirtschaftliches und technisches Konzept für den gesamten Autobahn- und Straßenbau zu entwickeln und die Finanzierung dieser Vorhaben durch mittelfristige Voran-

schläge sicherzustellen. Angesichts der Tatsache, daß der Bau von Autobahnen fortgeführt wird, hält der Ausschuß die Beseitigung der aufgezeigten Mängel für unbedingt erforderlich. Nur dadurch können im Interesse der österreichischen Wirtschaft, der mit Bauangelegenheiten befaßten Beamten sowie der Arbeiter, Angestellten und Unternehmer der Baufirmen gesunde Verhältnisse geschaffen werden.

Der Untersuchungsausschuß dankt den befragten Behörden, den einvernommenen Auskunftspersonen und den Parlamentsangestellten — insbesondere Parlamentsrat Dr. Ruckser sowie den Oberkommissären des Stenographendienstes Dr. Krammer und Dr. Hirczy — für die wertvolle Unterstützung.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt somit der Untersuchungsausschuß zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau den Antrag, der Nationalrat wolle den vorgelegten Bericht zur Kenntnis nehmen und die beigedruckte EntschlieÙung annehmen.

Wien, am 23. April 1968

Dr. Geißler
Berichterstatter

Dr. Kranzlmayr
Vorsitzender

EntschlieÙung

Die Bundesminister für Inneres, für Justiz sowie für Bauten und Technik werden beauftragt, bei Vorliegen strafrechtlich oder disziplinar zu ahndender Tatbestände im Zusammen-

hang mit dem Bau des Strengbergabschnittes der Westautobahn gegen die Verantwortlichen entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Sitzungsprotokolle

des

parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau

1. Sitzung am 15. Juni 1966

In der konstituierenden Sitzung des Untersuchungsausschusses wurden Abg. Dr. Kranzlmayr zum Vorsitzenden, Abg. Czernetz zum Stellvertreter des Vorsitzenden und die Abg. Dr. Mussil und Dr. Tull zu Schriftführern gewählt.

2. Sitzung am 1. Juli 1966

Besichtigung des Strengbergabschnittes der Westautobahn

An dem vom Untersuchungsausschuß vorgenommenen Lokalaugenschein nahmen auch Ministerialrat Dr. Robert Vogler und Technischer Rat Ing. Franz Miklauz vom Rechnungshof, Abt. 4, sowie Oberbaurat Dipl.-Ing. Otto Schmied von der Nö. Landesregierung, Landesamt B/2, teil.

Besichtigung von schadhaft gewordenen Stellen im Baulos 23, Meilersdorf

Vorsitzender: Ist für einen Fachmann, ohne jetzt eine Untersuchung anstellen zu wollen, rein visuell erkennbar, ob ein Material unbrauchbar ist?

Dipl.-Ing. Schmied erklärt grundsätzlich: Der Fachmann erkennt sofort sehr gutes Material. Er erkennt sofort sehr schlechtes Material. Ein Material, das an der Grenze steht und eventuell einbaufähig ist, kann der Fachmann dem Augenschein nach nicht sofort erkennen; es gibt aber auch Ausnahmen.

Auf die Frage des Abg. Konir, was man sich bei der Zufahrt an Kilometer erspare, werden 6 km bis Haager angegeben.

Abg. Dr. Mussil und der Vorsitzende kommen darauf zu sprechen, daß auf der besichtigten Stelle der Autobahn das Wasser steht und der Boden naß ist.

Abg. Dr. Mussil: Zweck dieses Materials ist es, daß das Wasser absickern soll. Hier aber (*er zeigt auf eine Pfütze*) steht das Wasser.

Abg. Pölz: Das kann man nicht so sagen. Der Damm ist aus Erdreich geschüttet. Es sind immer Lagen von Sand dazwischen.

Dipl.-Ing. Schmied: Auch auf gut verdichtetem Frostschutzmaterial bleibt das Wasser stehen.

Abg. Pölz: Das dürfte nicht sein, die Ursache ist der lehmige Untergrund. Das Haager Material hat die Eigenschaft, das Wasser von unten her aufzunehmen.

Abg. Czernetz: Die Aufsichtsorgane haben das doch während des Baues gesehen?

Abg. Pölz: Sie haben es gesehen, sie haben es mündlich beanstandet, man müßte die Beilagen zum Bericht der Strengberg-Kommission sehen. Anlage 1

Abg. Konir: Was hat die Beamten zu dieser Toleranz verleitet?

Dipl.-Ing. Schmied: Vielleicht der Druck des Termins. Ich war nicht da.

Abg. Dr. Mussil: Die Gutachten über das eingeschickte Material waren nicht allzu negativ.

Dipl.-Ing. Schmied: Vom Haager Material haben wir auch Proben, die positiv waren. Die Firmen haben leider auch schlechteres Material genommen.

Abg. Czernetz verweist auf die Verträge und auf die Möglichkeit, bei Frost bestimmte Arbeiten nicht durchführen zu können.

Dr. Vogler: Das hätte nicht zum Pönale geführt. Wenn die Firma durch Schlechtwetter an der Weiterarbeit verhindert ist, muß sie einen Antrag auf Hinausschiebung des Termins stellen. Durch Schlechtwetter schiebt sich der Termin entsprechend hinaus. Auch das ist nicht geschehen.

Abg. Konir: Wer zahlt die Reparatur?

Dipl.-Ing. Schmied: Vorläufig die Firmen.

Abg. Pölz errechnet die Kosten der Wiederherstellung der Fahrbahn mit mindestens 200 S pro Meter.

Dipl.-Ing. Schmied: 200 ist zu hoch.

Schließlich wird darauf hingewiesen, daß sich die Schäden auf ungefähr 10 km erstrecken.

Dipl.-Ing. Schmied: Die Firmen sind mit dem Anbot nicht zurechtgekommen. Man kann um diesen Betrag den Bitumenkies nicht herstellen. Die Firmen haben gehofft, sich auf diese Weise helfen zu können. Das ist nicht gelungen.

Abg. Pölz: Für meine Gemeinde ist der Bitumenkies noch billiger als 24 S, und zwar von der Haide, einschließlich Einbau.

Besichtigung von schadhaft gewordenen Stellen im Baulos 21, Strengberg

Dipl.-Ing. Schmied verweist auf die Schäden und erklärt, daß das Haager Material zur Gänze heraus muß.

Ing. Miklauz nimmt eine Probe des verwendeten Baumaterials in die Hand und sagt: Wenn man das in die Hand nimmt, weiß man alles: brauner Lehm.

Abg. Czernetz kommt abermals auf die Bauaufsicht zu sprechen.

Dr. Vogler: Die Bauaufsicht ist ständig hier.

Abg. Pölz: Solche Schüttungen gehen über Wochen und Monate. Das Aufsichtsorgan muß nicht dauernd hier sein.

Abg. Konir: Sind die Leute motorisiert?

Ing. Miklauz: Zum Teil.

Abg. Dr. Mussil: Die Bauaufsicht hat das scheinbar irgendwie geduldet, sonst hätte es das nicht gegeben.

Dr. Vogler erklärt, daß der kleine örtliche Bauleiter unter solchen Umständen die Einstellung des Baues nicht veranlassen könne.

Dipl.-Ing. Schmied: Er hat eben zu zittern angefangen vor dem Chef, weil dieser gesagt habe: „Du mußt fertig werden!“

Abg. Konir fragt, ob jemand materielles Interesse daran gehabt hat.

Ing. Miklauz: Das können wir nicht behaupten.

Dr. Vogler: Sie haben das gesprächsweise dem Gruppenbauleiter gemeldet, der Gruppenbauleiter hat es gesprächsweise dem Oberbauleiter gemeldet. Aber geschehen ist nichts.

Abg. Dr. Mussil: Wie oft kommen die Herren der Landesregierung und des Ministeriums heraus?

Dipl.-Ing. Schmied: Alle drei bis vier Wochen.

Ing. Miklauz: Im Finale alle 14 Tage. Sie haben immer nur darauf gesehen, ob sie schon fertig sind.

Dr. Vogler: Im Endstadium ist Hofrat Sommer alle 14 Tage gekommen. Er hat nur aufgeschrieben, wieviel schon fertig ist usw.

Abg. Czernetz: Haben sie nicht gesagt, das Material ist nicht in Ordnung?

Ing. Miklauz: Gesprächsweise.

Abg. Czernetz wirft die Frage auf, ob der Oberbauleiter, der öfter da war, nichts unternommen habe.

Dr. Vogler: Oberbauleiter Hofrat Mayer hat nicht erklärt, das Material ist schlecht, sondern das Haager Material ist anscheinend nicht so, wie es sein sollte. Hofrat Mayer hat daher einen Erlaß hinausgegeben, in dem er das Material in drei Gruppen eingeteilt hat: „frostsicher“, „beschränkt frostsicher“, „frostgefährlich“.

Er sagte, wir gehen so weit, auch beschränkt frostsicheres Material einbauen zu lassen. Das war der erste Fehler, denn in den Bauverträgen ist von absolut frostsicherem Material die Rede. Es war ein unzulässiges Entgegenkommen gegenüber den Firmen, beschränkt frostsicheres Material zuzulassen.

Hofrat Mayer hat gesagt: Die Bodenprüfstelle hat zu entscheiden, ob das Material vollkommen oder beschränkt einbaufähig oder untauglich ist. Dieser Einmannbetrieb war aber nie in der Lage, das zu machen. Die endgültige Entscheidung hatte der Gruppenbauleiter.

Dipl.-Ing. Schmied: Ich habe dasselbe Schreiben im Süden bekommen. Ich habe ein solches Material nicht einbauen lassen. Im Schreiben steht, die Gruppenbauleitung hat über die

Anlage 2

2. Sitzung — 1. Juli 1966, 3. Sitzung — 15. Juli 1966, 4. Sitzung — 14. September 1966 7

Verwendung des Materials zu entscheiden. Wenn ich hier Gruppenbauleiter gewesen wäre, hätte ich ein solches Material nicht einbauen lassen.

Dr. Vogler, Ing. Miklausz und Dipl.-Ing. Schmied stellen auf Befragen fest, daß die Gruben, denen das Haager Material entnommen wurde, Privaten gehören.

Abg. Dr. Mussil fragt nach einer privaten Prüfstellung.

Dr. Vogler: Die Bodenprüfstelle St. Pölten hat während des ganzen Baues das Material geprüft.

Jetzt erst zum Zwecke der Untersuchung der Schäden sind vom Handelsministerium zwei Stellen eingeschaltet worden, die Bodenprüfstelle des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung in Linz und die Technische Hochschule in Wien.

Die Firmen haben von sich aus eine Münchner Bodenprüfstelle beauftragt, den Professor Jelinek.

All das aber erst im nachhinein. Während des Baues hat nur die Einmannprüfstelle St. Pölten geprüft.

Dipl.-Ing. Schmied: Die Münchner Stelle arbeitet im Auftrage der Firmen. Sie hat gefunden, daß das Material eh gut ist, und hat uns als unwissend hingestellt.

Abg. Dr. Mussil: Mit welcher Theorie haben sie gearbeitet?

Dipl.-Ing. Schmied: Mit der Zertrümmerungstheorie. Vor der Zermahlung war es gut, jetzt ist es schlecht.

Dr. Vogler auf die Frage, ob Prof. Jelinek anerkannt ist: Jelinek ist anerkannt. Er hat den Auftrag von den Firmen gehabt, er mußte etwas schreiben.

3. Sitzung am 15. Juli 1966

Beschlüsse:

1. Die Bundesregierung, die Ämter der Burgenländischen und der Niederösterreichischen Landesregierung werden ersucht, die vom Untersuchungsausschuß zu vernehmenden Beamten und sonstigen Funktionäre des öffentlichen Dienstes von der Pflicht zur Amtsverschwiegenheit im Sinne des § 151 StPO. zu entbinden.
2. Die Verhandlungen des Untersuchungsausschusses werden vorerst für vertraulich erklärt. Mitteilungen an Presse und Öffentlichkeit erfolgen nur durch Verlautbarungen in Form von Kommunikés und nicht durch Äußerungen einzelner Ausschußmitglieder.
3. Das Bundesministerium für Bauten und Technik wird ersucht, die Beilagen zum Bericht der sogenannten „Strengberg-Kommission“ zur Verfügung zu stellen.
4. Der Präsident des Rechnungshofes wird ersucht, die Unterlagen über das Ergebnis der Einschaütätigkeit des Rechnungshofes beim Straßenbau während der letzten drei Jahre, im besonderen hinsichtlich des Autobahnbaues sowie der Bauführungen in den Bundesländern Burgenland und Tirol, gleichfalls zur Verfügung zu stellen.
5. Für die nächste Sitzung sind Vertreter des Rechnungshofes sowie die seinerzeit zuständig gewesenen Bauleiter des Strengbergabschnittes der Westautobahn zu laden.

4. Sitzung am 14. September 1966

Einlauf:

1. Schreiben des Amtes der Nö. Landesregierung vom 11. August 1966; Mitteilung über die Enthebung der geladenen Bauleiter von der Verpflichtung zur Wahrung der Amtsverschwiegenheit.
2. Schreiben des Rechnungshofes vom 16. August 1966; Übermittlung der Unterlagen mit den Ergebnissen der während der letzten drei Jahre auf dem Gebiete des Autobahn- und Straßenbaues erfolgten Prüfungen samt Stellungnahmen der geprüften Dienststellen und allfälligen Erwidern des Rechnungshofes.
3. Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 1. September 1966; Übermittlung der Beilagen zum Bericht der sogenannten „Strengberg-Kommission“.
4. Schreiben des Bundeskanzlers vom 9. September 1966; Behandlung des Ersuchens des Untersuchungsausschusses auf Enthebung von Beamten und sonstigen Funktionären des öffentlichen Dienstes von der Pflicht zur Amtsverschwiegenheit im Ministerrat vom 6. September 1966.

Befragung des Präsidenten des Rechnungshofes Dr. Jörg Kandutsch

Der Vorsitzende begrüßt den Präsidenten des Rechnungshofes und fragt: Hat der Rechnungshof mit der Strengberg-Untersuchungskommission etwas zu tun?

Präsident Dr. K a n d u t s c h: Nein, das ist kein Ergebnis des Rechnungshofes und seiner normalen Einschautätigkeit. Diese Kommission wurde auf Bitte des Ministers Kotzina zusammengestellt. Er hat mich gebeten, zwei Herren zur Verfügung zu stellen (Vogler und Miklauz).

Wir haben die Straßenbauverwaltung Niederösterreichs geprüft, und dabei sind Dinge, die in die Strengbergangelegenheit hineinfallen, behandelt worden, die aber mit diesen spezifischen Schadensfällen nichts zu tun haben.

Ich muß das betonen, weil die Verantwortlichkeit eine ganz andere ist — meine Unterschrift steht nicht darunter — und weil die Kommission nach anderen Kriterien gearbeitet hat. Die Kommission hatte den Auftrag, nur Tatsachen zu erheben, während der Rechnungshof nach dem Gesetz auch Fragen der Zweckmäßigkeit und der Wirtschaftlichkeit der Verwaltung zu prüfen hat. Das heißt, der Rechnungshof hätte mehr nach der Verschuldensfrage hin untersucht und gewisse Konsequenzen vorgeschlagen.

Der Bericht ist daher anders, als wenn ihn der Rechnungshof ausgearbeitet hätte. Die Tatsachenerhebung ist allerdings so, daß sie nicht anders wäre, wenn sie vom Rechnungshof gemacht worden wäre.

Abg. Dr. v a n T o n g e l fragt, ob die Möglichkeit besteht, daß der Rechnungshof dem Untersuchungsausschuß den sogenannten Autobahnbericht in bearbeiteter Form, das heißt einschließlich der bearbeiteten Stellungnahmen der geprüften Stellen, übermittelt. Der Abgeordnete fragt weiter, wann das der Fall sein könnte.

Präsident Dr. K a n d u t s c h gibt einen chronologischen Überblick: Im Oktober 1963 wurde die Sektion II geprüft. Die Antwort des Ministeriums ist in Verarbeitung.

Es hat sich eine solche Verflechtung von Kompetenzen und Problemen gezeigt, daß der Rechnungshof zu der Überzeugung kam, daß er selbst nur dann einen wirklichen Überblick gewinnen kann, wenn er auch die Straßenverwaltungen Salzburgs, Oberösterreichs und Niederösterreichs mitprüft. Nachtragsforderungen beispielsweise mußte das Ministerium genehmigen. Jedes Problem spielte also bis ins Ministerium. Die Prüfung ist daher sehr umfangreich.

Was die Autobahnprüfung anbelangt, so ist dieser Bericht die einseitige Prüfung des Rechnungshofes. Ich bitte das zu berücksichtigen. Bis jetzt ist erst eine einzige Stellungnahme, die Niederösterreichs, eingelangt. Im allgemeinen bin ich um eine Erstreckung der Frist gebeten worden.

Ich bitte Sie, sich zu entscheiden, welche Unterlagen Sie von uns wollen: den Rohbericht, in dem sehr viele Irrtümer oder widerlegbare Behauptungen stehen können, und die Roh-

antworten der geprüften Stellen, oder Sie warten bis November, bis wir die Gegenantworten verarbeitet haben.

Abg. K o n i r: Hat der Rechnungshof, wenn er auf kriminelle Tatsachen stoßen würde, eine Möglichkeit, die Staatsanwaltschaft damit zu befassen?

Präsident Dr. K a n d u t s c h: Ja, wir haben nach § 84 der Strafprozeßordnung die „Schuldigkeit“ — wie es dort heißt —, das zu tun. Das gilt für jedes Amt und für jede Behörde, somit auch für die Niederösterreichische Landesregierung und für den Minister. In diesem Zusammenhang sind ja auch Anzeigen erfolgt.

In solchen Fällen versuche ich im allgemeinen, den zuständigen Ressortleiter bzw. auch den Landeshauptmann dazu zu bewegen, eine Strafanzeige zu erstatten. Nur dann, wenn dieses Vorhaben fehlschlägt, also sozusagen subsidiär, macht es der Rechnungshof. Würden wir ununterbrochen Anzeigen erstatten, kämen wir bei allen Prüfungen in eine derart schwierige Situation, daß wir mit der Wirtschaftspolizei verwechselt werden würden.

Abg. K o n i r: Hat der Rechnungshof im Untersuchungsbereich Autobahn Anzeigen erstattet?

Präsident Dr. K a n d u t s c h: Wir haben im Falle Burgenland eine Anzeige und im Falle Niederösterreich zwei Anzeigen veranlaßt; das hat der Herr Landeshauptmann gemacht.

Ein dritter Fall, eine sehr kritische Frage, bei der es um die Entscheidung geht, ob wir Anzeige erstatten müssen, befindet sich gegenwärtig im Stadium der Diskussion. Es handelt sich um Herren des Ministeriums selbst, wobei meine Vorstellungen beim früheren Minister Bock, daß hier zumindest eine Disziplinaruntersuchung notwendig wäre, um diese Frage vorzuprüfen, auf völlige Ablehnung gestoßen sind. Man stellte sich auf den Standpunkt, daß nicht im geringsten der Tatbestand des Amtsmissbrauches vorliege, im Gegenteil, die betreffenden Beamten hätten hervorragend gewirkt.

Man muß grundsätzlich gründliche Überlegungen anstellen, bevor man den schwerwiegenden Schritt einer Strafanzeige tut, dies abgesehen von allen anderen Erwägungen aus einer praktischen Überlegung heraus: Für uns genügt der Verdacht, vor Gericht muß eine Schädigungsabsicht, ja ein Schädigungstatbestand nachgewiesen werden.

Abg. Dr. M u s s i l: Welche Straftatbestände wurden in den Fällen Niederösterreich und Burgenland zum Gegenstand einer Strafanzeige gemacht?

Präsident Dr. K a n d u t s c h: Amtsmissbrauch, also § 101 StG.

Es sind auch noch andere Dinge im Gange: Geschenkkannahme. In diesen Belangen sind aber nicht wir in erster Linie am Werk, sondern die

Wirtschaftspolizei, denn wir können ja nur in die amtlichen Akten Einsicht nehmen, wir können auch nur Beamte und Vertragsbedienstete „verhören“, wenn Sie wollen. In dem Augenblick, wo es sich um den privaten Bereich handelt, hat der Rechnungshof nichts mehr zu reden. Firmenuntersuchungen und dergleichen mehr sind Angelegenheiten der Wirtschaftspolizei.

Abg. Dr. Tull bemerkt, daß es aus technischen Gründen günstig wäre, wenn die Ausschußmitglieder gleich die verarbeiteten Unterlagen bekämen. Er stellte außerdem folgende Frage: Handelt es sich bezüglich der Personen vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bzw. für Bauten und Technik, also bezüglich der Personen, die Sie angedeutet haben, um Strengbergangelegenheiten oder um andere?

Präsident Dr. Kandutsch: Um andere Vorfälle.

Abg. Dr. Geißler: Wann werden wir den verarbeiteten Bericht des Rechnungshofes bekommen?

Präsident Dr. Kandutsch: Anfang bis Mitte November.

Abg. Dr. Mussil fragt, ob der Rechnungshof im Zusammenhang mit der Strengberg-Kommission etwa auf Grund von Verdachtsmomenten hinsichtlich Geschenkannahme und ähnlicher Delikte Anzeigen erstattet hat.

Präsident Dr. Kandutsch: Es ist kein Fall aufgetaucht, wo sich ein Verdacht so verdichtet hätte, daß mit einer Strafanzeige hätte vorgegangen werden müssen.

Abg. Czernetz: Der verarbeitete Bericht wäre für uns besser. Da die Stellungnahme Niederösterreichs bereits vorliegt, frage ich, ob man die auf den Strengberg bezüglichen Dinge vom Rechnungshof nicht im voraus bekommen könnte.

Präsident Dr. Kandutsch sagt zu, das mit seinen Herren zu besprechen, und fährt fort: Es ist irrig anzunehmen, daß der Strengberg völlig aus dem Rahmen fällt. Was sich auf dem Strengberg abgespielt hat, war in den Mängeln des Systems begründet, angefangen von der Planung bis zur Kontrolle der Durchführung. Es war nur deswegen ein besonders signifikanter Fall, weil hier sehr viele unglückliche Zufälle, die Witterung usw., zusammengekommen sind. Wenn man sich überlegt, wie man es besser machen könnte, dann darf man dabei den Fall Strengberg nicht überbewerten. Meine Herren sagen sogar: Es gibt Fälle, wo es viel kritischere Fehlentwicklungen als beim Strengberg gegeben hat.

Abg. Konir: Hat man nachgesehen, ob Firmen für Personen gebaut haben, die am Strengberg zu tun hatten?

Präsident Dr. Kandutsch: Ich beziehe mich da nicht allein auf den Strengberg. Für einen

Bauleiter hat eine Firma ein Haus gebaut. Das kann in Ordnung sein. Wir haben diesen Fall dem Landeshauptmann gemeldet.

In dem Schreiben, das kam, stand: Wie könnt ihr dem Mann einen Vorwurf machen? Auf der nächsten Seite stand aber: Er wird entlassen. — Ich finde das nicht ganz konsequent. Über unser Verlangen wurde dann die Strafanzeige erstattet.

Das ist der einzige Fall, den ich kenne.

Abg. Dr. Mussil ersucht um die Meinung des Präsidenten Dr. Kandutsch über die Maßnahmen, die getroffen werden könnten, um die Dinge ins Lot zu bringen. Die Strengbergangelegenheit müßte zum Anlaß genommen werden, um aus dem bisherigen System herauszukommen.

Präsident Dr. Kandutsch kommt darauf zu sprechen, daß er Beamte des Rechnungshofes beauftragte, eine Übersicht der hauptsächlichsten Mängel, die im System liegen, zusammenzustellen. Er beschäftigt sich mit der Frage, wie man es ändern könnte. Das Zusammenwirken von Ländern und Bund ist in diesem Falle denkbar schlecht. Die Länder haben kein eigenes Personal. Es wird nicht vollgeeignetes Personal mit begrenzter Beschäftigungsdauer aufgenommen. Bei der Kostentragung beginnt ein gegenseitiges Hineinlegen, wobei meistens der Bund die Zeche bezahlen muß. Wir schlagen vor, Planung und Durchführung ähnlich wie in der Bundesrepublik Deutschland einer eigenen Bundesbehörde zu übertragen, nur die Erhaltung der Autobahn sollen die Länder besorgen.

Heute wird auch gesagt, die Onormen seien überholt. Sie werden in verschiedenen Bereichen generell überhaupt nicht mehr eingehalten. Die Onorm verbietet zum Beispiel Preisverhandlungen nach Anbieteröffnung; das wird aber nicht mehr eingehalten.

Vorsitzender: Wir können schon jetzt den Herrn Präsidenten ersuchen, uns diese Zusammenstellung zu übermitteln.

Abg. Dr. van Tongel: Der Ausschuß will ja am Schlusse seiner Tätigkeit dem Nationalrat mehr sagen als: Die Herren A und B sind kriminell oder nicht. Wir sollten daher meiner Meinung nach am Schlusse unserer Tätigkeit eine Zusammenfassung des ganzen Problems bringen.

Wie ist die Funktion der Losbauleiter gegenüber den Firmen, bzw. welche Funktionen haben sie überhaupt? Sind die Losbauleiter Bundes- oder Landesbeamte?

Präsident Dr. Kandutsch: Landesbeamte. In den meisten Fällen sind es Vertragsbedienstete.

Ich muß Ihnen in diesem Zusammenhang folgendes sagen: Für die Straßenverwaltung spricht der katastrophale Personalmangel. Niederösterreich hat in der Gegenantwort Zahlen genannt, wie viele Leute seinerzeit bei der

Projektplanung der Reichsautobahn beschäftigt waren und wie viele jetzt bei der betreffenden Stelle beschäftigt sind. Das schaut ungefähr so aus: Wo heute zwei sitzen, saßen damals zweihundert! Faktisch ist eine wirklich sorgfältige Arbeit nicht möglich. Das Problem des Personalmangels im Bundesdienst berührt ja auch den Nationalrat. Man kann auch mit Sonderverträgen die Beamten nicht weiß Gott wie vergrämen.

Sollten technische Fragen gestellt werden, dann würde ich bitten, Herrn Sektionsrat Hintze zuzuziehen, der in technischen Fragen, die die Autobahn betreffen, bestens Bescheid weiß.

Vorsitzender: Da an den Herrn Präsidenten des Rechnungshofes keine Fragen mehr gerichtet werden, danke ich ihm herzlichst.

Befragung des Ministerialrates im Rechnungshof Dr. Robert Vogler

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Sie wurden vom damaligen Herrn Staatssekretär Dr. Kotzina in die Strengberg-Kommission gebeten?

Dr. Vogler: Wenn ich die damalige Aussprache mit Herrn Staatssekretär Dr. Kotzina richtig verstanden habe, war das weniger eine offizielle Angelegenheit des Ministeriums, sondern er hat sich aus eigenem Antrieb veranlaßt gesehen, eine solche Kommission einzusetzen, die zunächst ihm selbst einen Überblick über all die Vorfälle, die sich ereignet haben, geben sollte. Er hat sich an den Herrn Präsidenten des Rechnungshofes gewandt und ihn gefragt, wen er für diese Kommission namhaft machen wolle. Der Herr Präsident hat damals mich als den für die Prüfung des Ministeriums zuständigen Abteilungsleiter und einen Techniker aus meiner Abteilung, den Technischen Rat Ing. Miklaur, für diese Kommission namhaft gemacht.

Senatsrat Dipl.-Ing. Grassinger ist vom Herrn Landeshauptmann von Wien namhaft gemacht worden. Dipl.-Ing. Dr. techn. Petrovic ist Zivilarchitekt und wurde vom Präsidenten der Ingenieurkammer Wien namhaft gemacht. Hofrat Dipl.-Ing. Vatieur machte Landeshauptmann Doktor Gleißner namhaft.

Vorsitzender: Sie wurden dann zum Vorsitzenden dieser Kommission bestellt?

Dr. Vogler: Aber schon vom Herrn Staatssekretär Dr. Kotzina aus. Er sagte: Vorsitzender soll ein Mann sein, der möglichst unabhängig ist.

Vorsitzender: Wie ist die Arbeit der Kommission vor sich gegangen?

Dr. Vogler: Ich habe die Kommission einberufen und jedem der vier Techniker, die der Kommission angehörten, je ein Baulos des kritischen Strengbergabschnittes zugewiesen. Jeder Herr hat sich also speziell mit einem bestimmten

Baulos beschäftigt. Dann haben wir die von den einzelnen Mitgliedern erarbeiteten Ergebnisse zusammengefaßt.

Ich beschäftigte mich vor allem mit Fragen, die nicht so sehr auf technischer Ebene lagen, so zum Beispiel mit der Frage der Organisation, beispielsweise mit der Bodenprüfstelle St. Pölten, mit deren Kapazität, Besetzung usw.

Unter meinem Vorsitz ist der Gesamtbericht zusammengestellt und redigiert worden.

Abg. Dr. Mussil fragt nach den Befugnissen der Losbauleiter. Wie sind sie organisatorisch eingegliedert, welche Kompetenzen haben sie gegenüber den Firmen, inwieweit können sie Anweisungen geben, die von den Offerten abweichen?

Vorsitzender: Leiter der zuständigen Abteilung beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung war Hofrat Mayer. Welche Befugnisse hatte er hinsichtlich der Firmen und inwieweit war er selbständig gegenüber dem Ministerium?

Dr. Vogler: Das kann man nicht sagen, weil sich das Ministerium selbst nicht klar darüber ist.

In jedem Bundesland, in dem Autobahnen gebaut werden, gibt es einen Oberbauleiter — für Niederösterreich war das Hofrat Mayer —, der in der Regel ein pragmatischer Landesbediensteter ist. Hofrat Mayer hat im Auftrage des Handelsministeriums die Bauverträge unterzeichnet. Er ist aber in späterer Folge vom vertraglich bedungenen „vollkommen frostsicheren Material“ abgegangen und hat auch „beschränkt frostsicheres Material“ zugelassen.

Über die Frage, ob der Oberbauleiter berechtigt ist, solche Vertragsänderungen von sich aus vorzunehmen, besteht bei den Herren des Ministeriums eine verschiedene Auffassung. Sektionschef Seidl hat gesagt, er ist unter keinen Umständen dazu berechtigt; Ministerialrat Müller hat gesagt, er ist dann dazu berechtigt, wenn dem Bund daraus kein Schaden entsteht. Der zuständige Sektionschef und der ihm untergeordnete Ministerialrat sind also in dieser Frage nicht einer Meinung.

Abg. Dr. Mussil: Hofrat Mayer tritt gegenüber den Firmen als Bundesorgan auf?

Dr. Vogler: Jawohl.

Abg. Dr. Mussil: Die Firma, die von dem betreffenden Bundesorgan eine Abänderung des Auftrages bekommt, muß mit gutem Glauben der Meinung sein können, daß der Auftrag hält?

Dr. Vogler: Ich muß Ihnen leider recht geben, Herr Abgeordneter. Es scheint — ich sage ausdrücklich: scheint — die offizielle Auffassung des Bautenministeriums zu sein — wenn ich die Auffassung des Sektionschefs höher stelle als die des Abteilungsleiters —, daß der

Oberbauleiter bzw. das Amt der Landesregierung zu einer Abänderung des Vertrages, den es nur rein formal im Auftrage des Ministeriums unterzeichnet, an sich nicht berechtigt ist.

Aber im Verhältnis zur Firma scheint die Geschichte sehr kritisch zu sein, denn die Firma kann sagen: Euer Oberbauleiter hat gesagt, das darf ich machen.

Abg. Dr. Tull: Hat vor der abschließenden Redigierung des Berichtes eine Schlußabsprache mit dem Auftraggeber, mit dem Herrn Bautenminister stattgefunden?

Dr. Vogler: Nein.

Abg. Dr. Tull: Haben Sie den Herrn Bautenminister von der divergierenden Auffassung der zwei maßgebenden Beamten über diese bedeutende Frage informiert bzw. ihn um seine Stellungnahme ersucht?

Dr. Vogler: Das steht im Bericht.

Abg. Dr. Tull: Ich meine, was sagt der Herr Bautenminister dazu?

Dr. Vogler: Das weiß ich nicht. Ich habe ihn nicht gefragt. Der Herr Staatssekretär hat von Anfang an betont, daß er auf die Arbeit der Kommission in keiner Weise Einfluß nehmen möchte. Aus diesem Grunde haben wir auch von der Abhaltung einer Schlußbesprechung abgesehen.

Abg. Pölz: Welche Losbauleiter wurden immer wieder von ihren Vorgesetzten desavouiert, wenn sie auf Einhaltung der Verträge und der Qualität der Arbeit gedrängt haben? Wer hat sie desavouiert?

Dr. Vogler: An sich sind alle Losbauleiter desavouiert worden. Das geschieht immer wieder. Der Rechnungshof stellt immer wieder fest, daß sich die Losbauleiter, die sozusagen an vorderster Front stehen, nicht mit der nötigen Durchschlagskraft durchsetzen können, weil sie vom Gruppenbauleiter oder Oberbauleiter einfach nicht angehört ...

Abg. Dr. Mussil: Gegenüber den Firmen durchsetzen?

Dr. Vogler: Ja.

Mir hat einmal ein Losbauleiter erzählt: Wenn ich zum Hofrat Mayer ins Amt der Landesregierung komme, muß ich drei Stunden warten; wenn der Chef einer bekannten Baufirma kommt, ist er in zwei Minuten drinnen. — So ist die allgemeine Situation.

Ich habe draußen Ing. Zechel getroffen. Ing. Zechel hat seine Kündigung in der Hand. Gruppenbauleiter Haase ist versetzt worden. Und der Oberbauleiter?

Abg. Konir: Herr Ministerialrat! Sie haben von drei Gruppen gesprochen: ungeeignet, beschränkt geeignet und geeignet. Diese Gruppierung stammt doch vom Herrn Hofrat Mayer?

Dr. Vogler: Ja, das hat er in einem Rundschreiben hinausgegeben.

Abg. Konir: Konnte Hofrat Mayer nicht wissen, daß er damit jeder Verschlechterung des Straßenbaues Tür und Tor öffnet?

Dr. Vogler: Ich gebe Ihnen recht. Ich muß Sie aber bitten, diese Frage an Herrn Hofrat Mayer zu richten, denn ich kann mir natürlich kein Bild davon machen, was sich Hofrat Mayer dabei gedacht hat und ob er sich überhaupt etwas dabei gedacht hat.

In diesem Erlaß stand ja auch noch, daß die Entscheidung darüber, welches Material als frostsicher, beschränkt frostsicher oder untauglich zu gelten habe, nach einer Prüfung der Einmannbodenprüfstelle St. Pölten durch das zuständige Bauaufsichtsorgan zu treffen ist. Um Himmelswillen, das ist doch nicht Sache des Bauaufsichtsorgans, sondern die Firmen waren dazu verpflichtet, vollkommen frostsicheres Material zu liefern. Das Bauaufsichtsorgan hatte nur die Aufgabe zu sagen: Das ist nicht frostsicher, das ist ein Dreck! — Entschuldigen Sie diesen Ausdruck, aber es ist doch so gewesen.

Abg. Konir: Hat sich die Kommission Gedanken darüber gemacht, was Herrn Hofrat Dipl.-Ing. Mayer zu diesen Zugeständnissen bewegen haben könnte?

Dr. Vogler: Als Leiter der zuständigen Abteilung des Rechnungshofes und als Vorsitzender der Strengberg-Kommission habe ich eine Doppelstellung. Wenn ich nur Vorsitzender der Strengberg-Kommission gewesen wäre, hätte ich mir gar keine Gedanken gemacht. Aber als Prüfungsbeamter des Rechnungshofes mit langjähriger Erfahrung auf diesem Gebiet mache ich mir ständig Gedanken. Ich frage mich oft: Was denken sich die Leute, wenn sie dieses und jenes tun?

Abg. Dr. Tull verweist auf die Aussage des Leiters der Abteilung 11 des Handelsministeriums vor der Strengberg-Kommission, in der es heißt, daß die Ämter der Landesregierung dem Bundesministerium Vertragsänderungen vorlegen. Er fragt Dr. Vogler, ob ihm bekannt sei, ob auch im konkreten Fall bezüglich dieser Abänderung eine solche Vorlage seitens der Niederösterreichischen Landesregierung erfolgt sei.

Dr. Vogler: Nein, das hat Hofrat Mayer von sich aus gemacht.

Abg. Dr. Tull: Hofrat Mayer hat am 10. März 1966 folgendes ausgesagt: „Von dem Schreiben der Gruppenbauleitung Amstetten vom 11. Juni 1965, betreffend die Zulassung von ‚bedingt frostsicherem Material‘, habe ich erst im Feber 1966 Kenntnis erlangt.“

Wie läßt sich das damit vereinbaren, daß diese Einteilung von ihm selbst stammt?

Dr. Vogler: Er hat schriftlich von diesen Dingen kaum etwas erfahren. Es wurde keine schriftliche Meldung gemacht, sondern immer nur herumgeredet.

Anlage 3 Vorsitzender: Ich glaube, das ist ein Irrtum. Da ist ein Schreiben der Firma Polensky & Zöllner an die Gruppenbauleitung der Bundesstraßenverwaltung. Auf dieses Schreiben antwortete die Gruppenbauleitung der Firma Polensky in einem Brief vom 11. Juni 1965 unter anderem:

„Im besonderen wird Ihnen bekanntgegeben, daß bisher alle entnommenen Proben frostsicher bzw. bedingt frostsicher (nach Casagrande) waren.“

Hier ist erstmals schriftlich der Ausdruck „bedingt frostsicher“ festgelegt. Von diesem Schreiben hat Hofrat Mayer erst später erfahren. Das hat mit dem Erlaß, in dem vom „bedingt frostsicherem Material“ die Rede war, nichts zu tun.

Dr. Vogler: Nicht Hofrat Mayer war draußen, sondern Oberbaurat Kodric, das ist sein Vertreter. Mayer kann daher sagen: Ich persönlich habe das erst später erfahren. Das wäre zwar keine Entschuldigung, aber die Erklärung dafür.

Abg. Dr. Tull: Im Abschnitt 5 des Strengbergberichtes spukt immer das ominöse Datum „11. Dezember 1965“ herum. Wer hat diesen Tag festgesetzt?

Vorsitzender und Dr. Vogler: Das ist nicht feststellbar.

Abg. Dr. Tull: Irgendwoher muß es kommen. Welchen Eindruck haben Sie gehabt?

Dr. Vogler: Der Termin 11. Dezember 1965 ist zweifelsohne vom Handelsministerium gekommen, denn die Oberbauleitung setzt von sich aus keinen Termin. Aber wer es im Handelsministerium war, das war nicht zu eruieren.

Abg. Dr. Tull: Es heißt weiters im Bericht, daß man den Firmen sagte, sie könnten ruhig, trotz der geäußerten Bedenken, es könne im Hinblick auf die Witterungsverhältnisse etwas geschehen, diese Arbeiten durchführen, für den Schaden komme die Bauherrschaft auf. Wer hat das konkret gesagt? Im Kommissionsbericht ist kein Name angegeben, sondern es heißt nur: „Gleichzeitig wurde die Bereitschaft der Bauherrschaft...“

Abg. Dr. Mussil: Es war zuvor von dem ominösen Erlaß mit der aufgezeigten Dreiteilung die Rede. Sie sagten, daß eine Überprüfung, ob das Material verwendbar wäre, die Stelle in St. Pölten hätte durchführen müssen und daß dann die Oberbauleitung noch mitzureden gehabt habe.

Dr. Vogler: Nein, die Oberbauleitung nicht. Die Verantwortung dafür, ob auf Grund der Untersuchungen der Bodenprüfstelle das Material zur Gruppe 1, 2 oder 3 gehört, wurde dem Gruppenbauleiter übertragen. Er mußte entscheiden, ob das Material geeignet ist, nachdem die Bodenprüfstelle zunächst einmal die Vorarbeiten geleistet hat.

Abg. Dr. Mussil: Es hätte aber, wie Sie sagten, die Firma, die das Material verwendet hat, die Verantwortung zu tragen, obwohl die Prüfstelle und die Gruppenbauleitung eingeschaltet waren? Da ist doch eine Zersplitterung der Verantwortlichkeit festzustellen.

Außerdem wurde doch die Haager Grube deswegen zugelassen, weil die Gruben in St. Valentin und Enns zum Großteil erschöpft waren, in der näheren Umgebung kein geeignetes Material mehr vorhanden und auch zum Mischen kein geeignetes Material mehr da war, sodaß die Notwendigkeit bestanden hat, nach diesem bedingt sicheren Material zu greifen.

Dr. Vogler: Zunächst einmal besteht die Verpflichtung der Baufirmen zu erklären, daß sie mit diesem Material den Bau nicht ausführen können.

Abg. Dr. Mussil: Man war der Meinung, daß ein Zusammentreffen von unglücklichen Umständen zu dieser Entwicklung geführt hat. Man kann doch nicht sagen, daß die Baufirma unbedingt davon wissen mußte, daß dieses Material nicht geeignet war.

Dr. Vogler: Natürlich ist die Baufirma dazu verpflichtet, ihr Werk nach den technischen Vorschriften einwandfrei zu erbringen.

Ich gebe Ihnen aber vollkommen recht, wenn Sie meinen, daß durch die Tatsache, daß die Oberbauleitung das Material sozusagen zugelassen bzw. genehmigt hat, die Stellung des Bundes gegenüber den Baufirmen wesentlich schwächer geworden ist, als sie es gewesen wäre, wenn die Oberbauleitung gesagt hätte: Das ist mir wurscht, ihr habt nach dem Vertrag vollkommen frostsicheres Material zu verwenden! — Das muß man ankreiden, das ist ein Versagen!

An Hofrat Mayer wurde die Frage der Witterungsverhältnisse herangetragen, und Hofrat Mayer hat gesagt (*Dr. Vogler zitiert eine Bautagebucheintragung*):

„Die Firma wurde beauftragt, in Erfüllung des nunmehr endgültig festgelegten Termins der Fertigstellung (11. Dezember 1965) die Arbeiten trotz der erwähnten Bedenken, auch wenn diese unter witterungsbedingt außerordentlich ungünstigen Umständen erfolgen muß, zum Abschluß zu bringen.“

Zur Festlegung und Begrenzung von eventuell auftretenden Schäden wird an Ort und Stelle durch Bautagebucheintragungen die gemessene Streckenlänge nach Baukilometer festzustellen sein, in welchen Bereichen Schäden aus nachstehend angeführten Titeln auftreten können.“

Aus dieser Tatsache konnte man ableiten, daß die Bauherrschaft gesagt hat: Baut unter allen Umständen ein, koste es, was es kostete.

Anlagen 5
und 6

Abg. Dr. Tull: Die Bauherrschaft, repräsentiert durch Mayer?

Dr. Vogler: Ja.

Abg. Czernetz bezieht sich auf eine Stelle des Strengbergberichtes, wo von der Baueinstellung als der „einzig richtigen und zielführenden Maßnahme“ die Rede ist. Da sowohl Firmen als auch verschiedene Stellen der Baubehörde wußten, daß das Material nicht geeignet ist, hätte man den Bau einstellen müssen. Wessen Sache wäre die Baueinstellung gewesen?

Der Vorsitzende bezieht sich auf das gleiche Thema: Hätten den Antrag auf Baueinstellung die Losbauleiter stellen müssen bis hinauf zum Minister, oder hätte das von oben nach unten kommen müssen?

Dr. Vogler: Von oben herunter ist das nicht gut möglich, denn das Ministerium kennt die örtlichen Gegebenheiten bzw. die witterungsmäßigen Schwierigkeiten nicht. Es hätte also von unten nach oben geschehen müssen.

Abg. Czernetz: Sind solche Baueinstellungsanträge gestellt worden?

Dr. Vogler: Nein.

Abg. Czernetz: Wer hätte einen solchen Antrag stellen müssen? Wer wäre dazu verpflichtet gewesen?

Abg. Pölz: Die Firmen haben das sogar schriftlich beantragt, es mußte doch zu Ohren gekommen sein.

Dr. Vogler: Die Firmen haben gesagt: Wir können nicht.

Das seinerzeitige Handelsministerium hat vor Jahren, als man mit dem Autobahnbau begonnen hat, einen Erlaß hinausgegeben, wonach bei den Ämtern der Landesregierungen Oberbauleitungen, Gruppenbauleitungen, Abschnittsbauleitungen und Losbauleitungen einzurichten sind. Auf meine Frage, was die zu tun haben und welche Kompetenzen sie haben, erhielt ich die Antwort: Das wissen wir bis heute nicht.

Ich habe Hofrat Mayer nach einem Organisationsplan gefragt und darnach, welche Funktionen die einzelnen Leute haben und ob das schriftlich vorliegt. — Das hat sich eingelebt, war die Antwort.

Meine Herren! So geht es nicht. Ich kann nicht dauernd Leute herumfuhrwerken lassen. Einer, der initiativer und verantwortungsfreudiger ist, wird alles Mögliche machen, was ihm gar nicht zusteht.

Wenn ich solche Bauleitungen einrichte, muß ich auch sagen, was der Bauleiter tun kann, soll und darf. Der Bauleiter kann aber verschiedene Fragen nicht klären, weil er nicht weiß, was er zu tun hat.

Abg. Czernetz: Die Verantwortlichkeit ist also nicht eindeutig feststellbar?

Dr. Vogler: Nicht nur nicht eindeutig, sondern überhaupt nicht. Nirgends steht, was der einzelne zu tun hat!

Abg. Konir: Es gibt keine Dienstanweisung?

Dr. Vogler: Nein, ich habe wiederholt gefragt.

Abg. Czernetz: Ich beziehe mich auf die schon mehrmals geäußerten verschiedenen Auffassungen im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, auf die Frage der Kompetenzen. Wer hat das Recht, eine Änderung des Vertrages zu gewähren?

Ich verstehe folgendes nicht ganz: Ist hier nicht auf jeden Fall die Auffassung des Sektionsleiters, sofern er nicht vom Minister eine andere Weisung erhält, die gültige, und die Meinung des ihm untergeordneten Beamten, nämlich des Abteilungsleiters, irrelevant?

Dr. Vogler: Ich habe schon gesagt, daß meiner Auffassung nach die Meinung des Sektionschefs entscheidend ist.

Ein wichtiger Punkt in der Anweisung an den Oberbauleiter wäre die Klärung der Frage, ob er berechtigt ist, eine Ausnahme vom Vertrag zu gewähren. Aber das steht nirgends.

Abg. Czernetz: Im Bericht ist an mehreren Stellen vom Termin und seiner Festlegung die Rede. Zu klären wäre die Frage, wer den Termin festgelegt hat. An einer Stelle heißt es, daß „man“ bei einer Begehung übereinkam. Es ist von „Vertretern des Bundesministeriums“ die Rede; es war also weder der Bundesminister noch der Staatssekretär, sondern es waren Beamte. Es müßte feststellbar sein, welche Beamte dort waren und wer sie dazu autorisiert hat „übereinzukommen“, bzw. inwieweit der Minister und der Staatssekretär das akzeptiert haben, worüber die Beamten übereingekommen sind.

Abg. Dr. Tull: Es heißt in der Aussage des Hofrates Mayer, daß Besprechungen bezüglich der Eröffnung mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, in erster Linie mit Hofrat Sommer, geführt wurden.

In welchem Ressort ist Hofrat Sommer tätig, bzw. welche Aufgaben hat er auf diesem Gebiet überhaupt zu erfüllen?

Dr. Vogler: Meist hat Hofrat Sommer diese Bereisungen gemacht. Er ist Angehöriger der Abteilung Müller, also der Abteilung 11, der Autobahnabteilung. Er ist, wie ich glaube, der dienstälteste Beamte nach Ministerialrat Müller und, ich glaube, auch sein Vertreter. (Abg. Konir: Jurist?) Nein, Diplom-Ingenieur. Dort gibt es keine Juristen, dort gibt es nur Diplom-Ingenieure.

Hofrat Sommer ist in höchster Instanz in erster Linie für die Erhaltung der Autobahn zuständig. Er ist also derjenige, der unmittelbar nach der Fertigstellung in Aktion zu treten hat.

Er ist vom Standpunkt der technischen Verwaltung aus daran interessiert, den Fertigstellungstermin zu kennen, um sich auf die Erhaltung vorbereiten zu können. Daher ist er von Ministerialrat Müller beauftragt worden, immer wieder diese Bereisungen vorzunehmen und nach dem Rechten oder, wenn Sie wollen, nach dem Unrechten zu sehen.

Abg. Dr. Tull: Er ist also daran interessiert, zu erfahren, wann eine Eröffnung erfolgt. Von wem erfährt er das in der Regel? Kann ein Gruppenbauleiter von sich aus zum Beispiel sagen, daß die Eröffnung am 5. Mai erfolgen wird? Geschieht das üblicherweise so?

Dr. Vogler: Nein, das kann er nicht.

Abg. Dr. Tull: Von wem kann das Herr Hofrat Sommer erfahren?

Vorsitzender: Über seine letzte Bereisung, die am 25. November stattfand, hat Sommer einen Bericht geschrieben, in dem es unter anderem heißt, es erscheine notwendig, die gesamte Baustrecke am 3. Dezember nochmals zu besichtigen, um festzustellen, ob noch die Möglichkeit einer Verkehrsfreigabe am 11. bzw. am 18. Dezember bestehe.

Abg. Dr. Geißler: Die Firma selbst hat mitgeteilt, daß sie mit diesem Material den Vertrag nicht erfüllen kann. Sie muß das Material anderswoher holen. Auf diesen Vorschlag der Firma ist man anscheinend überhaupt nicht eingegangen, sondern man hat gesagt: Ihr könnt dieses bedingt frostsichere Material einbauen, allerdings mit der Auflage, „daß sämtliche Proben einen geringeren Bindeanteil als 8 Prozent“ aufweisen müssen.

Dr. Vogler: Der Vertreter der Firma Polensky & Zöllner sagte, sie hätten gemeint, „Haag“ zähle zum Begriff „Enns und Umgebung“. Die Firma hatte aber von vornherein Haager Material überhaupt nicht anzubieten, sondern Material aus Enns und Umgebung.

Weil der Stellvertreter des Oberbauleiters gegen das Ansinnen der Firma, Haager Material zu verwenden, keinen Einspruch erhoben hat, hat die Firma Haager Material eingebaut; als nicht mehr genügend Haager Material da war, hat sie gesagt: Ich komme damit nicht aus, ich müßte Material aus Enns und Umgebung nehmen, aber das kostet um 30 S mehr.

Da hat die Gruppenbauleitung meiner Meinung nach ausnahmsweise einmal mit Recht auf dem Vertrag bestanden und gesagt: In der Ausschreibung steht „Enns und Umgebung“ drinnen; wenn du anderes Material verwenden willst, das um 30 S teurer ist, dann können wir da nicht mit, denn du hast von Haus aus deine Preise auf „Enns und Umgebung“ zu kalkulieren gehabt.

Vorsitzender: Ich glaube, da ist Ihnen ein kleiner Irrtum passiert, denn im Baulos 22, Heimberg, steht in der Ausschreibung: Das Material wird aus dem Raum St. Valentin oder Haag stammen müssen. Die Firma Polensky konnte also aus beiden Räumen Material entnehmen.

Abg. Dr. Mussil: Es ist sehr leicht zu sagen, der Bau hätte eingestellt werden müssen. Aber hat man mit Sicherheit annehmen können, daß dieses Unternehmen, wenn man es nicht einstellt, schiefliegen würde?

Meine zweite Frage bezieht sich auf den Eröffnungstermin. Es ist gesagt worden, daß Beamte des Ministeriums mit Firmenvertretern den Termin vereinbart haben. Ist es bisher üblich gewesen, daß nach einer solchen Übereinkunft die vorgesetzten Stellen — der Sektionschef, der Staatssekretär oder der Minister selber — hinausgefahren sind und sich an Ort und Stelle von der Stichhaltigkeit dieser Übereinkunft überzeugt haben?

Dr. Vogler: Als Rechnungshofbeamter weiß ich, daß immer wieder Fertigstellungstermine ausbedungen und genannt werden. Ob sich in jedem einzelnen Fall der Minister, der Staatssekretär oder sonst jemand an Ort und Stelle davon überzeugt, ob der Fertigstellungstermin eingehalten werden kann, weiß ich nicht. Ich glaube nicht. (*Präsident Dr. Kandutsch: Er muß sich auf das Urteil der Fachleute verlassen!*) Das kann und soll auch nicht Aufgabe des Ministers sein.

Zur zweiten Frage: Das ist sehr schwer zu sagen. Das ist zunächst einmal eine technische Frage. Aber in dem Augenblick, in dem der Auftragnehmer sagt: Es droht eine Gefahr, wir wollen unter diesen Umständen nicht weiterarbeiten, und der Auftraggeber sagt: Arbeit weiter, koste es, was es wolle, wir übernehmen sogar die Mehrkosten, hätte man sich zumindest mit der Frage auseinandersetzen müssen: Ist es nicht wirtschaftlicher und zweckmäßiger, den Bau einzustellen als unter solchen Umständen weiterzuarbeiten? Sich diese Frage nicht vorzulegen, ist bedenklich.

Präsident Dr. Kandutsch: So wie sich das System eingespielt hat, wäre nur Hofrat Mayer in der Lage gewesen, diesen Antrag beim Ministerium zu stellen, kein Untergeordneter. Denn der behauptete Zeitdruck war echt vorhanden. Die Überlegung, vor dem Winter fertigzubauen, war richtig. Diese Frage hätte nur Hofrat Mayer entscheiden können.

Vorsitzender: Ich möchte selbst eine Frage an Herrn Ministerialrat Dr. Vogler stellen. Der „Kurier“ brachte am 5. September 1966 unter der Überschrift „Strengberg-Skandal“ einen Artikel, der folgenden Wortlaut hat:

„Wien. — In einer Stellungnahme zum amtlichen Untersuchungsbericht über den Strengberg-Skandal kritisiert die Baufirma Dipl.-Ing. Swietelsky, daß die Verfasser einige Umstände unerwähnt ließen. Unter anderem sei nicht erwähnt worden, daß die Firma Swietelsky selbst keine Unterbauarbeiten in den schadhafte Baulosen durchführte, sondern mit den anderen Firmen folgende Vereinbarung getroffen hatte: Die Firma Swietelsky gibt in ‚ihrem‘ Baulos die Unterbauarbeiten an eine andere Firma weiter, verlegt aber dafür auf allen fünf Baulosen die Bitumenkiesdecken. Bei diesen Kiesdecken ergaben sich bloß geringe Beanstandungen (zu geringe Verdichtung), die auf die Verlegung in der kalten Jahreszeit zurückzuführen sind.“

Herr Ministerialrat, haben Sie davon Kenntnis gehabt? Sind diese Verträge mit der Oberbauleitung oder mit dem Ministerium geschlossen worden, oder sind das nur firmeninterne Abmachungen gewesen?

Dr. Vogler: Der Rechnungshof hat sich im Zuge der Prüfung der Autobahn in Niederösterreich auch schon mit der Situation am Strengberg — stichprobenweise, andernfalls würde die Prüfung mindestens zehn Jahre dauern — befaßt.

Aus dieser Prüfung des Rechnungshofes weiß ich folgendes: Die Firma Swietelsky hat ein Angebot gestellt und darin erklärt, daß sie auf Decken spezialisiert sei und für den Fall, daß sie den Auftrag für die Herstellung der Decken aller vier Baulose im Strengbergabschnitt erhalte, einen Preisnachlaß gewähren werde. Das Handelsministerium hat sich diesem Vorschlag nicht angeschlossen; es erklärte: Ich möchte, daß jede Baufirma auch ihr Deckenlos selbst ausführt. — Das hat gewisse Vorteile, wegen der Haftung usw.

Swietelsky hat erklärt: Ich möchte die Erdarbeiten nicht machen, ich will nur die Decken herstellen. Diese Firma hat mit den anderen Firmen ausgemacht: Ich mache die Decken, ihr macht den Erdbau.

Allerdings ist nach der Vertragslage die Firma Swietelsky für ihr Baulos dem Auftraggeber gegenüber voll verantwortlich.

Daß Swietelsky mit den Firmen diesbezügliche Vereinbarungen traf, haben wir gewußt. Aber wenn ich einen Bericht über die Strengberge mache, kann ich doch nicht auf private Vereinbarungen eingehen, sondern ich muß mich an die Vertragslage halten und erklären: Nach der Vertragslage war Swietelsky für das betreffende Baulos verantwortlich.

Vorsitzender: Ist nach den Bestimmungen eine Weitervergabe überhaupt gestattet?

Dr. Vogler: Die Verträge sehen im allgemeinen die Bestimmung vor, daß eine Weiter-

vergabe an andere Firmen nur mit Zustimmung des Auftraggebers möglich ist. Wie das im konkreten Fall war, kann ich momentan nicht sagen.

Abg. Dr. Mussil: Man hat also davon gewußt?

Dr. Vogler: Ja, der Bauleiter mußte ja sehen, daß eine andere Firma die Erdarbeiten machte.

Abg. Czernetz: Man hat es gewußt und keinen Einwand erhoben? (Zustimmung.)

Abg. Pölz: Wenn irgendwo eine Schottergrube aufgemacht wird, sichern sich die Besitzer meist in der Richtung ab, daß vereinbart wird, daß eine bestimmte Mindestmenge bezogen werden muß. Es ist schon vorgekommen, daß bei der Bohrung Schichten angebohrt wurden, die geeignetes Material ergeben haben, die Grube mit großen Kosten aufgemacht wurde und man dann auf minderwertiges, nicht mehr frostsicheres Material gestoßen ist.

Hat der Rechnungshof geprüft, ob nicht vielleicht der Abnahmezwang die Firmen beeinflusst hat, die Abnahmeverpflichtung gegenüber dem Eigentümer der Grube zu erfüllen?

Dr. Vogler: Diese Frage ist von den wichtigen Problemen so weit entfernt, daß sich der Rechnungshof beim besten Willen nicht damit beschäftigen konnte.

Wenn eine Baufirma eine Schotterentnahmestelle aufmacht und mit dem Grundeigentümer eine diesbezügliche Vereinbarung schließt, so kann sie aus der Tatsache, daß sie eine bestimmte Menge Material entnehmen muß, doch nicht die Berechtigung ableiten, all das, was sie dort vorfindet, zum Straßenbau zu verwenden.

Wenn es sich nicht um ideale Kiesentnahmestellen — wie zum Beispiel in Enns — handelt, dann kommt es immer wieder vor, daß zwischen den einzelnen Schotterschichten Erd- und Lehm-massen liegen. In den Zeiten der händischen Arbeit konnte man sich bei der Gewinnung des Materials jeweils davon überzeugen, ob es sich dabei wirklich um ordentlichen Schotter handelte. Wenn man aber mit der Raupe in die Grube hineinfährt und mit einem Greifer einen Lastkraftwagen gleich zur Hälfte beladet, dann befindet sich natürlich allerhand darunter; da kommen halt solche Sachen vor.

Aus diesem Grunde überträgt man meiner Meinung nach zu Recht die Verantwortung dafür, daß das Material in Ordnung ist, der Baufirma. Denn wo soll denn der Bauleiter noch überall sein? Er müßte bei sämtlichen Schotterentnahmestellen sein — Haag allein hat drei oder vier Gruben. Er müßte außerdem den ganzen Tag auf der Baustelle sein. Das ist für ihn unmöglich. Das kann die Bauaufsicht nicht überprüfen, es

sei denn, man stellt zehn Leute auf jedes Baulos. Wir sind aber so weit, einen Bauleiter für zwei Baulose bestellen zu müssen, weil wir ganz einfach zuwenig Leute haben.

Abg. Pölz: Mir erscheint das sonderbar und eigentlich unverständlich, denn die staatliche Bodenprüfstelle muß mit einer viel härteren Konsequenz Material für ungeeignet erklären, als das die Firma nach ihrer Erfahrung tun kann. Ich würde also als Prüfstelle keine staatliche Stelle als richtig ansehen, sondern eine dazu geeignete Firma.

Dr. Vogler: Sie haben völlig recht, Herr Abgeordneter. Nach den Verträgen ist vollkommen frostsicheres Material zu verwenden. In den Verträgen steht, daß die Firma die Eignung des Materials zu beweisen hat. Der Einmannbetrieb in St. Pölten war zur Prüfung nicht geeignet. Daß man diesem Mann, der sicherlich sein Bestes geleistet hat, eine solche Verantwortung nicht übertragen kann, müßte doch auch Hofrat Mayer gewußt haben.

Abg. Dr. Mussil: Wir sind wieder bei den Begriffen „frostsicher“ und „nicht frostsicher“. Eine Überprüfung ist aber unendlich schwierig, wenn man bedenkt, wieviel Lastautos da fahren und daß vielleicht der Caterpillarführer nicht verantwortungsbewußt genug ist und auch Erde auf die Lastautos ladet.

Dr. Vogler: Die Eignung des Materials haben die Firmen nachzuweisen. Die Firmen können das ja. Sie haben eigene Laboratorien mit zwei oder drei Chemikern eingerichtet, die aus dem Boden Proben entnehmen und diesen Nachweis liefern.

Nur auf der Autobahn war das nicht der Fall. Auf der Autobahn ist man immer wieder auf die Bodenprüfstelle St. Pölten zurückgekommen. Als Rechnungshofbeamter weiß ich sehr wohl, daß bei den Bundesstraßen Firmen eigene Labors eingerichtet haben, die jeweils das Material auf seine Eignung prüfen.

Es ist vollkommen klar, daß ich nicht jeden einzelnen Lastwagen überprüfen kann.

Wenn die Firma diesen Nachweis, daß das Material geeignet ist, nicht erbringen kann, dann darf sie den Vertrag eben nicht unterschreiben.

Der Vorsitzende dankt Ministerialrat Dr. Vogler.

Befragung des Oberbauleiters Dipl.-Ing. Helmuth Mayer, wirkl. Hofrat der Nö. Landesregierung

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Was sind Ihre Agenden in puncto Autobahnbau? Wie ist Ihre Funktion gegenüber dem Ministerium, wie weit reicht Ihr Amt herunter bis zu den Bauleitern?

Dipl.-Ing. Mayer: Meine Tätigkeit erstreckt sich auf die Leitung der gesamten Autobahn in Niederösterreich, und zwar, beginnend mit der Planung, generelle Planung, Detailplanung, Baudurchführung, Bauüberwachung, Abrechnung, kurz auf das gesamte Baugeschehen vom Beginn bis zum Ende. Weiters auf die ganze Budgetgestaltung, die Abrechnung der Kreditmittel, die Vorplanung für die nächsten Jahre, die Programmgestaltung, die gesamte Erhaltung der Autobahn, den Winterdienst und die Betreuung der fertigen Strecken in Niederösterreich.

Das ist in großen Zügen die Tätigkeit meiner Abteilung. Der Landeshauptmann führt diese Agenden mehr oder weniger in mittelbarer Bundesverwaltung im Auftrag des Ministeriums. Daher ist unsere vorgesetzte Dienststelle jetzt das Bundesministerium für Bauten und Technik.

Vorsitzender: Wer untersteht Ihnen dann nach unten?

Dipl.-Ing. Mayer: Mir unterstehen die einzelnen sogenannten Gruppenbauleitungen, das sind Abteilungen, die die Baudurchführung gebietsmäßig betreuen: Zum Beispiel Südbahn: Gruppenbauleitung Traiskirchen, Westautobahn: Gruppenbauleitung St. Pölten bzw. Amstetten.

Ferner unterstehen mir die ganze Erhaltung und der Betrieb. Das ist wieder eine eigene Gruppe, dafür sind eigene Herren bestellt, die die Autobahnmeistereien betreuen, Fahrzeugpark, Betreuung der Hochbauten und so weiter.

Vorsitzender: Gibt es da einen vom Ministerium für alle Landesbaudirektionen ausgearbeiteten Organisationsplan?

Dipl.-Ing. Mayer: Den gibt es nicht. Von uns selbst wurde ein Organisationsplan aufgestellt. Von seiten des Ministeriums ist uns da in keiner Weise etwas vorgeschrieben worden.

Vorsitzender: Den Gruppenbauleitern unterstehen dann die Losbauleiter?

Dipl.-Ing. Mayer: Das war auch verschieden organisiert. Solange wir etwas mehr Personal zur Verfügung hatten, waren den Gruppenbauleitern sogenannte staatliche Bauleiter — das war eine Zwischengruppe — unterstellt, denen wieder je drei bis vier Baulose unterstellt waren. Jetzt mußten wir, bedingt durch den außerordentlichen Personalmangel, davon Abstand nehmen, das heißt, die Gruppenbauleitung mußte direkt die einzelnen Losbauleiter betreuen.

Vorsitzender: Wie ist Ihre Funktion gegenüber den Firmen, die einer Ausschreibung Folge leisten? Die Ausschreibungen werden ja von Ihnen gemacht?

Dipl.-Ing. Mayer: Die Ausschreibungen werden von uns durchgeführt, dann werden die Angebotsverhandlungen von uns geführt. Es wird der Antrag auf Vergabe der einzelnen Baumaßnahmen an das Ministerium gestellt, soweit

das nicht von uns selbst in Ermächtigung durchgeführt werden kann. Das Ministerium genehmigt dann die Baudurchführung bzw. die Vergabe an die einzelnen Vertragsfirmen.

Vorsitzender: Haben Sie das Pouvoir, bis zu einer bestimmten Summe selbst zu entscheiden, ohne sich an das Ministerium wenden zu müssen?

Dipl.-Ing. Mayer: Das war bisher sehr gering, sodaß es kaum nennenswert ist, wird aber, wie ich erfahren habe, in der nächsten Zeit wesentlich erhöht werden. Bisher konnten praktisch nur ganz untergeordnete Angelegenheiten vom Amt der Landesregierung entschieden werden, alles andere mußte dem Handelsministerium vorgelegt werden.

Vorsitzender: Stammen die Verträge, die dann abgeschlossen werden, die Bedingungen, die festgelegt werden, vom Ministerium oder auch schon von Ihnen?

Dipl.-Ing. Mayer: Sie mußten größtenteils von den einzelnen Ländern aufgestellt werden. Auch auf diesem Gebiet haben von seiten des Bundesministeriums keine Richtlinien vorgelegen. Das geschah nur in ganz wenigen Fällen, aber in großen Zügen war es jedem Bundesland in mittelbarer Bundesverwaltung überlassen, wie es die Ausschreibungsbedingungen formuliert, wie es die Vorbemerkungen textiert und die Texte der Angebote formuliert. Die Fertigung der Verträge erfolgt durch den Landeshauptmann bzw. durch das Amt der Landesregierung namens des Ministeriums.

Vorsitzender: Haben Sie die Möglichkeit und die Berechtigung, einmal geschlossene Verträge abzuändern?

Dipl.-Ing. Mayer: Diese Berechtigung haben wir nicht. Wenn so etwas vorliegt, muß natürlich ein Antrag an das Ministerium gestellt werden, daß unter den gegebenen Umständen oder in Berücksichtigung eines besonderen Sachverhaltes irgendeine Änderung der Vertragslage durchgeführt wird.

Vorsitzender: Sie sind am 10. März 1966 von der Strengberg-Kommission vernommen worden. Ist Ihnen das Protokoll noch in Erinnerung?

Dipl.-Ing. Mayer: Ich habe es im großen und ganzen in Erinnerung.

Vorsitzender (liest):

„Ich führe das Entstehen der Schäden auf der Strengbergstrecke auf folgende Ursachen zurück:

1. a) Auf das zum Teil schlechte Material in der Kiestragschichte und in der Frostschuttschichte.
- b) Auf das Tempo des Einbaues.

c) Auf den Einbau in einer ungünstigen Jahreszeit (Spätherbst) und unter ungünstigen Witterungsbedingungen.

d) Auf die volle Verkehrsbelastung, die entgegen der Meinung des Vertreters der Oberbauleitung, Dipl.-Ing. Reichel, anlässlich der Behördenverhandlung ausgesprochen wurde.

e) Den Einbau des Bitumenkieses bei Frost und im Spätherbst.

f) Auf den plötzlichen Temperaturwechsel Ende Jänner — Anfang Feber 1966.

ad 1 a): Ich habe die diversen mündlichen Meldungen über die mindere und ungleichmäßige Qualität des Haager Materials zum Anlaß genommen, anzuordnen, daß nur das auf seine Eignung geprüfte und den Bedingungen entsprechende Material der Haager Gruben verwendet werden darf. Ich habe diese Anordnung nicht schriftlich erlassen, war aber der Meinung, daß die Bodenuntersuchungen in St. Pölten laufend durchgeführt werden. Nach dem Hinweis auf den Widerspruch, der sich aus der Formulierung des Leistungsverzeichnisses, wonach nur vollkommen frostsicheres Material bei den Frostschuttschichten verwendet werden darf, und der am 17. Juli 1964 getroffenen Einteilung des Materials, in der auch von einem beschränkt frostsicheren Material die Rede ist, ergibt, stelle ich fest, daß ich einen solchen Widerspruch nicht finde, da diese Einteilung nur den Zweck hat, die Eigenschaften des überprüften Materials festzuhalten, wobei die Zulassung und die Verwendungsfähigkeit für den jeweiligen Zweck von den Ausschreibungsbedingungen abhängig ist. Hierüber zu entscheiden, war nach dem Schreiben vom 17. Juli 1964 Sache der Gruppenbauleitung.

Von dem Schreiben der Gruppenbauleitung Amstetten vom 11. Juni 1965, betreffend die Zulassung von ‚bedingt frostsicherem‘ Material, habe ich erst im Feber 1966 Kenntnis erlangt. Im übrigen bin ich der Meinung, daß durch dieses Schreiben der Firma gegenüber keine Konzessionen gemacht wurden und daß nur die Formulierung nicht besonders glücklich ist.

Ich erkläre mir die wiederholten Rückfragen, die sich aus der angeblichen Unklarheit des Begriffes ‚beschränkt frostsicheres‘ Material ergaben, damit, daß das Material aus den Gruben von Haag sehr unterschiedlich war und diese Gruben daher nicht als Gewinnungsstätten von nur frostsicherem Material angesprochen werden konnten.

Nach den bestehenden Anordnungen der Ausschreibung war eine über die bereits erwähnte Reaktion hinausgehende Maßnahme der Oberbauleitung nicht erforderlich.

Die Angabe der Entnahmestellen für Kies- und Frostschuttsmaterial in den Ausschreibungen erfolgte deshalb, um den Firmen Hinweise auf die Transportweiten zu geben.

ad 1 b): Der Fertigstellungstermin 31. 10. 1965 wurde von der Oberbauleitung, soweit mir erinnerlich, nach Rücksprache mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau festgelegt und war nach den damaligen Gegebenheiten als durchaus vertretbar anzusehen. Die Terminnot ist erst durch die schlechten Witterungsverhältnisse im Jahre 1965 eingetreten. Es muß hiezu allerdings festgestellt werden, daß die Firmen zum Teil schon während des Erdbaues in Verzug geraten sind, sodaß auch dieser Umstand am Ende der Gesamtarbeiten zu einer Terminnot beitrug. Es läßt sich heute nicht sagen, wer den Eröffnungstermin 11. 12. 1965 bestimmte, es war nur wiederholt anlässlich von Bereisungen durch Herren des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau und des Staatssekretärs Dr. Kotzina davon die Rede, daß es angesichts des bereits so weit gediehenen Fortschrittes des Baues nicht mehr verantwortet werden könne, die Strecke liegenzulassen. Soviel mir erinnerlich ist, habe ich auf die Bedenken gegen einen Einbau der Bitukiesschichte zu dieser späten Jahreszeit sicher hingewiesen. Auf Grund von Besprechungen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, die in erster Linie mit Hofrat Sommer geführt wurden, kam es dazu, daß im Interesse der Einhaltung des Eröffnungstermins gewisse Deckenschäden in Kauf genommen werden sollten, was auch der Sinn des Schreibens der Oberbauleitung an die Firma Zehethofer ist. Auf die gleichen Ursachen sind die Bautagebucheintragungen in den Baulosen 19 und 21 zurückzuführen, die in Beantwortung der Schreiben der dort eingesetzten Firmen ergingen und in welchen Bedenken gegen die Ausführung der Bituschicht erhoben wurden.

ad 1 d): Dipl.-Ing. Reichel und die Herren der Gruppenbauleitung Amstetten hatten von mir den Auftrag, bei der Behördenverhandlung eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Freigabe der Strecke zu verlangen.

ad 1 e): Meiner Meinung nach kann eine Bitukiesschichte bei Vorliegen der günstigsten Bedingungen bei ihrer Herstellung und eines tadellosen Untergrundes einer 3jährigen uneingeschränkten Belastung durch den Verkehr standhalten, abgesehen von örtlich eingeschränkten Ausbesserungsarbeiten, welche auf die nicht ganz einheitliche Kornzusammensetzung der Bitumenkiesschichte zurückzuführen sind. Auf den Vorhalt, daß Haftarbeiten eine Ausnahme darstellen und daher nicht schon bei der Ausschreibung als notwendig angesehen werden sollen und aus diesem Grunde die Bitukiesschichte überfordert war, gebe ich zu, daß dies richtig ist. Die Frage der Dicke der Bitukiesschichte wurde nicht angeschnitten. Es war der Oberbauleitung bekannt, daß unter den gegebenen Verhältnissen die Bituschicht auf durchnäßte und gefrorene

Flächen gelegt werden mußte. An den eventuellen Einbau eines kalteinbaufähigen Mischgutes wurde nicht gedacht, die Verlegung eines Teppichbelages konnte aus Zeitgründen nicht mehr durchgeführt werden. Da die Strecke ohne Einschränkung dem Verkehr übergeben wurde, mußte sie naturgemäß auch in einem verkehrssicheren Zustand erhalten werden. Ich konnte daher trotz meiner Bedenken die Salzung der Strecke nicht verhindern. Im übrigen bin ich der Meinung, daß die Firmen auch trotz der Salzung nicht von der Haftung frei sind.

2. Die Bodenprüfstelle St. Pölten war früher, vor 1961, verhältnismäßig gut besetzt, ist aber seither personell schwach dotiert und kann die an sie gestellten Aufgaben kaum erfüllen.

Mir wird folgendes vorgehalten:

- a) Trotzdem die Firmen verpflichtet gewesen wären, die Eignung des Materials nachzuweisen, haben sie sich auf die Gutachten der Bodenprüfstelle St. Pölten verlassen, und es wurde von ihnen ein solcher Nachweis nicht verlangt.
- b) Die Heranziehung eines anderen Labors zur Prüfung der Bodenbeschaffenheit hat nicht stattgefunden.
- c) In der Anordnung vom 17. Juli 1964, mit der die Einteilung des Materials in ‚frostsicher, beschränkt frostsicher und frostgefährlich‘ getroffen wurde, wurde die Bodenprüfstelle St. Pölten als zuständig für die Beurteilung dieser Qualität erklärt, all das unter Berücksichtigung der schwachen Leistungsfähigkeit dieser Stelle.

Hiezu erkläre ich:

Eine Verstärkung der Bodenprüfstelle war vorgesehen, doch konnte das notwendige Fachpersonal nicht aufgetrieben werden. Dasselbe gilt für die Schreibkräfte.

3. Ich führe die mangelnden Baubucheintragungen auf die Unfähigkeit der örtlichen Bauleitungsorgane zurück.

4. Welche Gründe das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau veranlaßt haben, trotz der von der Oberbauleitung geäußerten Bedenken, den Auftrag für das Los 23 entgegen dem Antrag der Oberbauleitung (Hofmann-Maculan) an die Firma Zehethofer zu vergeben, ist mir nicht bekannt.

5. Auf den Vorhalt, was mich veranlaßte, von der Durchführung der Kalkstabilisierung der Unterbettung im Los 23 abzusehen, bemerke ich, daß die Firma Zehethofer die ME-Werte auch auf eine andere Weise erreichte. Da dies letztlich ausschlaggebend und daher die Kalkstabilisierung nicht unbedingt erforderlich war, habe ich der Firma dieses Zugeständnis zu einem Zeitpunkt gemacht, als die Arbeiten bereits so weit fortgeschritten waren, daß die vorangegangenen oftmaligen Aufforderungen ergebnislos waren.

Ich korrigiere: Ich habe der Firma Zehethofer das Zugeständnis von der Abstandnahme von der Kalkstabilisierung gemacht, unter der Voraussetzung, daß sie die verlangten ME-Werte auch auf eine andere Weise erreicht. Ich habe anlässlich von Baustellenbesuchen von der Gruppenbauleitung bestätigt bekommen, daß diese Bedingungen von der Firma erfüllt wurden.“

Halten Sie diese Protokollierung noch für richtig?

Dipl.-Ing. Mayer: Sie ist im wesentlichen richtig.

Vorsitzender: Haben Sie heute etwas hinzuzufügen?

Dipl.-Ing. Mayer: Der Hauptgrund für die eingetretenen Schäden war meiner Meinung nach die furchtbare Terminnot. Monate hindurch war im Vorjahr Schlechtwetter, die Firmen waren schwer in Verzug. Unter dem Druck des Termins mußte das aufgeholt werden. Die Firmen haben sich bemüht, den gewünschten Termin einzuhalten. Gerade im Spätherbst — Ende Oktober, November, Dezember — mußte bei künstlicher Beleuchtung auch in der Nacht gearbeitet werden. Mehr oder weniger bei Nacht und Nebel wurde aus den Gruben Frostschutzmaterial herbeigebracht und eingebaut. Ein Umstand, der natürlich dazu beitrug, daß aus den Gruben von Haag, die nicht hundertprozentig, wie bereits feststeht, zu verwenden sind und wo man eine gewisse Sorgfalt beim Abbau üben muß, tatsächlich gewisse minderwertige Materialien, bedingt durch diese Hetzerei, herangeführt und eingebaut werden konnten.

Da der Boden schon gefroren war, wurden die Deckschichten zum Teil auf gefrorenem Boden verlegt. Das waren Maßnahmen, die wir Techniker nur mit den größten Bedenken durchgeführt haben, die aber nur darin begründet waren, diesen Termin einzuhalten.

Wir haben beim Autobahnbau schon öfter einen solchen Termindruck gehabt, letzten Endes aber doch die Sache hingebacht und die gewünschte Verkehrseröffnung erreicht.

Dieser Umstand war absolut ein Teil dieser Schäden.

Dazu kommt, daß in Zeiten schlechten Wetters die Lastkraftwagen mit ihren Rädern verschiedene Verschmutzungen auf den bereits liegenden Teilen machen. Es ist fast unmöglich oder technisch sehr schwer zu vertreten, in schlechten Jahreszeiten, im Spätherbst, solche Arbeiten zum Abschluß zu bringen.

Der wesentliche Teil der Autobahn war noch nicht aufgebracht: die Betondecke kommt erst ein bis zwei Jahre später. Dieser Vorgang hat sich bewährt zum Teil auf der Südautobahn,

reicht aber infolge des riesigen Verkehrs — schwerer Tankerverkehr, hohe Geschwindigkeiten — nicht mehr aus.

Es ist auch ein Unterschied, ob ich eine Deckenstärke in der Gesamtdicke von 85 cm habe oder nur 60 cm. Es läßt sich nicht leugnen, daß das ein wesentlicher Punkt ist und eine Schwäche darstellt, denn wenn die Betondecke nicht notwendig wäre, würde man sie nie aufbringen müssen.

Die Gruben Haag waren im wesentlichen nicht so gut wie die Gruben St. Valentin und Ulmerfeld. Nach all den durchgeführten Voruntersuchungen waren sie aber schon geeignet, Material daraus zu gewinnen, eine richtige Auswahl der Grube und auch innerhalb der jeweiligen Grube einen richtigen Abbau vorausgesetzt. Man mußte gewisse Schichten ausscheiden und konnte nur die guten Schichten dafür heranziehen. Auch auf diesen Umstand ist zum Teil nicht richtig Bedacht genommen worden.

Ich möchte auch noch den außerordentlichen Personalmangel bei der Autobahn anführen. Wir haben uns vom Beginn des Autobahnbaues an immer mehr oder weniger mit Provisorien durchfretten müssen. Seit dem Jahre 1963 mußte der Personalstand wieder reduziert werden, das war die Zeit, in der im Budget für die Autobahn wenig Mittel vorhanden waren. Damals wurden ungefähr 35 Mann entlassen, bedingt durch Alter ausgeschieden, nicht mehr ersetzt. Die Bodenprüfstelle allein hat damals sieben Mann abgegeben. Es war nicht möglich, einen Ersatz für diese Leute zu bekommen. Immer wieder wurde gesagt, mit dem Bau müsse begonnen werden. Wir mußten uns dann auf allen Linien mit einer Unterbesetzung mehr oder weniger durchfretten, wodurch natürlich das Risiko von Fehlschlägen nicht auszuschließen war.

Ich hatte voriges Jahr allein ein Budget von 500 Millionen, 55 km Erdbaulose, davon 43 km auf den Strengbergen. Davon wurden tatsächlich 30 fertiggestellt. Und die Schäden sind nur auf einem Stück von 8 km teilweise bzw. auch nur in der obersten Schichte eingetreten. Im Verhältnis zu dem, was geleistet wurde, fallen alle diese Deckenschäden nicht so enorm ins Gewicht, wenn ich mich so ausdrücken darf.

Dazu kommt noch, daß voriges Jahr die Betondeckenherstellung auf der Südautobahn durchzuführen war. Es war also eine riesige Überlastung. In einem Jahr ein Budget von 500 Millionen mit einigen Leuten zu verarbeiten — das ist nicht leicht.

Ich darf das Gutachten erwähnen, das sich die Firmenvertreter bei Professor Jelinek aus München einholen ließen, der auf eine Zerkümmerung, eine Zerkleinerung des Feinanteiles hindeutet.

Vorsitzender: Das ist uns bekannt.

Haben Sie zu irgendeinem Zeitpunkt dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau den Vorschlag unterbreitet, die Arbeiten aus den Ihnen, wie Sie mitgeteilt haben, bekannten Gründen, welche einen Techniker befürchten ließen, daß Schäden eintreten könnten, einzustellen?

Dipl.-Ing. Mayer: Das ist von unserer Seite aus auf schriftlichem Wege nicht geschehen. Es wurde allerdings bei mehreren Bereisungen mündlich darauf hingewiesen, aber ein Antrag auf Einstellung oder Zurückstellung des Baues ist nicht erfolgt.

Vorsitzender: ... in der Annahme, daß es eben ohne Schaden ablaufen wird, oder in der Annahme, daß entstandene Schäden dann eben in Kauf genommen werden müssen?

Dipl.-Ing. Mayer: In der Annahme, daß letzten Endes geringfügige Schäden in der obersten Schichte, also sagen wir, in der Bitumenschichte, in Kauf genommen werden müssen. Es wurde aber nicht angenommen, daß tiefer greifende Schäden auftreten könnten.

Abg. Dr. Tull: Sowohl die Firmen als auch Sie hatten ernste Bedenken, die Bitumenkieschichte in der fortgeschrittenen Jahreszeit einzubauen. Sie haben also zweifelsohne damit gerechnet, daß unter Umständen etwas passieren könnte.

Wer hat, nachdem die Baufirmen mündlich und schriftlich ihre ernstlichen Vorstellungen erhoben hatten — die Firma Swietelsky beispielsweise hat einen Brief geschrieben —, namens der Bauherrschaft diesen Firmen gegenüber die Bereitschaft bekundet, eventuell im Zusammenhang mit der Behebung der Schäden entstehende Kosten zu übernehmen?

Dipl.-Ing. Mayer: Es gab da ständig Besprechungen mit dem Ministerium, auch Bereisungen an Ort und Stelle, wo die Vertreter des Ministeriums ebenfalls anwesend waren. Bei dieser Gelegenheit wurde mit den Herren des Ministeriums und mit mir darüber gesprochen, was wir machen sollten, wenn eventuell kleine Oberflächenschäden im Bitumenkies eintreten. Da wurde dann gesagt: Bitte, die nehmen wir in Kauf.

Abg. Dr. Tull: Wer hat das namens des Ministeriums gesagt?

Dipl.-Ing. Mayer: Es war der Hofrat Sommer, der da immer wieder ...

Abg. Dr. Tull: Hofrat Sommer hat gedrängt?

Dipl.-Ing. Mayer: Bitte, das möchte ich nicht sagen. Er war der Vertreter des Ministeriums, der immer wieder auf der Baustelle

mit dem Auftrag war, sich wöchentlich darüber zu informieren, wie weit die Arbeiten fortgeschritten sind und wie sich die Angelegenheit mit dem Termin ausgehe. Er war der Abgesandte des Ministeriums zur Beobachtung des Baufortschrittes.

Abg. Dr. Tull: Sie haben vorhin vergleichsweise verschiedene andere Autobahnabschnitte angeführt und darauf hingewiesen, daß es gewünschte Verkehrseröffnungszeitpunkte gegeben hat. Wer hat Ihrer Erfahrung nach in der Regel solche Zeitpunkte bzw. Termine festgelegt?

Dipl.-Ing. Mayer: Sie wurden immer vom Ministerium festgelegt.

Abg. Dr. Tull: Wer hat im konkreten Fall den 11. Dezember in Aussicht genommen?

Dipl.-Ing. Mayer: Es wurde mir einmal vom Herrn Straßenbaudirektor Houda mitgeteilt, daß zwischen dem damaligen Staatssekretär Kotzina und dem Landeshauptmann der 11. Dezember für die Eröffnung festgelegt wurde.

Abg. Pölz: Sie sagen: „Ich führe die mangelnden Baubucheintragungen auf die Unfähigkeit der örtlichen Bauleitungsorgane zurück.“ Wann haben Sie erkannt, daß die örtlichen Bauleitungsorgane unfähig sind, und wer ist damit gemeint: die Losbauleitungen oder Untergebene der Losbauleiter?

Dipl.-Ing. Mayer: In dieser Niederschrift ist das vielleicht etwas zu scharf formuliert gewesen.

Ich habe immer wieder Weisungen hinausgegeben, daß die Losbauführer, wenn etwas zu beanstanden ist, das in die Baubücher einzuschreiben haben und die Firmen darauf aufmerksam zu machen sind, daß etwas nicht in Ordnung ist.

Abg. Konir: Haben Sie das schriftlich getan?

Dipl.-Ing. Mayer: Das ist in mehreren auf Jahre zurückgehende Rundschreiben und so weiter schriftlich geschehen. Ich habe mich darauf verlassen — ich kann nicht alle Baustellen bis ins letzte Detail überprüfen —, daß das geschieht. Ich mußte aber heuer im Frühjahr feststellen, daß das in vielen Fällen — auch bedingt durch diese Überlastung — nicht geschehen ist. Das war eine Nachlässigkeit der örtlichen Aufsichtsorgane.

Vorsitzender: Sind das die Losbauleiter?

Dipl.-Ing. Mayer: Ja.

Abg. Pölz: In Amstetten soll ein Beamter tätig gewesen sein, der bereits in der nationalsozialistischen Zeit beim Autobahnbau in Deutschland mitgewirkt hat: Oberbaurat Haase. Stimmt es, daß er seit etwa 25 Jahren Autobahnen baut?

Dipl.-Ing. Mayer: Es ist mir bekannt, daß Haase schon bei der früheren Reichsautobahn

tätig war. Im einzelnen kann ich seine Tätigkeit nicht beurteilen. Haase ist seit etwa 1952 bei uns und hat eine ganze Reihe von Baulosen hinter sich, die alle in Ordnung sind. Er hat sich bestimmt bemüht und sicher sein Möglichstes getan. Ich kann ihm persönlich keinen Vorwurf machen.

Abg. Pölz: Wie erklären Sie sich die Behauptung in den Rechnungshofberichten, daß Losbauleiter immer wieder von ihren Vorgesetzten desavouiert worden sind, wenn sie die mangelnde Qualität der Arbeit der Firmen und des Materials beanstandet haben?

Dipl.-Ing. Mayer: Diese Sache ist meines Wissens nicht richtig. Wenn die örtlichen Bauleiter etwas Richtiges angeordnet haben, wurde das von den Vorgesetzten in keiner Weise rückgängig gemacht oder abgeändert, sodaß eine Desavouierung nicht erfolgt ist.

Abg. Pölz: Es wurde behauptet, daß die Losbauleiter manchmal stundenlang warten mußten, während Firmeninhaber, deren Namen bekannt sind, jederzeit vorkommen konnten.

Dipl.-Ing. Mayer: Das ist ein ausgesprochenen Unsinn! Das muß ich zurückweisen. Jeder wird nach dem Grad der Wichtigkeit vorgezogen. Aber daß ich einen Firmeninhaber meinen Leuten vorgezogen habe, das ist direkt absurd, unmöglich!

Abg. Pölz: In diesem Vernehmungsprotokoll gibt es eine Reihe von Punkten, von denen jeder einzelne die sofortige Einstellung des Baues gerechtfertigt hätte, oder man hätte sie verlangen müssen. Haben Sie das erst nachher erkannt oder schon im Zuge der Bauführung? Ich führe nur folgende Punkte an: „Tempo des Einbaues“, „Einbau in einer ungünstigen Jahreszeit“, vor allem „Einbau des Bitukieses bei Frost“.

Dipl.-Ing. Mayer: Das war damals schon so weit fortgeschritten, daß eine Einstellung zu diesem Zeitpunkt niemand hätte verantworten können. Der Termin war festgelegt. Die Vertreter des Ministeriums waren immer dort. Wer hätte damals sagen können: Ich beantrage die Baueinstellung!

Abg. Pölz: Sie hätten das tun müssen!

Solche Termine wurden doch fast nirgends eingehalten, aus Witterungsumständen, aus finanziellen und aus anderen Gründen. Aber gerade hier hat es sein müssen?

Dipl.-Ing. Mayer: Man konnte das unter dem Druck der Öffentlichkeit kaum mehr machen. Es heißt dann immer wieder: Die Autobahn wird wieder nicht fertig; wieder ein Stück Fleckerlteppich! Wer kann es unter einem solchen Druck, unter einer solchen Polemik auf sich nehmen und sagen: Ich stelle das ein!? Das wäre praktisch

nicht durchzuführen gewesen. Aus diesem Grunde mußte man gewisse Sachen riskieren. Nachträglich ist es natürlich leicht zu sagen, wir hätten doch einstellen müssen. Aber so kritisch hat es zu diesem Zeitpunkt ja nicht ausgesehen.

Abg. Pölz: Wenn der Bitumenkies im Oktober, als wir schon Minusgrade hatten, gefroren zur Baustelle gebracht wird und nur im halbkalten Zustand eingewalzt werden kann, dann müßte einem verantwortlichen Leiter für ganz Niederösterreich ein solcher Gedanke kommen, noch dazu, wo die Firmen verlangt haben, die Arbeit einzustellen.

Oder wenn Sie gezwungen wurden, dann nennen Sie uns den Mann, der Sie gezwungen hat, die Arbeit nicht einzustellen!

Das ist doch die größte Schuld, die Sie trifft.

Dipl.-Ing. Mayer: Bei technischen Sachen ist es immer so, daß oft auch bei ungünstiger Witterung noch technisch tragbare Ergebnisse herauskommen.

Ich habe auch mit meinem Vorgesetzten im Land gesprochen. Niemand war der Meinung, daß wir einen konkreten Antrag auf Einstellung der Arbeiten stellen können.

Abg. Pölz: Wer ist Ihr Vorgesetzter?

Dipl.-Ing. Mayer: Straßenbaudirektor Houđa.

Es war im Gespräch. Wir haben oft gesprochen, was sollen wir machen, die Sache ist schon so weit fortgeschritten. — Sagt er: Ich kann auch nichts machen, der Termin muß gehalten werden!

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Die Bitumenkiesschicht war teilweise porös. Wäre es nicht gegeben gewesen, eine feinere Schicht aufzutragen und damit auch das Frostschutzmaterial darunter zu schützen? Dadurch wäre die Wasserdurchlässigkeit vermindert worden.

Was die Salzung betrifft, so glaube ich, wird es auch von den Firmen als selbstverständlich betrachtet, daß Autobahnen gesalzen werden, um wintersicher zu sein.

Dipl.-Ing. Mayer: Das Aufbringen einer Deckschicht war in Erwägung gezogen worden, ist aber dann in erster Linie deswegen nicht mehr in Betracht gezogen worden, weil das auf anderen Strecken auch nicht gemacht wurde, zumindest nicht sofort. Auf der Südautobahn wurde auch nur die 10 cm-Bitumenschicht aufgebracht und unter Verkehr belassen. Es gab damals allerdings auch einige kritische Momente, besonders nach dem Winter, als die Bitumenschicht schon sehr schwach war. Die Idee, dann noch eine Deckschicht aufzubringen, war ursprünglich in der Ausschreibung nicht vorgesehen; zeitmäßig konnte das nicht mehr untergebracht werden. Denn gerade die Deckschicht ist ein hochwertiger Belag, der nur in der günstigen Jahreszeit auf-

gebracht werden kann. Es ist also unmöglich, im November oder Dezember so etwas aufzubringen. Jetzt geschieht es ja, wie Sie vielleicht wissen, aber das kann nur bei gutem Wetter gemacht werden.

Vorsitzender: Ich möchte ausdrücklich darauf aufmerksam machen, daß Hofrat Mayer als Zeuge einvernommen wird. Ich bitte daher, es zu unterlassen, von „Schuld“ zu sprechen.

Ferner bitte ich unter Hinweis auf die Strafprozeßordnung, keine Suggestivfragen an die zu vernehmenden Zeugen zu stellen.

Abg. Czernetz: Herr Hofrat! Sie haben im Verlaufe Ihrer Ausführungen gesagt, daß der Eröffnungstermin, wie Sie vom Herrn Straßenbaudirektor Houda gehört haben, vom Herrn Landeshauptmann und vom Herrn Staatssekretär Kotzina für den 11. Dezember festgelegt worden war.

Sie haben auch dargelegt, daß eine Baueinstellung nicht zu verantworten war, und haben von der Annahme, es könnten geringfügige Schäden auftreten, gesprochen.

Die Mitglieder des Ausschusses, welche die wieder aufgerissenen Stellen gesehen haben, waren darüber erstaunt, daß sie buchstäblich reinen Lehm, auf dem Wasserpfützen standen, vorgefunden haben. Wo wir gingen, war sofort auf der Trittspur Wasser sichtbar. Wir hatten den Eindruck, daß die in fachlicher Hinsicht verantwortlichen Stellen die Baueinstellung dringend hätten empfehlen müssen.

Sie sprachen davon, daß der Termin vereinbart war. Sind die politisch verantwortlichen Persönlichkeiten des Landes und des Bundes, also der Herr Landeshauptmann und der Herr Staatssekretär, von fachlich verantwortlicher Stelle, also von Ihnen, auf die möglichen Folgen aufmerksam gemacht und gewarnt worden, daß mit Rücksicht auf das Material, welches dort eingebaut wurde, größere als geringfügige Schäden entstehen können?

Dipl.-Ing. Mayer: Wenn Sie an Ort und Stelle Lehm gesehen haben, so war das bestimmt rein örtlich beschränkt, bedingt dadurch, daß es infolge des ungeheuren Tempos zu Verschmutzungen kam. Denn es war ja grundsätzlich überhaupt nicht zulässig, daß so etwas eingebaut wurde. Das waren eben örtlich schlechte Ausführungen.

Das, was Sie damit sagen wollten, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich weiß nicht, ob jemand dem Herrn Landeshauptmann oder dem Herrn Staatssekretär das persönlich mitteilte, denn mit diesen Herren habe ich keinen persönlichen Kontakt. Es kann sein, aber ich kann es nicht sagen.

Abg. Czernetz: Sie sagten, daß das lokal da und dort vorkam, das heißt: Außer den Vertretern der Firmen müssen es auch die Los-

bauleiter gesehen haben. Haben die Losbauleiter mündlich oder schriftlich den Gruppenbauleitern und diese Ihnen darüber berichtet, daß schlechtes Material eingebaut wird?

Dipl.-Ing. Mayer: Das kann ich nicht sagen, denn diese Details konnte ich nie kontrollieren. Soviel ich weiß, haben die Losbauleiter, wenn so etwas vorgekommen ist, den Firmen gesagt, daß das ausgewechselt werden müsse. Die Firmen haben es ihnen zugesagt und zum Teil auch in den Baubüchern vermerkt. Ob es dann geschehen ist oder nicht, das weiß ich auch nicht.

Im Herbst mußten pro Tag und pro Baulos ungefähr 2500 Tonnen eingebaut werden; Tag und Nacht wurde gearbeitet. Wer kann da sagen, ob da nicht einige hundert Kubikmeter minderwertiges Material hineinkommen, da das letzten Endes nicht bemerkt wird?

Abg. Czernetz: Sie machen also auf das Drängen des Termins aufmerksam. Sie sagten, daß man deshalb nicht entsprechende Überprüfungen durchführen konnte. Aber gerade dadurch wächst doch die Gefahr.

Sind die verantwortlichen Stellen auf die Schwierigkeiten und Gefahren aufmerksam gemacht worden? Aus Ihren Aussagen vor der Strengberg-Kommission ist ersichtlich, daß Sie sich der Schwierigkeiten und der Gefahren bewußt waren.

Sie sprachen auch vom Druck der Öffentlichkeit. Dieser trifft im allgemeinen die politisch verantwortlichen Stellen, die aber von fachlicher Seite gewarnt werden müssen. Sie sagten, Sie hätten sie nicht warnen können, weil Sie keinen Kontakt haben. Ist das durch Hofrat Sommer geschehen? Haben Sie Herrn Hofrat Sommer, der Ihr Verbindungsmann zum Bundesministerium war, darauf aufmerksam gemacht, daß diese Schäden sehr ernst sind? Hat er trotzdem erklärt, das in Kauf zu nehmen? Ist es Ihrer Meinung nach Hofrat Sommer, der verantwortlich zu machen ist?

Dipl.-Ing. Mayer: Das möchte ich nicht sagen, denn es waren ja auch ...

Bitte, Hofrat Sommer war der Herr, der in letzter Zeit vom Ministerium beauftragt war, immer wieder hinauszufahren und zu sehen, wie die Arbeit weitergeht.

Es gab ja auch Bereisungen größeren Umfanges. Als der Leiter der Bundesstraßen überhaupt, Sektionschef Seidl, draußen war, da wurden bei verschiedenen Aussprachen, wie es auf Baustellen üblich ist, all diese Sachen erörtert; es wurde rein fachlich darüber gesprochen, es sei doch gefährlich, wenn wir das jetzt machen. Aber wir haben dem Ministerium keine schriftliche Erklärung übergeben. Wie weit das dann die Herren des Ministeriums an die politischen Referenten geleitet haben, das weiß ich nicht.

Abg. Dr. Tull: Sie haben gesagt, es wurde der 11. Dezember in Aussicht genommen. Haben Sie vorher den Herrn Hofrat Houda über die von den Firmen geäußerten Bedenken und über Ihre Auffassung, die sich mit den Bedenken der Firmen gedeckt hat, in Kenntnis gesetzt? Haben Sie ihn davor gewarnt, daß etwas passieren könnte?

Dipl.-Ing. Mayer: Wir haben darüber gesprochen. Wir haben als „alte Straßenbau-fachleute“ immer wieder unsere Bedenken diskutiert. Aber ob er das dann weitergeleitet hat, das ist mir nicht bekannt. Aber gesprochen habe ich mit Straßenbaudirektor Houda bestimmt auch darüber, wie die Situation liegt, und er hat sie auch an Ort und Stelle selbst gesehen.

Abg. Dr. Tull: Haben Sie, um sich selbst zu decken, über solche Gespräche Amtsvermerke angefertigt, da Sie mit Schäden rechnen mußten?

Dipl.-Ing. Mayer: Das ist eben leider nicht geschehen.

Abg. Dr. Tull: Ist das nicht üblich?

Dipl.-Ing. Mayer: Es wird oft ein Amtsvermerk oder ein Gedächtnisprotokoll gemacht, aber in dieser Sache ist schriftlich eigentlich nichts Konkretes vorgelegt worden.

Abg. Dr. Tull: Würden Sie — ich weiß nicht, ob diese Frage zugelassen wird —, falls Sie nun vor der gleichen Situation stünden wie beispielsweise im Oktober, November 1965 auch nicht die Bauarbeiten einstellen, oder würden Sie nunmehr auf Grund des Eingetretenen von sich aus doch...

Der Vorsitzende erklärt, er könne diese Frage nicht zulassen.

Abg. Konir: Herr Hofrat! Sie sind Diplom-Ingenieur für Hoch- und Tiefbau, daher sachkundig.

Das Urteil der einfachen Leute auf der Baustelle, angefangen von den Vorarbeitern bis hinauf, heißt: Allein mit einem Griff hätte man die Beschaffenheit des Materials feststellen können! — Das heißt, es war so schlecht, daß der Sachkundige die Untauglichkeit feststellen konnte, wenn er ins Material hineingegriffen hat. Sind Sie auch dieser Meinung?

Dipl.-Ing. Mayer: Das kann ich nicht sagen. Ich selbst war auf den Strengbergen nicht so oft draußen, daß ich ständig die Materialkontrollen gesehen hätte. Das Urteil dieser Leute aber fällt absolut nicht so ins Gewicht. Nachher wird viel gesprochen.

Die Unterscheidung, ob etwas frostsicher ist oder nicht, ist in solchen zweifelhaften Fällen gar nicht leicht. Wir haben, gewitzigt durch solche Sachen, jetzt x-mal Untersuchungen eingeholt, die einander widersprochen haben. Die Tech-

nische Hochschule Wien hat gesagt, es sei geeignet, das Laboratorium Linz des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung erklärte, es sei nicht geeignet. Es gibt Grenzfälle, wo das nicht so leicht zu sagen ist.

Wenn es natürlich reiner Lehm ist, dann ist es klar. Der wird aber von vornherein nicht zugelassen.

Abg. Konir: Es war nämlich teilweise fast Lehm.

Verleitet die Einteilung in die drei Gruppen „frostsicher“, „beschränkt frostsicher“ und „untauglich“ nicht dazu, untaugliches Material zu verwenden, denn bei der mittleren Gruppe ist doch kaum festzustellen, ob es mehr oder weniger frostunsicher oder frostsicher ist?

Dipl.-Ing. Mayer: Das ist eine rein theoretische Einteilung, denn diese Einteilung von Böden in die verschiedenen Gruppen ist eine Gruppeneinteilung, die nicht nur für die Frost- und Kiestragschichten gilt, sondern für alle vorkommenden Böden in der Natur. Diese Einteilung sagt nichts über die Zulassung aus.

Ich habe in einem Schreiben vom 17. Juli 1964 an alle Gruppenbauleitungen festgelegt: In diesem Diagramm gilt nur das als frostsicher, was unterhalb der Linie liegt, das ist die sogenannte „Aichhornkurve“.

Mit dieser Einteilung ist aber noch nicht gesagt, daß das zugelassen wird.

Abg. Konir zitiert das Vernehmungsprotokoll: „Auf Grund von Besprechungen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, die in erster Linie mit Hofrat Sommer geführt wurden, kam es dazu, daß im Interesse der Einhaltung des Eröffnungstermins gewisse Deckenschäden in Kauf genommen werden sollten, ...“

Das heißt, es wird zugegeben, der Staat kann zahlen, Hauptsache ist, daß wir ab einem bestimmten Termin die Strecke befahren können. Ich kann mir nicht vorstellen, warum man gerade vor Weihnachten diesen Termin einhalten wollte. Es wäre Pflicht gewesen, darauf aufmerksam zu machen, daß das der ungeeignetste Termin sei und daß man den Bau einstellen müsse. Haben Sie jemand schriftlich darauf aufmerksam gemacht?

Vorsitzender: Diese Frage ist vom Zeugen schon beantwortet worden: Schriftlich nicht, aber mehrfach in mündlichen Besprechungen.

Abg. Dr. van Tongel: Wie ist die Reihenfolge der Disziplinarhoheit gegenüber den Losbauleitern? Sind die Losbauleiter Angestellte der Niederösterreichischen Landesregierung? Wer bestellt sie, und wer ist für ihre Kündigung zuständig?

Dipl.-Ing. M a y e r: Diese Angestellten sind in der mittelbaren Bundesverwaltung tätig. Ihre Bezüge werden daher vom Bund refundiert. In formaler Hinsicht ist das Land Niederösterreich ihr Dienstgeber.

Die Einstellung dieser Leute erfolgt mit Genehmigung des Bundes. Wenn wir also Leute für die Bauleitung — Bauleiter, Losbauleiter usw. — aufnehmen wollen, wird von uns ein Antrag an das Ministerium gestellt. Im Falle einer Kündigung wird diese von uns ausgesprochen, wir geben das aber dem Ministerium bekannt.

Abg. Dr. v a n T o n g e l: Die Kündigung des Dipl.-Ing. Zechel wurde also von Ihrer Dienststelle ausgesprochen?

Dipl.-Ing. M a y e r: Ja.

Abg. Dr. v a n T o n g e l: Wann und aus welchem Grund?

Dipl.-Ing. M a y e r: Ich glaube, es war im Juli dieses Jahres.

Die Kündigung erfolgte, weil unserer Meinung nach Dipl.-Ing. Zechel einer unserer schwächsten Bauleiter war, was ich offen sagen kann. Bitte, er ist willig, aber er ist ... Und wenn man in solchen Situationen Personaleinschränkungen durchführen soll, muß man eben diejenigen Leute kündigen, die unserer Meinung nach dienstlich nicht voll entsprechen.

Abg. Dr. v a n T o n g e l: Wir haben heute vom Ministerialrat Vogler gehört, daß ein katastrophaler Personalmangel herrscht. Sie sprechen jetzt von Personaleinschränkungen.

Dipl.-Ing. Zechel war beim Bau der Strengberg-Autobahn beschäftigt. Das war im Winter. Erst im Juni oder Juli wurde entdeckt, daß er nicht brauchbar oder schwach ist. Besteht da irgendein Zusammenhang mit sonstigen Wahrnehmungen und dergleichen?

Dipl.-Ing. M a y e r: Damals ist man auf dem Standpunkt gestanden, daß die Bauleitungsorgane, die sich nicht richtig verhalten haben und örtlich mehr oder weniger versagt haben, entweder versetzt oder gekündigt werden müssen. Bei Zechel wurde aus diesem Grunde die Lösung des Dienstverhältnisses ausgesprochen. Er wurde ja nicht fristlos entlassen, sondern es war nur eine Lösung des Dienstverhältnisses.

Abg. Dr. v a n T o n g e l: Haben also die Losbauleiter schuld?

Dipl.-Ing. M a y e r: Schuld? Bitte, das ist ...

Abg. Dr. v a n T o n g e l: In welcher Weise besteht eine Verantwortlichkeit der Losbauleiter?

Dipl.-Ing. M a y e r: Das kann ich nicht recht beantworten.

Abg. Dr. v a n T o n g e l: Das sind doch die Organe, die gewissermaßen zwischen Ihrer Dienststelle, der Leitung und den Firmen stehen, die also eine Pufferstellung haben.

Haben diese Losbauleiter die Interessen des Staates, des Autobahnbaues, oder die Interessen der Firmen wahrgenommen?

Dipl.-Ing. M a y e r: Das auf keinen Fall! Das möchte ich von vornherein außer Diskussion stellen. Sie haben eben ihre Dienstverpflichtungen vielleicht nicht entsprechend erfüllt. Sie haben nicht alles getan, was vielleicht notwendig gewesen wäre. Das ist damit gesagt. Sie haben gewisse Sachen übersehen, die sie nicht hätten übersehen dürfen.

Die Lösung des Dienstverhältnisses ist schließlich dem Arbeitgeber freigestellt.

Abg. P ö l z: Sie haben zu Protokoll gegeben: „Auf Grund von Besprechungen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, die in erster Linie mit Hofrat Sommer geführt wurden, kam es dazu, daß im Interesse der Einhaltung des Eröffnungstermins gewisse Deckenschäden in Kauf genommen werden sollten, ...“

Wer hat festgestellt, daß Deckenschäden eintreten werden, wenn der Termin eingehalten wird? Warum sollten Deckenschäden eintreten?

Dipl.-Ing. M a y e r: Mit Deckenschäden waren nur rein oberflächliche Aufrauungen des Bitumenkieses gemeint, wie es eben im Wesen des Bitumenkieses liegt. Er ist keine massive Schwarzdecke, er ist eigentlich keine Decke, auf der gefahren werden soll. Da muß man in Kauf nehmen, daß durch gewisse Verkehrsumstände, Witterungsverhältnisse und dergleichen eine Aufrauung eintritt, daß da gewisse oberflächliche Öffnungen sind. Diese Schäden wären eigentlich leicht zu beheben gewesen.

Abg. P ö l z: Welche Herren haben das „im Interesse der Einhaltung des Eröffnungstermins“ vereinbart?

Dipl.-Ing. M a y e r: Das war eine Absprache auf der Baustelle, bei der Hofrat Sommer und ich waren. Von dieser Absprache hat Hofrat Sommer dem Ministerium Mitteilung gemacht. Es war also kein ad personam festgelegtes Zugeständnis, es war eine Angelegenheit der allgemeinen Abmachung.

Abg. P ö l z: Wer hat es unterlassen, darauf Bedacht zu nehmen, daß die Autobahn zumindest für die schweren Lastfahrzeuge gesperrt wird? Der Pkw-Betrieb hätte wahrscheinlich nicht solche Schäden angerichtet.

Dipl.-Ing. M a y e r: Vor jeder Eröffnung einer Autobahnstrecke findet eine Behördenverhandlung statt, an der die zuständigen Stellen, das

Kuratorium für Verkehrssicherheit, die Gendarmerie und dergleichen teilnehmen. Bei dieser Behördenverhandlung wurde alles besprochen. Die Strecke wurde x-mal besichtigt. Da gab es Diskussionen. Ich persönlich war nicht dabei, weiß aber genau, daß einmal die Frage der Geschwindigkeitsbeschränkung angeschnitten wurde. Ob da auch das Problem der Belastungseinschränkung aufgetaucht ist, das kann ich jetzt nicht sagen. Man ist ja immer wieder dagegen, Belastungseinschränkungen durchzuführen.

Abg. Pölz: Ein Losbauleiter hat uns anlässlich der Besichtigung erklärt, daß das Haager Material die Eigenheit habe, das Wasser von unten herauf durch die Bewegung, durch den Druck aufzusaugen, und daß immer wieder Aufbrüche vorkommen werden, solange dieses Material drinnen ist. Ist das auch Ihre Meinung?

Dipl.-Ing. Mayer: Was Sie sagen, ist die Eigenschaft eines sogenannten nicht frostsicheren Materials. Die Schäden sind nicht durch von unten aufsteigende Frostaufbrüche eingetreten. Es ist keine kapillare Ansaugung von unten gewesen, sondern es war nur ein Eindringen des Oberflächenwassers durch die Bitumenkiesschicht in die oberste Tragschicht, und die hat die Festigkeit verloren und nachgegeben.

Zu dem, was Sie andeuten: Wenn das Haager Material ganz schlecht ist, besteht die Gefahr, daß eine kapillare Wirkung von unten eintritt und daß das kein richtiger Frostschutz ist. Aber wenn das Material den Anleitungsrichtlinien entspricht, dann ist diese Gefahr nicht vorhanden.

Abg. Dr. Geißler: Sind Überlegungen in der Richtung angestellt worden, lieber den einen oder anderen Schaden auf dieser Strecke in Kauf zu nehmen, dafür aber die Autobahn im Winter durchgängig zu haben und die Strengberg-Bundesstraße entsprechend zu entlasten?

Dipl.-Ing. Mayer: Solche Überlegungen sind angestellt worden. Es wurde betont, vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt würde es weitgehende Einsparungen bedeuten, wenn der Verkehr nicht mehr über die Strengberge geht. Aus diesem Grunde hat man gesagt, da riskieren wir eben kleine Schäden, die das weitgehend kompensieren. Ziffernmäßig ist das nicht erfassbar.

Abg. Pölz: Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus ist dieses Teilstück eines der wichtigsten gewesen, es ist aber auch die Todesstrecke Niederösterreichs gewesen — 34 Tote auf dieser Strecke!

Warum haben Sie als Planer und Leiter nicht von Anfang an verlangt, daß dieses Teilstück als erstes gebaut wird?

Dipl.-Ing. Mayer: Das Land Niederösterreich hat oft darauf hingewiesen, daß die Strengberge vordringlich sind. Aber die letzte

Entscheidung über den Ausbau der Bundesstraßen und Autobahnen trifft das Bundesministerium. Man muß die Kreditmittel dorthin dirigieren, wo sie die übergeordnete Stelle des Ministeriums eben für dringlich findet. Aus diesem Grunde hat man gesagt, die Strengberge müssen noch etwas zurückstehen; andere Sachen sind dringlicher. Obwohl wir immer wieder forciert haben, sind wir erst 1963 darangekommen. Eine Ausschreibung im Jahre 1960 ist aus finanziellen Gründen storniert worden.

Abg. Czernetz: Sie haben von den kleinen Schäden gesprochen, die man in Kauf nehmen müßte. Sind die tatsächlich aufgetretenen Schäden über Ihre ursprünglichen Befürchtungen gegangen?

Dipl.-Ing. Mayer: Ja, ja. Mit diesen großen Schäden konnte nicht gerechnet werden.

Abg. Czernetz: Es ist also nicht nur zu diesen Deckenschäden gekommen, sondern auch zu Schäden, die vom tiefer liegenden Material stammen?

Dipl.-Ing. Mayer: Die reinen Deckenschäden wären nur oberflächliche Schäden gewesen. Was eingetreten ist, sind Schäden gewesen, die durch die Bitumenkiesschicht in die Tragschicht gegangen sind, das ist in einer Tiefe von 20 bis 30 cm.

Abg. Czernetz: Haben nicht die Firmen vor einer solchen schweren Schädigung gewarnt und haben die Losbauleiter und Gruppenbauleiter zumindest bei den Begehungsgesprächen nicht darauf aufmerksam gemacht?

Dipl.-Ing. Mayer: Auf die tiefer liegenden Schäden? Das war nicht der Fall.

Abg. Konir: Sind im Zusammenhang mit der Strengbergangelegenheit Handlungen bekannt, die strafrechtlich verfolgt gehörten?

Dipl.-Ing. Mayer: Mir sind keine solchen Handlungen bekannt.

Vorsitzender: Ich danke, Herr Hofrat. Ich danke auch dem Herrn Präsidenten und den anderen Herren des Rechnungshofes.

Beschlüsse:

1. Die restlichen Bauleiter, die infolge Zeitmangels nicht mehr gehört werden konnten, sind für die nächste Ausschusssitzung neuerlich zu laden.
2. In der nächsten Sitzung sollen ferner Experten des Rechnungshofes gehört werden.
3. Beim Amt der Burgenländischen Landesregierung ist das Ersuchen auf Enthebung der zu vernehmenden Beamten und sonstigen Funktionäre des öffentlichen Dienstes von der Pflicht zur Amtsverschwiegenheit in Erinnerung zu bringen.

5. Sitzung am 18. Oktober 1966

Einlauf:

Schreiben des Amtes der Burgenländischen Landesregierung vom 30. September 1966 mit der Bitte um Bekanntgabe jener Bediensteter, die von der Pflicht zur Wahrung der Amtsverschwiegenheit entbunden werden sollen.

Befragung des Losbauleiters Ing. Hans Schulz

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Seit wann sind Sie bei der Niederösterreichischen Landesregierung beschäftigt?

Ing. Schulz: Ich möchte ganz kurz meine bisherige Tätigkeit schildern: Ich kann 32 Dienstjahre im Angestelltenverhältnis im öffentlichen Dienst nachweisen: vor 1938 sieben Jahre Güterwegbau in der Steiermark, ab 1938 zwei Jahre Autobahn in Oberösterreich, nach 1945 zwölf Jahre Güterwegbau in Oberösterreich, elf Jahre Autobahn in Niederösterreich.

In diesen elf Jahren war ich acht Jahre Losbauführer und bin seit drei Jahren Losbauleiter in Niederösterreich. Man ersparte also den staatlichen Bauleiter, der ein Diplom-Ingenieur war.

Ich habe in diesen elf Jahren fünf Erdbaulose und drei Deckenbaulose gemacht, darunter Baulos 19, Raabberg, 4040 m, und Los 21, Strengberg, 2230 m, das sind insgesamt 6270 m.

Ich betone, daß ich in dieser Zeit zweimal in der Woche keinen Dienstwagen hatte; wurde an Samstagen und Sonntagen gearbeitet, dann hatte ich auch keinen. Für zwei Losbauleiter stand nur ein Dienstwagen zur Verfügung.

Vorsitzender: Nach welchen Vorschriften haben speziell Sie als Losbauleiter Ihre Tätigkeit ausgeübt? Besteht ein Organisationsplan?

Ing. Schulz: Nein.

Vorsitzender: Irgend jemand wird doch einmal die Befugnisse der Losbauleiter umgrenzt haben. Oder ist das eine reine Usance?

Ing. Schulz: Begrenzung? Mir ist nichts bekannt.

Vorsitzender: Wie weit gehen Ihre Befugnisse hinsichtlich der Firmen?

Ing. Schulz: Ich habe bei den Firmen Beanstandungen durchgeführt, auch mit Eintragungen im Baubuch, das von uns geführt wurde, und im Baubuch der Firmen.

Vorsitzender: Welches Pouvoir hatten Sie, den Firmen Bedingungen einzuräumen, die nicht im Zusammenhang mit Ausschreibungsbedingungen standen?

Ing. Schulz: Das ist schwer zu sagen.

Vorsitzender: Hatten Sie welche?

Ing. Schulz: Schwer zu sagen.

Mir ist klar, was das Anbot beinhaltet hat, und was nicht in Ordnung war, habe ich beanstandet, entweder mündlich oder sonst im Baubuch.

Vorsitzender (verliest das Protokoll über die Aussagen des Ing. Schulz vor der Strengberg-Kommission):

„Protokoll vom 1. März 1966

Über Einladung der Kommission erscheint Herr Ing. Johann Schulz, Losbauleiter 21 und 19, und gibt über Befragen an:

1. Ich führe die aufgetretenen Schäden auf folgende Ursachen zurück:

a) Das Haager Material ist meiner Meinung nach als Frostschutz ungeeignet. Ergänzen möchte ich noch, daß ich als Losbauleiter weder den Probeentnahmen in den Schottergruben noch an der Baustelle zugezogen wurde.

b) Die ungünstigen Einbauverhältnisse, die sich bei diesem Material besonders ungünstig auswirken mußten.

2. Ich habe fallweise mündlich dem Gruppenbauleiter meine Bedenken gegen den Einbau des Haager Materials geäußert.

3. Die Weisungen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung über die Führung der Bautagebücher sind mir bekannt.

4. Da ich gehört habe, daß das Haager Material als bedingt frostsicher erklärt wurde, habe ich keine Veranlassung gesehen, eine Bautagebucheintragung über die Nichtverwendungsfähigkeit zu machen.

5. Das Schreiben der Gruppenbauleitung an die Firma Swietelsky vom 6. Mai 1964, wonach nur vollkommen frostsicheres Material einzubauen ist, habe ich nicht zur Kenntnis bekommen.

6. Zur Baubucheintragung vom 30. September 1965, lfd. Nr. 51 des Bauloses 21, wonach anlässlich des Baustellenbesuches verschiedener Herren für die Frostschutz- und Tragschicht bei der Straßenmeisterei Haag Material aus der Grube St. Valentin bestimmt wurde, stelle ich fest, daß dieses Material wegen unserer Bedenken gegen das Haager Material eigens für diesen Zweck festgesetzt wurde.

7. Ich habe die Verwendung (erstmalig) des Haager Materials nicht in das Baubuch eingetragen (Baulos 19) und habe in Anwesenheit des Oberbaurates Haase und Ing. Hase die Firma aufgefordert, das eingebaute Tragschichtmaterial wieder zu entfernen. Diesem Auftrag ist die Firma allerdings nur teilweise nachgekommen.

8. Ich habe keine Weisung gehabt, bedingt frostsicheres Material einbauen zu lassen, war aber der Auffassung, daß es eingebaut werden kann.

9. Ich habe wichtige Eintragungen, wie z. B. die Herstellung der Bitukiesschichte in das Baubuch deshalb nicht gemacht, weil ich durch die Bearbeitung zweier Baulose meiner Meinung nach überfordert war, habe aber alle diese Daten täglich in meinem Kalender vorgemerkt.

10. Im Baulos 19 sind die Seitenstreifen auf einer Länge von 600 Metern und im Baulos 21 ungefähr zu 60 Prozent aus Haager Material hergestellt. Ich habe wiederholt auf die mangelnde Frostsicherheit dieses Materials hingewiesen.

11. Ich halte die Kalkstabilisierung für durchaus zweckmäßig.“

Halten Sie diese Angaben aufrecht?

Ing. Schulz: Ja, ich möchte sie aber ergänzen.

Ich habe die erste Baubucheintragung Nr. 49 am 9. September 1965 gemacht:

Baustellenbesuch durch Herrn Straßenbaudirektor Dipl.-Ing. Houda, Herrn Hofrat Dipl.-Ing. Mayer, Herrn Dipl.-Ing. Haase und Herrn Dipl.-Ing. Hase.

Die Firma äußert Bedenken, das Haager Material für Frost- und Tragschicht zu verwenden. Es wird Ersatzmaterial aus der Grube St. Valentin vorgeschlagen.

Später ist verhandelt und ein Kubikmeterpreis ausgemacht worden. Irgendwie ist das an der Oberbauleitung gescheitert.

Die zweite Baubucheintragung stammt vom 30. September 1965: Baustellenbesuch durch Herrn Hofrat Dipl.-Ing. Mayer, Herrn Hofrat Dipl.-Ing. Sommer, Herrn Gruppenbauleiter Dipl.-Ing. Haase, Herrn Dipl.-Ing. Hase, Herrn Dipl.-Ing. Reichel und Straßenmeister Leitgeb von der Firma Dipl.-Ing. Wagner.

Mit heutigem Tage wurde für die Erd- und Schotterarbeiten der Straßenmeisterei eine Frist von drei Wochen festgelegt. Für die Frostschutz- und Tragschicht wurde Material aus der Grube St. Valentin festgelegt. Ein diesbezügliches Nachtragsangebot ist von der Firma zu erstellen.

Es wurde also dieses Material genehmigt, obwohl laut Anbot Haager Material zu verwenden wäre. Wir haben uns darum bemüht, daß ein anderes Material genehmigt wird.

Die letzte wichtige Baubucheintragung ist die Nummer 60 vom 22. November 1965:

„Die Firma Swietelsky hat mit Schreiben vom 17. November 1965, gerichtet an die Abteilung B/2 f, Bedenken über allfällige später eintretende Schäden an der Bitumenkiesschichte, welche der-

zeit unter äußerst ungünstigen Witterungsverhältnissen eingebracht wird, zum Ausdruck gebracht.

Zwecks Klärung dieser Fragen fand am heutigen Tage in der Oberbauleitung mit Herrn Hofrat Dipl.-Ing. Mayer eine Besprechung statt und wurde folgendes festgelegt:

Die Firma wurde beauftragt, in Erfüllung des nunmehr endgültig festgelegten Termins der Fertigstellung (11. Dezember 1965) die Arbeiten trotz der erwähnten Bedenken, auch wenn diese unter witterungsbedingt außerordentlich ungünstigen Umständen erfolgen muß, zum Abschluß zu bringen.

Zur Festlegung und Begrenzung von eventuell auftretenden Schäden wird an Ort und Stelle durch Bautagebucheintragungen die gemessene Streckenlänge nach Baukilometer festzustellen sein, in welchen Bereichen Schäden aus nachstehend angeführten Titeln eintreten können: ...“

Vorsitzender: Hier ist aber in keiner Weise erwähnt, daß für Schäden gehaftet wird, die durch schlechtes Schottermaterial entstehen.

Ing. Schulz: Das ist nicht der Fall.

Unter diesen Witterungsverhältnissen hätte man aber die Baustelle einstellen müssen.

Vorsitzender: Man hat anscheinend an Schäden gedacht, die aus diesen angeführten Gründen entstehen können, aber niemals an Schäden, die durch untaugliches Material entstehen.

Ing. Schulz: Ja.

Vorsitzender: Man mußte damals angenommen haben, daß dieses Material in Ordnung ist?

Ing. Schulz: Ja.

Ing. Jenisch hat die Untersuchungen durchgeführt. Ich war bei keiner Entnahme zugezogen. Die Untersuchungszeugnisse haben wir erst drei bis vier Monate später bekommen.

Meine Meinung ist nach wie vor die, daß Ing. Hase aus Linz mit diesen Sachen betraut war. Er hat sich damit befaßt.

Vorsitzender: Haben Sie das als alter Praktiker ohne Kenntnis der Ergebnisse der Bodenprüfstelle nicht erkennen können?

Ing. Schulz: Nicht erkennen können, weil das Material im eingebauten Zustand wirklich keinen schlechten Eindruck machte.

Vorsitzender: Hätten die Schäden, die aus den von Ihnen im Bautagebuch eingetragenen Gründen entstanden wären, auch ein solches Ausmaß angenommen wie die Schäden, die jetzt tatsächlich entstanden sind?

Ing. Schulz: Diese Schäden wären meiner Meinung nach schon zu vermeiden gewesen, wenn man bei diesen Temperaturen nicht eingebaut hätte.

Vorsitzender: Sie haben meine Frage nicht verstanden.

Man hat zur Kenntnis genommen, daß verschiedene Bedingungen ungünstig waren, die Witterung usw. Man sagte, die dabei entstehenden Schäden würden in Kauf genommen werden. Würde es sich da um Schäden von einem minimalen Ausmaß, also um Schäden, die man im Frühjahr hätte reparieren können, gehandelt haben?

Ing. Schulz: Das Bitumen hätte man nicht mehr einbauen können. Ich muß betonen, daß auf zwei Dritteln der Strecke des Bauloses bei Minusgraden eingebaut wurde.

Vorsitzender: Versuchen Sie bitte meine Frage zu begreifen. Man hat dies alles in Kauf genommen und sagte: Für den Fall, daß aus diesen Gründen, die hier angeführt sind, Schäden eintreten, werden sie in Kauf genommen. Welches Ausmaß hätten voraussichtlich jene Schäden gehabt, die aus diesen Ursachen entstanden wären?

Sie haben angenommen, daß das Schottermaterial einwandfrei ist; trotzdem hatten Sie Bedenken weiterzuarbeiten. Man hat allfällige Schäden in Kauf genommen. Rechnete man da aller Voraussicht nach mit kleinen Schäden?

Ing. Schulz: Mit kleinen Schäden; man hat nie angenommen, daß so große Schäden auftreten werden.

Vorsitzender: Warum hat man das angenommen? Sind Sie der Meinung, daß dann, wenn die Kiesschicht, die Frostschutzschicht in Ordnung gewesen wäre, keine so großen Schäden hätten entstehen können?

Ing. Schulz: Nein, dann wären die Schäden nicht so groß gewesen.

Abg. Dr. Mussil: Sie sagten, Sie wären der Meinung gewesen, daß es sich um taugliches Material handelte.

Ing. Schulz: Ja.

Abg. Dr. Mussil: Ich habe im Zuge des Studiums der Akten gefunden, daß die Haager Bundesstraße aus dem gleichen Material gebaut worden ist und daß sie fünf Jahre hindurch gehalten hat, ohne daß irgendwelche nennenswerten Schäden aufgetreten sind. Ist das richtig?

Ing. Schulz: Nein. Die Haager Bundesstraße ist schon aus Haager Material gemacht worden, aber meines Wissens ist zu einem Drittel anderes Material beigemischt worden.

Abg. Dr. Mussil: Das geht aber aus den Unterlagen, die uns zur Verfügung gestellt wurden, nicht hervor.

Ing. Schulz: Das war sicher so.

Abg. Dr. Mussil: Wären Ihrer Meinung nach bei Verwendung des gleichen Materials dann, wenn das Wetter nicht so schlecht gewesen wäre, der Frost nicht so zeitig eingebrochen wäre und man rechtzeitig eine entsprechende Bitumenschicht hätte aufbringen können, auch diese Schäden aufgetreten?

Ing. Schulz: Nein. Wir haben wegen Schlechtwetters 90 Tage Ausfall gehabt. Hätten wir bei Schönwetter arbeiten können, wären diese Schäden nicht entstanden.

Abg. Dr. Mussil: Es ist also eine Schicht gelegt worden?

Ing. Schulz: Auf gefrorenen Boden.

Abg. Dr. Mussil: Auf gefrorenen Boden. Es hat wieder gefroren, das ist dann gewalzt worden, ist also irgendwie verdichtet worden, dann ist das betreffende Material aufgebracht worden. Im Frühjahr ist es wärmer geworden. Da hätte jedes Material von innen heraus zu arbeiten anfangen müssen.

Abg. Dr. Tull: Das sind Suggestivfragen par excellence! Genau das hat man uns letztes Mal verboten.

Vorsitzender: Bitte, es ist ja bisher keine Antwort des Zeugen erfolgt.

Wenn auch nicht frostsicheres Material verwendet werden kann, warum sagt man dann, daß nur frostsicheres Material eingebaut werden darf?

Ing. Schulz: Es ist ein Schreiben herausgekommen, welches das Material in frostsicheres, bedingt frostsicheres Material usw. eingeteilt hat. Meiner Meinung nach geht es jeweils nur darum, ob ein bestimmtes Material frostsicher ist oder nicht. Ich muß betonen, daß ich mit den Bodenuntersuchungen nichts zu tun hatte.

Vorsitzender: Für diese Einteilung wird man doch Gründe gehabt haben, denn ansonsten hätte man diese Unterteilung gar nicht getroffen.

Sie haben in einer Antwort gesagt, dann, wenn das Wetter schön sei, könne man sozusagen jedes Material verwenden und es schade nicht.

Ing. Schulz: Das kann man nicht beurteilen. Bitte, die Einbaufähigkeit ...

Vorsitzender: Diese Frage erscheint nicht beantwortet.

Abg. Dr. Tull: Wenn auf dieses Haager Material die Bitumenkiesschicht nicht unter dem vorhandenen Zeitdruck im November — Eröffnungstermin 11. Dezember! —, sondern im Juni bei schönstem Wetter aufgetragen worden wäre, wäre es dann auch zu diesen Schäden gekommen?

Ing. Schulz: Wenn ein Verschleiß darauf gekommen wäre, nicht.

Abg. Dr. Tull: Warum ist das nicht gemacht worden?

Ing. Schulz: Wegen des Zeitdranges, die letzten Arbeiten sind erst im Dezember fertig geworden. Wie kann man da noch eine Verschleißschicht aufbringen?

Abg. Dr. Tull: Also die Verschleißschicht ist deswegen nicht aufgetragen worden, weil der Termin 11. Dezember ...

Ing. Schulz: Das möchte ich nicht so sagen, es war im Angebot nicht vorgesehen.

Abg. Dr. Tull: Wie ist das bei den übrigen Baulosen?

Ing. Schulz: Es ist nirgends etwas draufgekommen.

Abg. Czernetz: Wer hat den Fertigstellungstermin 11. Dezember festgelegt?

Ing. Schulz zitiert ein Schreiben des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 6. Oktober 1965, unterschrieben von Sektionschef Dipl.-Ing. Seidl, wonach die regelmäßige Beobachtung des Fortschrittes der Arbeiten in diesem Streckenabschnitt der Westautobahn im Hinblick auf die beabsichtigte Verkehrsübergabe von größter Bedeutung ist.

Ein Schreiben ähnlichen Inhalts habe ich am 12. November 1965 von der Gruppenbauleitung bekommen.

Abg. Czernetz: Ist man bei der Festlegung des Endtermins über Ihre Warnung hinweggegangen?

Ing. Schulz: Über die Warnung ist man nicht hinweggegangen, man hat in Wien über einen anderen Schotter verhandelt.

Abg. Czernetz: Es gab doch zwingende Gründe zu sagen, der Termin ist nicht einzuhalten?

Ing. Schulz: Das ist aber als kleiner Losbauführer nicht meine Obliegenheit.

Abg. Czernetz: Über alle Warnungen hinweg wurde der Eröffnungstermin 11. Dezember festgelegt?

Ing. Schulz: Ich bin der Meinung: nur die Oberbauleitung oder das Ministerium.

Abg. Czernetz: Die Oberbauleitung hat also ohne Berücksichtigung der eindeutigen Warnung und des Auftrages, das eingebaute Material zu entfernen, an dem festgelegten Termin festgehalten?

Ing. Schulz: Ja.

Für Baulos 21 war Haager Material vorgesehen, für Baulos 19 Material aus der Ennsniederung.

Man hat die Firma bei einem Baustellenbesuch darauf aufmerksam gemacht, das Material herauszunehmen. Ich habe mir nachträglich eine Bestätigung geben lassen. Herr Dipl.-Ing. Haase und Dipl.-Ing. Lauf — das ist der Bauleiter der Firma Swietelsky — bestätigen mir, daß ich diese Anordnung gegeben habe. Diese Anordnung ist aber nicht ganz durchgeführt worden.

Abg. Czernetz: Trotzdem ist am Termin 11. Dezember festgehalten worden?

Ing. Schulz: Die paar hundert Meter auszuräumen, wäre eine Arbeit von ein bis zwei Tagen gewesen. Die Firma wird versucht haben, auch anderes Material zu nehmen.

Vorsitzender: Warum?

Ing. Schulz: Es sind 50 Lastwagen gelaufen. Eine Grube wird das nicht fassen haben können.

Vorsitzender: Das sind Vermutungen?

Ing. Schulz: Ja, ich kann sie aber bestätigen, denn was sollen so viele Lastautos in einer Grube zu tun haben?

Vorsitzender: Von wo die anderen Lastkraftwagen das Material geholt haben, wissen Sie nicht?

Ing. Schulz: Nein.

Abg. Czernetz: Wer hat erklärt, daß man kleine Schäden in Kauf nimmt?

Ing. Schulz: Das sagt die Baubucheintragung vom 22. November 1965. Es gab eine Besprechung in Wien.

Abg. Pölz: Kann man annehmen, daß dieser Eröffnungstermin wegen mangelnder Fahrparkkapazität nicht hätte eingehalten werden können, wenn man frostsicheres Material aus weit entfernten Gruben antransportieren hätte müssen, sodaß man gezwungen war, aus der nebenan liegenden Grube Haag Material zu verwenden?

Ing. Schulz: Meiner Meinung nach wäre das kein Hindernis gewesen. Wir hätten mit dem Material aus der Valentiner Gegend über die fertige Autobahn fahren können.

Abg. Pölz: Es wurde ausgeführt, daß infolge der mangelnden Baubucheintragungen die Erüierung der Wahrheit und der Anordnungen nicht möglich ist. Diese mangelnden Baubucheintragungen werden auf die Unfähigkeit der örtlichen Bauleitungsorgane zurückgeführt. Was sagen Sie dazu?

Ing. Schulz: Da möchte ich widersprechen. Wenn jemand schon so viele Dienstjahre hat, kann man nicht auf einmal sagen, daß er unfähig ist, da hätte man schon früher draufkommen müssen.

Ich verweise auf ein an die Gruppenbauleitung der Autobahn in St. Pölten gerichtetes Schreiben

vom 5. Februar 1958, in dem es unter anderem heißt, die Baubücher seien ständig durch die Gruppenbauleitung zu überprüfen. „Der Herr Gruppenbauleiter wird ersucht, mindestens einmal monatlich die Baubücher auf ihre richtige Führung zu überprüfen und diese Überprüfung durch seine Unterschrift zu bestätigen.“

Abg. Pölz: Sind Sie einmal wegen der Baubuchführung beanstandet worden? — Vom Rechnungshof?

Ing. Schulz: Nein, ich kann nur sagen, daß in der kritischen Zeit zwei, drei Monate lang das Baubuch nicht mehr angeschaut wurde, keine Unterschrift drin ist.

Abg. Pölz: Im Bericht der Strengberg-Kommission wird festgestellt, daß die Losbauleiter von ihren Vorgesetzten desavouiert wurden. Sind Sie in Ihrem Arbeitsbereich von Ihren Vorgesetzten dann, wenn Sie Anordnungen zur Sicherheit der Herstellung bzw. der Qualität getroffen haben, gezwungen worden, solche Anordnungen rückgängig zu machen, oder sind Ihre Anordnungen nicht befolgt worden?

Ing. Schulz: Ich möchte schon betonen, daß ich zu manchen Besprechungen nicht zugezogen wurde. Wenn ich aber etwas angeordnet habe, dann ist das, glaube ich, schon gemacht worden.

Abg. Pölz: Als Sie angeordnet haben, dieses Material müsse entfernt werden, wer hat dafür gesorgt, daß das tatsächlich geschieht?

Ing. Schulz: Auf Baulos 19 sind ungefähr 900 m eingebaut worden; das ist eigentlich die Arbeitsleistung eines Tages. Ich hatte Bauwarte auf der Baustelle, die das überwachen mußten. Ich konnte nicht den ganzen Tag auf der Baustelle stehen.

Vorsitzender: Ich glaube, da ist ein kleiner Irrtum. Diesem Auftrag ist die Firma nur teilweise nachgekommen. Wann sind Sie draufgekommen?

Ing. Schulz: Die Bauwarte haben mir das mitgeteilt.

Abg. Pölz: Ich kenne die Strengbergstrecke wahrscheinlich so gut wie Sie. Waren Sie täglich auf der Baustelle?

Ing. Schulz: Ja.

Abg. Pölz: Einen Kilometer baut man nicht an einem Tag.

Ing. Schulz: Es geht ja nur um die Tragschicht.

Abg. Pölz: Als wir, die Mitglieder des Untersuchungsausschusses, auf der Baustelle waren, konnten wir feststellen, daß die Nässe von unten her kam, das hätten doch auch Sie als Fachmann, als der Sie sich selbst bezeichnen, sehen müssen.

Ing. Schulz: Ich bezeichne mich nicht als Fachmann. Wer sagt denn das? Ich kann aber nachweisen, daß ich schon soundso viele Jahre im öffentlichen Dienst auf dem Gebiete des Bauwesens arbeite.

Sie müssen aber auch fragen, welche Rechte wir gehabt haben. Ich glaube, gar keine.

Abg. Pölz: Hätten Sie feststellen können müssen, daß das Material zu feinkörnig ist und dadurch das Wasser hält?

Ing. Schulz: Das ist schwer zu sagen. Das kann ich nicht beurteilen. Wenn eine Tragschicht eingewalzt wird, sieht man oben ja nur Feinteile. Das kann nur die Bodenprüfstelle entscheiden. In dem Moment, wo eine Walze darüber geht, wird das Material feiner. Im abgewalzten Zustand hat das auf mich einen guten Eindruck gemacht.

Abg. Konir: Sie haben als Mann der Praxis nicht feststellen können, ob das Material schlecht ist. Nun behaupten aber Leute, die vom Fach sind und dort gearbeitet haben, daß in diesem Material so viel Lehm war, daß das auch ein Fachunkundiger feststellen konnte.

Ing. Schulz: Nein, so viel Lehm ist dort nicht gewesen.

Abg. Konir: Sie haben erklärt, daß es dann, wenn das Wetter gut gewesen wäre, trotz dieses Materials zu keinen Schäden gekommen wäre.

Ing. Schulz: Ich glaube nicht. Eine Decke war ja nicht vorgesehen.

Abg. Konir: Haben Sie gewußt, daß das Material ohne Decke nicht entsprechen kann?

Ing. Schulz: Das kann ich nicht unbedingt sagen.

Abg. Dr. Mussil: Sie erwähnten, daß in den Ausschreibungsunterlagen keine Verschleißschicht vorgesehen war. Bei welchen anderen Baulosen war eine solche Verschleißschicht vorgesehen?

Ing. Schulz: Ich glaube, nur Porenverschlüsse, man spritzt dabei den Bitumenkies.

Abg. Dr. Mussil: Eine Verschleißschicht war also nirgends vorgesehen. Wieso kommen Sie dann darauf, daß hier eine Verschleißschicht hätte aufgebracht werden müssen?

Ing. Schulz: Das wäre eine Verstärkung gewesen.

Abg. Dr. Mussil: Wo sonst ist die Verschleißschicht verwendet worden?

Ing. Schulz: Ich glaube nirgends, aber jetzt wird sie verwendet. Warum jetzt?

Abg. Dr. Mussil: Damals war das nicht üblich, das sind neue technische Erkenntnisse.

Wie viele Fahrzeuge können normalerweise, ohne daß sie einander im Wege sind, bei einer Schottergrube eingesetzt werden?

Ing. Schulz: Ungefähr zwanzig Fahrzeuge.

Abg. Pölz: Das kommt auf die Größe an.

Abg. Dr. Mussil: Wenn die Fahrzeuge in einer einzigen Schottergrube aufgefahren wären, wäre dort eine Drängerei eingetreten?

Ing. Schulz: Dort wäre eine Drängerei wie nie zuvor entstanden. Das war im St. Valentiner Bereich, denn diese Grube war doch zu klein.

Abg. Dr. Mussil: Sodaß schon aus diesen rein rationellen Gründen eine Notwendigkeit vorhanden war, ...

Vorsitzender: Ich glaube, das kann der Zeuge nicht beantworten.

Abg. Dr. Mussil: Das sind reine Tatsachen, auf die sich meine Frage bezieht, aber es genügt mir, wenn das festgehalten wird.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Wie viele Fahrzeuge fahren und das Material liefern, ist eine arbeitstechnische Angelegenheit der Firmen, an sich ist das nicht interessant.

Abg. Dr. van Tongel: Wurde bei den Losbauleitern einschließlich Ihrer Person von irgendeiner Stelle über Ihre Zeugenaussage einmal gesprochen oder Fühlung aufgenommen?

Ing. Schulz: Auf der Baustelle.

Abg. Dr. van Tongel: In Wien nicht?

Ing. Schulz: Nein.

Abg. Dr. van Tongel: Hat nicht zwei Tage vor der letzten Sitzung dieses Untersuchungsausschusses bei Hofrat Mayer eine Besprechung stattgefunden?

Ing. Schulz: Eine kurze 5 Minuten-Aussprache nicht über die Art und Weise der Aussage vor diesem Ausschuß, sondern über das Wetter und im allgemeinen. Ganz kurz, 10 Minuten. (Abg. Konir: Jetzt sind es schon 10!) Ich bin telephonisch benachrichtigt worden hereinzukommen.

Abg. Dr. Tull: Wer hat an dieser Aussprache bei Herrn Hofrat Mayer teilgenommen und worüber wurde gesprochen?

Ing. Schulz: Hofrat Mayer, Dipl.-Ing. Haase, Dipl.-Ing. Zechel, ich glaube auch Ing. Köhrer. Gesprochen wurde in erster Linie über das schlechte Wetter zur Einbauzeit.

Abg. Dr. Tull: Was ist noch gesprochen worden? — Sie können sich nicht erinnern? (Zustimmung.)

Sind die Losbauleiter von ihren vorgesetzten Stellen desavouiert worden?

Ing. Schulz: Das ist im Laufe der Jahre schon vorgekommen.

Abg. Dr. Tull: Sie haben zu Protokoll gegeben, daß die Firma dem Auftrag, das eingebaute Tragschichtmaterial zu entfernen, nur teilweise nachgekommen ist. Was haben Sie daraufhin gemacht?

Ing. Schulz: Ich habe es verabsäumt, es ins Baubuch einzutragen, aber ich habe es weitergemeldet, wahrscheinlich habe ich so viel zu tun gehabt. Daß ich den Auftrag gegeben habe, kann ich mit Zeugen bestätigen.

Abg. Dr. Tull: Aber Sie haben damals ganz genau gewußt, daß Sie sich durch diese Unterlassung mit einer Ihnen zugegangenen Richtlinie in Widerspruch setzen?

Ing. Schulz: Der Herr Gruppenbauleiter hätte darauf aufmerksam machen müssen, denn es hieß, die Eintragungen sollen mindestens einmal monatlich überprüft werden.

Abg. Dr. Kummer: Ist die Besprechung am 12. September eigens im Hinblick auf die Untersuchungskommission einberufen worden?

Ing. Schulz: Ich glaube schon, es war bestimmt wegen dieser Ausschußsitzung.

Abg. Dr. Kummer: Haben Sie darauf aufmerksam gemacht, daß eine Verschleißschicht notwendig wäre?

Ing. Schulz: Zu diesem Zeitpunkt wäre es bei diesen Temperaturen im Dezember nicht mehr möglich gewesen.

Vorsitzender: Wir dürfen nicht von dem ausgehen, was wir heute wissen.

Ing. Schulz: Heute wissen wir, daß der ganze Unterbau zu schwach ist, daß die Frosttiefe nicht bei 60, sondern bei 80 cm liegt.

Abg. Czernetz: Fest steht, daß man wußte, daß das Material ungeeignet ist. (Abg. Doktor Mussil und Ing. Schulz: Bedingt!) Warnungen sind erfolgt. Trotzdem ist entschieden worden, nicht einstellen, sondern den Bau weiterführen und abschließen. Man hat die Schäden in Kauf genommen.

Vorsitzender: Nicht dieses Ausmaß der Schäden!

Abg. Dr. Mussil: Wenn die Witterung anders gewesen wäre, wäre trotz dieser Fundamentierung der Schaden nicht eingetreten.

Abg. Konir: ... wenn diese Verschleißdecke draufgekommen wäre, sagte Ing. Schulz ausdrücklich.

Abg. Pölz: Sie zeigten ein Blatt, auf dem ein Baulos eingezeichnet war. Rote Striche deuteten die gefrorene Unterlage an. Sie sagten ferner, daß der Bitumenkies zu kalt war; es habe daher keine Bindung mehr gegeben.

Ing. Schulz: Ja, das betraf das Baulos 21.

Abg. Pölz: Haben Sie das sofort gemeldet, als Sie das erkannten?

Ing. Schulz: Ich habe das gemeldet. Man sagte uns, daß wir weiterarbeiten müssen.

Abg. Pölz: Wem haben Sie das gemeldet? Wer hat Ihnen den mündlichen Auftrag gegeben, trotzdem weiterzuarbeiten?

Ing. Schulz: Die Firma wollte die Arbeiten am 18. einstellen. Es kam der Auftrag weiterzuarbeiten.

Abg. Pölz: Sie waren mit der Firma einer Meinung, es sei unverantwortlich?

Ing. Schulz: Unverantwortlich.

Abg. Pölz: Wer hat Sie veranlaßt weiterzuarbeiten?

Ing. Schulz: Gruppenbauleiter Dipl.-Ing. Haase und auch Dipl.-Ing. Hase. Sie werden ja auch den Auftrag von einer höheren Instanz bekommen haben.

Abg. Dr. Geißler: Sie sprachen von 80 cm. Geht man also jetzt bei gutem Material 80 cm tief, damit auf keinen Fall etwas passiert?

Ing. Schulz: Der neue Gruppenbauleiter von Amstetten Dipl.-Ing. Schmied hat am 6. Juli 1966 der Bundesstraßenverwaltung in Wien geschrieben, daß der Oberbau mit dem Frostschutzkies, die Bitumenkiesschicht durchwegs eine Stärke von 60 cm habe, die frostfreie Tiefe liege aber auf den Strengbergen bei 70 bis 80 cm. — Das sagt man jetzt, bitte.

Abg. Dr. Mussil: Sind Ihnen auf Grund Ihrer langen Erfahrung Fälle bekannt, wo man die Bitumenschicht bei Minustemperaturen aufbrachte und die Straßendecke trotzdem gehalten hat?

Ing. Schulz: Ja, auch jetzt bei diesem Baulos. Ich kann Ihnen da draußen Stellen zeigen, die halten.

Abg. Dr. Mussil: Sodaß die Oberbauleitung annehmen konnte, daß trotz der niedrigen Temperaturen keine derartigen Schäden eintreten würden?

Ing. Schulz: Die Stellen, die nicht halten, zeigen sich besonders in Einschnitten.

Vorsitzender: Dort, wo das Wasser zusammenfließt.

Abg. Dr. van Tongel: Es wurde gesagt, daß das schlechte Wetter und der frühe Winter einbruch die Hauptursachen sein sollen. Ist in Ihrer mehr als 30 Jahre alten Praxis im Straßenbau auch an anderen Stellen so gebaut worden, daß man sich darauf verlassen hat, daß das Wetter günstig sein und der Winter nicht frühzeitig einbrechen werde?

Ing. Schulz: Soweit ich das sagen kann, war das nur auf den Strengbergen so, auf den anderen Baustellen sind wir nicht so gedrängt worden. Wir sind bei der Arbeit wirklich gedrängt worden.

Abg. Dr. van Tongel: Hat man das anderswo nicht gemacht?

Ing. Schulz: Dort hat man in Ruhe arbeiten können. — Es war eine Drängerei, es mußte fertig werden. Was dahinter steht, das wissen die Götter.

Abg. Czernetz: Ist in Ihrer Praxis dann, wenn Sie gewarnt haben, eingestellt, unterbrochen worden?

Ing. Schulz: Da hätten wir bei solchen Temperaturen gar nicht mehr arbeiten können. Ich habe hier eine Schlechtwetteraufstellung vom Oktober 1964 bis Juni 1965: rund drei Monate Ausfall.

Abg. Konir: Ist Ihnen bekannt, daß Herren den Baufirmen durch irgendwelche Benefizien und dergleichen verpflichtet gewesen sind? — Haben Sie auf den Baustellen von derartigen Gerüchten gehört?

Ing. Schulz: Nein.

Vorsitzender: Ich danke.

Befragung des Losbauleiters Dipl.-Ing. Karl Zechel

Vorsitzender (*nach Zeugenbelehrung*): Seit wann sind Sie bei der Niederösterreichischen Landesregierung beschäftigt?

Dipl.-Ing. Zechel: Seit rund neun Jahren.

Vorsitzender: Sind Sie immer Losbauleiter gewesen?

Dipl.-Ing. Zechel: Teils Losbauleiter, teils Staatlicher Bauleiter. Das war einmal eine zwischengeschaltete Funktion.

Vorsitzender (*verliest das Protokoll über die Aussagen des Dipl.-Ing. Zechel vor der Strengberg-Kommission*):

„Protokoll vom 2. März 1966

Über Einladung erscheint Dipl.-Ing. Karl Zechel (Baulos 22) und erklärte über Befragen folgendes:

1. Die aufgetretenen Schäden können sowohl in der Qualität des Kieses als auch in der Qualität der bituminösen Tragschicht liegen. Die mindere Qualität der Bitukiesdecke hängt zumindest zum Teil mit dem Zeitdruck zusammen, unter dem die Firma, die an verschiedenen anderen Baustellen ebenfalls beschäftigt war, arbeiten mußte. Auch die schlechten Witterungsverhältnisse (niedere Temperaturen und Regen) haben zur Qualitätsminderung der Bitumendecke bei-

getragen. Außerdem hat sich der Wechsel im Führungspersonal der Firma Swietelsky nachteilig auf die Qualität der Bitukiesdecke ausgewirkt. Hinsichtlich der Qualität des Kieses verweise ich auf die Tatsache, daß der Kies zu viele Feinteile hatte und daher wasserempfindlich war. Ich war auf das Haager Material angewiesen, an der Erstellung des Leistungsverzeichnisses war ich nicht beteiligt. Zum Vorhalt, daß in der Niederschrift zur Baueinleitung vom 17. 10. 1963 die Firma Polensky & Zöllner ihre Absicht bekanntgab, Material aus den Haager Gruben zu entnehmen, obwohl sie im Anbot als Entnahmestellen Enns und Umgebung angegeben hatte, erkläre ich, daß diese Absicht der Firma gegenüber dem Verhandlungsleiter, Oberbaurat Dr. Kodric, abgegeben wurde und mir eine Stellungnahme nicht zustand.

2. Ich habe zur Verhütung der aufgetretenen Schäden beigetragen, indem ich die Gruppenbauleitung auf die mangelnde Qualität des Kiesmaterials als Frostschutz Ende 1963 mehrmals mündlich aufmerksam gemacht habe. Am 27. 11. 1964 habe ich die Firma Polensky & Zöllner mit Termin 2. 12. 1964 aufgefordert, mir Vorschläge über die Verbesserung des Haager Materials zu machen. Da die Firma diesen Termin nicht einhielt, habe ich der Gruppenbauleitung mündlich darüber Mitteilung gemacht und die Bitte ausgesprochen, die Firma zu veranlassen, St. Valentin Material zu verwenden oder einen Qualitätsabstrich durchzuführen. Zum Vorhalt, daß während des Einbaues des Frostschutzmaterials keine Proben des einzubauenden Materials durchgeführt wurden, stelle ich fest, daß am 23. 6. 1965 eine Probeentnahme in der Grube erfolgte, deren Untersuchungsergebnis erst nach dem 16. 11. 1965 einlangte, da es an diesem Tage von der Gruppenbauleitung abgesandt wurde. Ich habe laufend die Bodenprüfstelle St. Pölten und die Gruppenbauleitung um die Vornahme von Untersuchungen des einzubauenden Materials ersucht und dabei auf die schlechte Qualität des Haager Materials hingewiesen. Trotzdem wurden solche Untersuchungen während des Einbaues nicht durchgeführt. Ich habe auch von der Firma keinen Nachweis verlangt, weil sie erklärt hatte, daß sie sich mit den Ergebnissen der Bodenprüfstelle St. Pölten einverstanden erklärte.

3. Ich habe mit Kalkstabilisierungen die besten Erfahrungen gemacht.“

Bleiben Sie dabei?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Ja.

Abg. Dr. van T o n g e l: Wurde bei den Losbauleitern von irgendeiner Stelle Fühlung genommen hinsichtlich dieses Ausschusses, seiner Sitzungen und der hier zu machenden Aussagen?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Wir waren bei Hofrat Mayer zu einer Vorbesprechung eingeladen.

Abg. Dr. van T o n g e l: Wie lange hat diese Besprechung gedauert?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Sie hat schon etwas länger gedauert, vielleicht eineinhalb Stunden!

Es wurde gesagt, daß wir nicht aufeinander Steine werfen sollen. Es ist von Blockbildung die Rede gewesen. Auch das Exposé des Professors Jelinek von der Münchner Technik ist zur Sprache gekommen. Hofrat Mayer hat den Standpunkt vertreten, daß Casagrande nicht anzuwenden ist.

Abg. Dr. van T o n g e l: Hat sich bei dieser Besprechung eine Einheitsfront der Herren Losbauleiter ergeben oder waren einer oder mehrere anderer Ansicht?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Wir haben uns immer als Team angesehen, wir haben erwartet, daß der Herr Hofrat an der Spitze in Zeiten der Gefahr an unserer Seite stehen wird, sodaß wir das Aufeinander-keine-Steine-Werfen als Selbstverständlichkeit aufgefaßt haben.

Abg. Dr. van T o n g e l: Ich habe eigentlich hinsichtlich der Losbauleiter gefragt.

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Meine Nachbarn Schulz und Köhrer haben wiederholt gesagt, wir haben mit unserem eigenen Baulos genug zu tun. Uns hat nie interessiert, was auf einem Nachbarbaulos vorkommt. Wir sind gar nicht in der Lage, etwas Nachteiliges zu sagen.

Abg. Dr. T u l l: Wer hat den Ausdruck „Blockbildung“ gebraucht? Was wurde darunter verstanden?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Hofrat Mayer. Er verstand darunter, daß wir zusammenzuhalten haben, daß nicht einer auf den anderen losgehen oder einer über den anderen etwas Nachteiliges sagen soll. Natürlich hat er sich in erster Linie selber damit gemeint; das liegt auf der Hand.

Abg. Dr. T u l l: Sie sollten uns also sozusagen „synchronisiert“ gegenüberreten?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Das ist wohl so aufzufassen gewesen.

Abg. Dr. T u l l: Hat Hofrat Mayer bei dieser Aussprache gesagt, wie er sich die Richtung oder die Tendenz der Aussagen vorstellt?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Diese Tendenz konnte man einer Frage entnehmen, die ich an ihn gestellt habe. Ich habe gefragt, was sollen wir antworten, wenn uns vorgeworfen wird, daß wir zuwenig Baubucheintragungen gemacht haben. Da hat er gesagt, da werden Sie halt antworten, es war eine Hetzerei und ihr wart ständig unter Druck, was ja auch den Tatsachen entspricht.

Abg. Dr. T u l l: Hat er über den Eröffnungstermin gesprochen?

Dipl.-Ing. Zechel: Über diese Details ist nicht gesprochen worden. Er hat aber die Vermutung ausgesprochen, daß eher über den Eröffnungstermin gesprochen werden wird als über den Haager Kies.

Vorsitzender: Sind Sie gekündigt?

Dipl.-Ing. Zechel: Ich bin mit 30. September gekündigt.

Vorsitzender: Wer ist Ihr Vorgesetzter gewesen?

Dipl.-Ing. Zechel: Meine Vorgesetzten waren Hofrat Mayer und Oberbaurat Haase.

Abg. Dr. Mussil: Hat Hofrat Mayer versucht, Ihnen und den anderen Losbauleitern zu empfehlen, gewisse Vorkommnisse zu verschleiern oder vor diesem Ausschuß die Unwahrheit zu sagen?

Dipl.-Ing. Zechel: Hofrat Mayer ist ein viel zu gewiegter alter Beamter, als mit solchen Dingen zu kommen. Er würde von uns nie verlangen wollen, hier Unwahrheiten zu sprechen. Aber man kann ja ein Ding von zwei Seiten anschauen.

Abg. Dr. Mussil: Wie meinen Sie das? Haben Sie also den Eindruck gehabt, daß er die Besprechung deswegen einberufen hat, um Sie dazu zu bringen, gewisse Sachen, die Sie wissen, hier nicht zu sagen, oder gewisse Dinge anders darzustellen? Darauf können Sie nur mit Ja oder Nein antworten.

Dipl.-Ing. Zechel: Diesen Eindruck habe ich nicht gehabt.

Abg. Dr. Mussil: Sind bei dieser Besprechung konkrete Themen, wie Haager Material, Bitumenschichte, Termin usw., erörtert worden? Sind im Zusammenhang mit diesen Themen gewisse Richtlinien dafür besprochen worden, wie sich die Herren hier hinsichtlich dieser konkreten Angelegenheiten verhalten sollen?

Dipl.-Ing. Zechel: Der Tenor war selbstverständlich immer der, die Dinge so vorzubringen, wie sie sich tatsächlich ereignet haben.

Abg. Dr. van Tongel: In welcher Form ist an Sie bzw. an Ihre Kollegen die Aufforderung gerichtet worden, am 12. September bei Hofrat Mayer zu erscheinen? War das eine dienstliche Aufforderung? Ist der Gegenstand, um den es sich handelte, bezeichnet worden, oder war Ihnen bis zum Erscheinen in der Landesregierung nicht klar, worüber geredet werden sollte?

Dipl.-Ing. Zechel: Es war eine dienstliche Aufforderung, es wurde ja auch eine Reiserechnung gelegt, die unterschrieben und anerkannt wurde. Wir wußten im vorhinein nicht, weswegen wir erscheinen sollten.

Abg. Czernetz: Sie sagten, man könne jedes Ding von zwei Seiten sehen. Ist die Besprechung dazu einberufen worden, um die ganze Angelegenheit in einer bestimmten, für die Beteiligten günstigeren Weise erscheinen zu lassen?

Dipl.-Ing. Zechel: Ich konnte mich dieses Eindrucks nicht erwehren.

Abg. Dr. Kummer: Wurde diese Besprechung bei Hofrat Mayer nur im Zusammenhang mit der Untersuchung der Strengbergangelegenheit einberufen?

Dipl.-Ing. Zechel: Ja.

Abg. Dr. Kummer: Oder wurden dort auch noch andere Dinge besprochen?

Dipl.-Ing. Zechel: Nein.

Abg. Pölz: Sind Sie bei Ihren Anordnungen — Einstellung, schlechtes Material — von Vorgesetzten desavouiert worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Ich sagte, das Haager Material sei schlecht. Da dieses Material nachträglich bewilligt wurde, bin ich desavouiert worden. Ich bekam die berühmte Anordnung vom 11. Juni 1965 — ein Schreiben der Gruppenbauleitung Amstetten an die Firma Polensky & Zöllner —, in der es unter anderem ausdrücklich heißt: „Für den besonderen Fall wird auf die Erfüllung der Casagrande-Bedingung ... verzichtet ...“, das heißt, das Material braucht nicht frostsicher zu sein.

Abg. Pölz: Haben Sie auf Grund Ihrer Erfahrung oder auf Grund von Prüfungen erkannt, daß das Material ungeeignet ist?

Dipl.-Ing. Zechel: Zunächst einmal habe ich durch bloßen Augenschein festgestellt, daß die Qualität sehr schlecht ist. Nachher wurde meine Vermutung durch die Ergebnisse der Bodenprüfstelle St. Pölten bestätigt.

Abg. Pölz: Haben Sie diese Feststellungen ins Baubuch eingetragen?

Dipl.-Ing. Zechel: Das habe ich nicht ins Baubuch eingetragen, weil ich ja Gefahr gelaufen wäre, daß es nachträglich als gut bezeichnet wird.

Abg. Pölz: Sind Sie im Laufe Ihrer neunjährigen Tätigkeit in Niederösterreich hinsichtlich Ihrer Arbeitsausführung, Ihres Arbeitsfleißes oder hinsichtlich Ihres Könnens von Ihren Vorgesetzten beanstandet worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Überhaupt nicht.

Ich habe von Hofrat Mayer keine Klagen gehört. Nach diesem Zusammenbruch kam er im Februar zu mir und sagte — das war das einzige, was er mir sagte, ich habe es noch wortwörtlich im Ohr —: Wir haben uns doch vorgestellt, daß der Haager Kies besser ist, als er war.

Abg. Pölz: Sie sind also wegen Ihrer Arbeitsleistung nie — weder schriftlich noch mündlich — beanstandet worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Unsere Arbeiten sind so vielgestaltig, es kann hie und da schon etwas vorkommen. Das kommt jedem von uns unter. Es ist schon möglich, daß gesagt wurde: Bitte, das gefällt mir so nicht, das müßte anders gemacht werden.

Abg. Pölz: Dipl.-Ing. Mayer erklärte folgendes:

„Die Kündigung erfolgte, weil unserer Meinung nach Dipl.-Ing. Zechel einer unserer schwächsten Bauleiter war, was ich offen sagen kann. Bitte, er ist willig, aber er ist ... Und wenn man in solchen Situationen Personaleinschränkungen durchführen soll, muß man eben diejenigen Leute kündigen, die unserer Meinung nach dienstlich nicht voll entsprechen.“

Wie erklären Sie sich das? Es muß doch konkrete Bemängelungen Ihrer Arbeit gegeben haben, sonst hätte man einem Beamten vor diesem Ausschuss nicht dieses Zeugnis ausstellen können.

Dipl.-Ing. Zechel: Das ist ein ausgesprochener Kalauer.

Abg. Pölz: Hat es in Ihrer Dienstausbübung Zusammenstöße gegeben, die diese Beurteilung rechtfertigen?

Dipl.-Ing. Zechel: Nie!

Mein Baulos war als erstes fertig, meine Abrechnungen waren mit weitem Abstand früher fertig als die anderer. Hofrat Mayer hat mir von den schwierigen Baulosen auf den Strengbergen gleich zwei gegeben, das gibt man bestimmt keinem Schlechten.

Vorsitzender: Wir sind für Ihre Kündigung nicht zuständig. (Abg. Dr. van Tongel: *Ich bin nicht ganz dieser Meinung!*)

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Woraus haben Sie auf die mangelnde Qualität des Schottermaterials geschlossen?

Dipl.-Ing. Zechel: Man kann das optisch feststellen. Es gibt verschiedene Proben primitiver Art natürlich. Die Bodenprüfstelle bestätigte nachher meine Vermutung. Man stellt das durch einen primitiven Versuch auf der Baustelle fest und kann ungefähr sagen, das ist ausgezeichnet oder ganz schlecht. Allein durch das Betrachten der gewalzten Schichten ist es nicht möglich.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Sie sagten, Sie haben die Bodenprüfstelle St. Pölten laufend aufgefordert, Proben zu entnehmen. Steht das in Ihrer Kompetenz, oder mußten Sie das auf dem Dienstweg über die Gruppenbauleitung tun?

Dipl.-Ing. Zechel: Unsere Kompetenzen sind nicht abgegrenzt. Was wir tun und lassen können, steht nirgends. Es ist üblich und liegt im Interesse des Bauvorhabens, sich direkt an die Bodenprüfstelle zu wenden. Normalerweise hat es die Gruppenbauleitung zu tun.

Abg. Dr. van Tongel: Wie hoch war das Bauvolumen des Bauloses 22?

Dipl.-Ing. Zechel: Rund 25,5 Millionen.

Abg. Dr. van Tongel: Ist diese Summe erreicht worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Wir wußten vorzeitig, daß wir die Summe nicht überschreiten. Wir mußten diese Summe unterschreiten, weil die Mengenangaben in der Ausschreibung durchwegs nicht richtig sind. Die Rohbilanz sagt, daß wir zirka 23 Millionen Schilling erreichen werden.

Abg. Dr. van Tongel: Ist es eine Ausnahme oder der Regelfall, daß das Bauvolumen nicht erreicht wird?

Dipl.-Ing. Zechel: Im allgemeinen ist dies nicht der Fall.

Abg. Dr. van Tongel: Hätte die Verwendung von St. Valentiner Kies eine Erhöhung des Bauvolumens erforderlich gemacht?

Dipl.-Ing. Zechel: Die Firma wollte 30 S zuschlagen! Man hätte mit der Firma über diesen Betrag verhandeln müssen. Leider aber ist mit der Firma überhaupt nicht verhandelt worden.

Abg. Dr. van Tongel: Wer hätte verhandeln müssen?

Dipl.-Ing. Zechel: Hofrat Mayer hätte verhandeln und die Zustimmung des Ministeriums verlangen müssen. In einem anderen Fall ist es gelungen, St. Valentiner Material mit einem Preisaufschlag zu bekommen.

Abg. Dr. van Tongel: Was hätte die Verwendung des Valentiner Materials gekostet?

Dipl.-Ing. Zechel: Das wären höchstens drei Viertelmillionen gewesen. Da mein Baulos die Bausumme unterschreitet, wäre dieser Mehrbetrag gar nicht zum Vorschein gekommen. Ich habe Hofrat Mayer wiederholt auf das Unterschreiten der Bausumme aufmerksam gemacht. Wiederholt!

Vorsitzender: Im Leistungsverzeichnis heißt es, daß das Material für Frostschutz- und Tragschichten aus dem Raum St. Valentin (Ennsniederung) oder Haag stammen müssen. Die großen Transportweiten wären bei der Kalkulation zu berücksichtigen gewesen. Das ist daher deshalb ein Irrtum von Ihnen, weil die Firma schon bei der Ausschreibung gewußt hat, daß Sie das Material aus dem Raum St. Valentin wird nehmen müssen.

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Im Leistungsverzeichnis steht, daß die Firma verpflichtet gewesen wäre, St. Valentiner Material zu liefern. (*Abg. Dr. van Tongel: Ohne Preiserhöhung!*)

Die Firma weist nach, daß sich diese 26'30 S auf Haag beziehen. Sie weist in ihrer Kalkulation ferner nach, daß sie mit Haager Material gerechnet hat. Daher hat sie auch bei der Baueinleitung Haager Material gewünscht, das ihr leider bewilligt wurde. Ich muß sagen „leider“, weil wir damals von der Qualität des Haager Kieses und auch von seiner Ergiebigkeit kein klares Bild hatten.

Die Firma behauptet aber, die 26'30 S entsprechen dem Haager Kies.

Ich war anderer Meinung. Deswegen habe ich ja auch einen Preisnachlaß verlangt.

In Wirklichkeit verhält es sich so: Kommt man einer Firma mit einem Preisnachlaß, dann ist das das Schlimmste, womit man sie überhaupt treffen kann. Das stimmt sie ja gleich um. Ich wollte ja, daß sie auf den St. Valentiner Kies eingehe — mit einem Aufschlag.

Abg. Dr. Mussil: Darüber ist aber nicht verhandelt worden?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Darüber ist leider nicht verhandelt worden.

Abg. Dr. Mussil: Wie geht diese Überprüfung primitiver Art, von der Sie gesprochen haben, in der Praxis vor sich? Was macht man da mit dem Material?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Man macht (*Dipl.-Ing. Zechel demonstriert das mit seinen Fingern*) solche Würstel damit. Lassen sich Würstel machen und bleiben sie bestehen, dann ist das Material schlecht. Bei mir war überhaupt kein Sand drinnen, bei mir war es Ton.

Abg. Dr. Mussil: Hofrat Mayer hat nach Ihren eigenen Worten zu Ihnen gesagt — Sie verwendeten den Ausdruck „Zusammenbruch“ —, daß sich erst jetzt herausgestellt hat, daß das Haager Material doch schlechter gewesen ist. Auch Hofrat Mayer muß also all diese „Würstelproben“ und dergleichen gemacht und einen anderen Eindruck von diesem Material bekommen haben?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: „Würstelproben“ hat ein Hofrat Mayer nicht notwendig; er bekommt ja die Unterlagen von St. Pölten.

Abg. Dr. Mussil: War die Auskunft von St. Pölten ungünstig?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Sie war ungünstig.

Abg. Dr. Mussil: Wieso kann er dann sagen, daß das Haager Material doch schlechter gewesen ist? Da muß er sich auf etwas anderes als Sankt Pölten gestützt haben, auf etwas, was das Haager Material günstiger beschrieben hat als St. Pölten.

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Das war folgendermaßen zu verstehen: Er war der Auffassung, daß das Haager Material schon halten wird.

Abg. Dr. Mussil: In der Zeit, die vor dem Zeitpunkt liegt, in dem er diese Feststellung treffen mußte, muß sich in seiner Auffassung etwas geändert haben. Vorher muß ein positives Gutachten dagewesen sein, sonst hätte er nicht sagen können, dieses Material war doch schlechter. Worauf kann er sich da gestützt haben?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: In diesem Zusammenhang muß ich wieder mit meiner Beanstandung beginnen. Diese Beanstandung gelangte durch den Gruppenbauleiter bzw. seinen Stellvertreter Hase Hofrat Mayer in Wien zu Ohren. Hase ist dem Gruppenbauleiter als Sachverständiger für Bodenmechanik beigelegt worden. Er, der persönlich davon überzeugt war, hat meine Befürchtungen an Hofrat Mayer weitergeleitet. Dieser war ständig von der Qualität des Kieses im Bilde. Es verging keine Dienstbesprechung in Wien, bei der dieser alte Herr Hase nicht von Casagrande gesprochen hätte und davon, daß es notwendig ist ...

Hase ist leider krank, die Entschuldigung kommt auf schriftlichem Wege, er bittet um eine abermalige Vorladung. Er liegt mit einem leichten Gehirnschlag im Krankenhaus — auch die Strengberge.

Abg. Dr. Mussil: Sie haben mich nicht verstanden. Hofrat Mayer hat festgestellt: Das Haager Material ist schlechter gewesen, als ich geglaubt habe. Er muß Anlaß gehabt haben zu glauben, daß das Haager Material besser war.

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Das war seine persönliche Meinung. Er meinte, daß bedingt frostsicheres Material halten werde.

Ich erkläre nochmals, daß er bei dieser Dienstbesprechung am Montag vor dem Termin wieder gesagt hat, Casagrande existiere für ihn nicht. Das war seine Ansicht.

Abg. Dr. Mussil: Sind Ihnen aus Ihrer neun-jährigen Erfahrung Fälle bekannt, in denen auf diese Bedingung ausdrücklich oder stillschweigend verzichtet wurde?

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Casagrande ist eine harte Bedingung. Er ist ein Gelehrter, der wiederholt angegriffen wurde. Man versuchte, diese harte Bedingung zu mildern, ist aber immer wieder, gewitzigt durch verschiedene Vorfälle, zu Casagrande zurückgekehrt.

Abg. Dr. Mussil: Ich habe gefragt, ob Ihnen Fälle bekannt sind, wo ausdrücklich oder stillschweigend darauf verzichtet wurde.

Dipl.-Ing. Z e c h e l: Mir sind solche Fälle nicht bekannt.

Abg. Czernetz: Hat Ihnen Hofrat Mayer in der Besprechung am 12. September bestimmte Ratschläge hinsichtlich des Zeitdruckes bzw. Endtermins gegeben?

Dipl.-Ing. Zechel: Ich kann mich nicht erinnern. Es ist in keiner Form gesprochen worden, die man als Beeinflussung auffassen könnte. In diesem Sinne ist nicht gesprochen worden.

Abg. Czernetz: Sie haben vor der Strengberg-Untersuchungskommission gesagt, daß die mindere Qualität zumindest zum Teil mit dem Zeitdruck, den schlechten Wetterverhältnissen usw. zusammenhängt. Ist Ihnen ein Endtermin genannt worden? Welcher Termin war das?

Dipl.-Ing. Zechel: Es gibt einen amtlichen und offiziellen Termin, der in der Ausschreibung steht: der 30. Oktober. Der Zeitdruck, von dem ich gesprochen habe, bezieht sich ja auch auf die Schwarzdecke, auf die Firma Swietelsky, die bei uns gearbeitet hat und auch auf vielen, vielen anderen Baulosen der Autobahn engagiert war und daher unter Zeitdruck gestanden ist, den die herrschenden Witterungsverhältnisse verstärkt haben.

Abg. Czernetz: Der Termin 30. Oktober ist aber nicht eingehalten worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Bei mir schon, ich war am 15. Oktober fertig.

Abg. Czernetz: Wer hat den konkreten Auftrag gegeben, daß man im Dezember fertig sein muß und eröffnet werden muß?

Dipl.-Ing. Zechel: Das weiß ich nicht.

Abg. Dr. Tull: Die Firma Polensky & Zöllner hat für die Herstellung der Frostschutz- und Kiestragschichten Material aus Enns und Umgebung angeboten. Von wann stammt das Offert? — Das wird doch datiert sein!

Dipl.-Ing. Zechel: Ja, das wird datiert sein, aber der Zeitraum ist sehr gering, das sind ein paar Wochen.

Abg. Dr. Tull: Das wissen Sie nicht.

Bei der Bauübergabe am 17. Oktober 1963 erklärte der Vertreter der Firma Polensky & Zöllner, daß sie die „Absicht“ habe, Kies und Sand aus dem Raume Haag zu verwenden. Die Oberbauleitung hat, wie aus dem Bericht hervorgeht, dagegen keinen Einwand erhoben. Wer war seitens der Oberbauleitung anwesend?

Dipl.-Ing. Zechel: Dr. Kodric, der Stellvertreter des Hofrates Mayer. Ich war damals selbst anwesend. Dr. Kodric hat Haag bewilligt.

Abg. Dr. Tull: Dr. Kodric war damit einverstanden?

Dipl.-Ing. Zechel: Ja.

Abg. Dr. Tull: Ist das ins Baubuch eingetragen worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Da müßte ich nachschauen.

Zweck einer Eintragung ins Baubuch ist eine Dokumentation. In einem solchen Fall haben wir aber ein Verhandlungsprotokoll.

Abg. Dr. Tull: Dieses Protokoll ist von Kodric unterfertigt?

Dipl.-Ing. Zechel: Ja, natürlich.

Abg. Dr. Geißler: Vertraglich ist für alle vier Baulose eindeutig der 31. Oktober festgelegt worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Ich war am 15. Oktober fertig.

Abg. Dr. Geißler: Wie war das bei den Baulosen 19, 21 und 23?

Dipl.-Ing. Zechel: Die waren nicht fertig, daher der Druck. Die anderen mußten um Verlängerung des Termins ansuchen und begründen, warum sie den Termin nicht eingehalten haben. Ich mußte keine Meldungen machen.

Vorsitzender: Sind auf Ihrem Baulos Schäden entstanden?

Dipl.-Ing. Zechel: Ja.

Vorsitzender: Worauf sind diese Schäden zurückzuführen?

Dipl.-Ing. Zechel: Auf den Haager Kies.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Sie sagten, Kodric habe das Haager Material mehr oder weniger genehmigt. Er hat also der Firma von Haus aus ein Geschenk gemacht, weil der Antransport wesentlich kürzer war?

Dipl.-Ing. Zechel: Dieser Meinung bin ich effektiv. Gleichzeitig mit der Bewilligung des Haager Kieses hätte er eine Preisreduktion verlangen müssen.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: War bei der Aufbringung der Bitukiesschichte auf Ihrem Baulos Frost zu beobachten oder geschah das bei günstigen Temperaturen?

Dipl.-Ing. Zechel: Wir sind am 15. Oktober fertig geworden. Es gab keine Minustemperatur.

Abg. Dr. Mussil: Wieso konnten Sie trotz der schlechten Witterung im damaligen Herbst — es hat die ganze Zeit geregnet — bis zum 15. Oktober als einziger fertig werden?

Dipl.-Ing. Zechel: Wegen der besseren Organisation und der besseren Maschinen. Das ist ja die sechstgrößte Firma Deutschlands. Es wurden dort Erdbaumaschinen eingesetzt, die Sie auf der ganzen übrigen Strecke nicht gesehen haben.

Abg. Dr. Mussil: Ist auf Ihrem Baulos während der damaligen Regenzeit, während der die anderen Firmen eingestellt haben, weitergearbeitet worden?

Dipl.-Ing. Zechel: Das ist mit den derzeitigen Arbeitskräften überhaupt nicht mehr möglich. Das hätte man früher machen können.

Abg. Dr. Mussil: Infolge des Regens war die ganze tragende Schicht durchfeuchtet. Darauf ist unmittelbar das Bitumenmaterial aufgebracht worden. Können die nachträglich aufgetretenen Schäden auch auf diese feuchte Unterlage und diese starke Durchfeuchtung der tragenden Schichten zurückzuführen sein?

Dipl.-Ing. Zechel: Die 10 cm starke Bitu-kiesschicht ist porös. Die Folge davon ist, daß Wasser durch diese Schicht durchdringt. Im selben Augenblick, in dem Haager Kies mit Wasser zusammenkommt, verliert er die Tragfähigkeit. Er hat nicht die Fähigkeit, so wie richtiger Frostkies Wasser abzuleiten.

Abg. Dr. Mussil: Wenn das Haager Material in vollkommen trockenem Zustand hätte aufgebracht werden können, hätte es dann mehr Feuchtigkeit aufnehmen können als nasses Material?

Dipl.-Ing. Zechel: Nein, Herr Abgeordneter, jetzt sprechen Sie aber von etwas anderem als vorher.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Das ist ein Mißverständnis.

Vorsitzender: Ich glaube, das ist vollständig geklärt: Wenn zum Haager Material Wasser kommt, ist es aus ...

Abg. Dr. van Tongel: Ist Ihnen aus eigener Wahrnehmung bekannt, ob im Frühsommer dieses Jahres Personaleinschränkungen erfolgt sind?

Dipl.-Ing. Zechel: Herr Staatssekretär! Ich bin schon der Meinung, daß meine Kündigung mit der Affäre etwas zu tun hat. (*Widerspruch.*) Wenn Sie von Arbeitseinschränkungen sprechen, dann muß ich sagen, daß das indirekt mit meiner Kündigung etwas zu tun hat. Ich bin als einziger von dieser Strecke gekündigt worden. Im Gegenteil, es sind neue Leute herangezogen worden, weil Mangel herrscht und nicht, wie es in der Kündigung heißt, eine Arbeitseinschränkung, sondern eine Arbeitsausweitung vorliegt. Andere Herren wurden etwa vom Güterwegebau oder von der Südstrecke abgezogen und auf der Weststrecke eingesetzt.

Abg. Dr. van Tongel: Welche Begründung ist in Ihrer Kündigung angegeben worden?

Dipl.-Ing. Zechel: In der Kündigung — das diesbezügliche Schreiben stammt vom 8. Juni 1966 — heißt es unter anderem:

„Infolge Umorganisation im Bereich der Autobahnverwaltung und gleichzeitiger Arbeitseinschränkung sieht sich das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung veranlaßt, Ihr bei der Bundesstraßenverwaltung A — Autobahn, Ab-

schnitt Niederösterreich, eingegangenes Dienstverhältnis unter Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist mit Wirkung vom 30. September 1966 zu kündigen.“

Ferner ist von der Abfertigung die Rede.

Vorsitzender: Meiner Meinung nach gehört das nicht hierher.

Abg. Konir: Dagegen möchte ich schon protestieren.

Abg. Dr. van Tongel: Wir haben verschiedene voneinander abweichende Gründe für die Kündigung gehört.

Vorsitzender: Ich betone: An und für sich ist die Kündigung ein Faktum, das nachher gesetzt wurde und mit den Vorfällen beim Bau der Strengberg-Autobahn praktisch nichts zu tun hat. Ich nehme an, daß Sie die Ihnen zustehenden Rechtsmittel bzw. gerichtlichen Schritte unternehmen haben.

Abg. Konir: Die Gewerkschaft hat ihm rechtlichen Schutz gewährt.

Vorsitzender: Ich glaube, wir kommen hier in eine Sache hinein, die nicht in unseren Bereich gehört. Dafür ist das Arbeitsgericht zuständig.

Abg. Dr. van Tongel: Vogler sagte: Ein Grund der Schäden war der Arbeitskräftemangel. Hofrat Mayer sagte: Zechel war der schwächste Bauleiter, er mußte daher gekündigt werden. Der Herr Zeuge legte sein Kündigungsschreiben vor, in dem wieder ein anderer Grund — die dritte Version — angegeben wird.

Vorsitzender: Ich möchte ein Kündigungsschreiben sehen, in dem steht, daß die Kündigung wegen schlechter Dienstleistung erfolgt.

Abg. Dr. Mussil: Sehr richtig.

Abg. Dr. van Tongel: Bei Tarifangestellten jedoch muß der Grund angegeben werden, er muß zutreffend sein. Für mich war jedenfalls bedeutungsvoll, daß hier divergierende Zeugenaussagen vorliegen.

Abg. Dr. Geißler: Eine technische Frage: Sie waren am 15. Oktober mit Ihrem Los fertig. Sind Sie der Meinung, daß dann, wenn man nach dem 15. Oktober eine Verschleißschicht aufgebracht hätte, die Schäden geringer gewesen oder überhaupt nicht aufgetreten wären? Ich weiß, daß das in der Ausschreibung nicht enthalten war.

Dipl.-Ing. Zechel: Das Ministerium war der Ansicht, daß eine Verschleißschicht nicht notwendig ist.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Wäre es technisch möglich gewesen, noch nach dem 15. Oktober diese Schicht aufzutragen, wenn sie vorgeesehen gewesen wäre?

Dipl.-Ing. Zechel: Ja. Bei mir ohneweiters.

Abg. Dr. Geißler: Wie lange dauert das?

Dipl.-Ing. Zechel: Sie ist 3 cm stark, ich habe 27 km. Das geht rasch, das ist in zehn Tagen fertig.

Abg. Konir: Ist Ihnen bekannt, daß unter den bei der Autobahn Beschäftigten davon gesprochen wurde, daß leitende Herren auf Kosten von Baufirmen Mittelmeerreisen gemacht haben?

Dipl.-Ing. Zechel: Ich weiß nur von der Mittelmeerreise, die Hofrat Mayer gemacht hat. Das war vor einigen Jahren, als ich in der Hohenstaufengasse beschäftigt war. Über diese Reise hat das ganze Büro gesprochen.

Vorsitzender: Wenn Sie schon diese Aussage machen, müssen Sie auch sagen, ob da ein Zusammenhang mit der Tätigkeit als Oberbauleiter bzw. mit den Firmen besteht.

Dipl.-Ing. Zechel: Wir alle wissen, was zwischen den Zeilen steht. Ich glaube nicht, daß man das mit den Strengbergen in Verbindung bringen kann. Das entzieht sich völlig meiner Kenntnis, das kann ich gar nicht wissen.

Abg. Dr. Mussil: Was wollten Sie zum Ausdruck bringen, als Sie davon sprachen, daß wir alle wissen, „was zwischen den Zeilen steht“? Ich muß Sie schon bitten, das ganz genau zu präzisieren.

Dipl.-Ing. Zechel: Gerne. Ich bin der Ansicht, daß ein Hofrat derartige Bezüge hat, daß er sich eine Mittelmeerreise leisten kann.

Vorsitzender: Ich danke.

Befragung des Losbauleiters Ing. Eduard Köhler

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Sie sind bereits von der Strengberg-Kommission vernommen worden. Ich lese das Protokoll vor:

„Protokoll vom 1. März 1966

Über Einladung der Kommission erscheint Herr Ing. E. Köhler, Losbauleiter des Bauloses 23, und gibt über Befragten an:

1. Ich führe die in den Strengbergbaulosen aufgetretenen Schäden (Baulos 23)

- a) auf den späten Zeitpunkt der Durchführung der Arbeiten im November und teilweise schon Oktober zurück, es war das einzubauende Material feucht und froren schon während des Einbaues.
- b) Bei der Bitumenkiesschichte hat das Material nicht ganz die richtige Siebkurve erreicht, sodaß es zu Nesterbildungen kam, die sich sehr bald zu umfangreichen Schäden ausweiteten.

c) Als zu vermuten stand, daß der Fertigstellungstermin möglicherweise nicht eingehalten werden könne, ist der Firma zur Erreichung des mengenmäßigen Materials der Einbau von Haager Material zugestanden worden. Ich erhielt diese Nachricht von der Firma Zehethofer und habe mich durch eine Rückfrage bei der Gruppenbauleitung (Oberbaurat Haase) von der Richtigkeit dieser Mitteilung überzeugt.

d) Die zu große Wasserdurchlässigkeit der Bitukiesschichte.

2. Ich hätte nichts unternehmen können, um diese Schäden verhindern zu können, weil ich zur einzig möglichen Maßnahme, nämlich die Baueinstellung, keine Zuständigkeit hatte. Ich habe lediglich den Gruppenbauleiter und Ing. Hase anlässlich von Baustellenbesuchen wiederholt mündlich aufmerksam gemacht und ihn gebeten, bei Vorsprachen in der Oberbauleitung die Sprache darauf zu bringen.

3. Die Anweisungen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung zur Führung der Bautagebücher sind mir bekannt. Die Eintragung vom 23. 11. 1965, lfde. Nr. 72 im Baubuch Nr. 2, in der die Firma Zehethofer Bedenken gegen den Weiterbau wegen des schlechten Wetters äußerte und ihn mit der Einhaltung des Baupermins begründet, habe ich mir zu eigen gemacht. Von mir aus habe ich eine derartige Eintragung deshalb nicht gemacht, weil sie von der Firma zum Anlaß genommen worden wäre, um die Nichteinhaltung des Baupermins zu begründen.

4. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Eintragung im Bautagesbericht 404. Über Vorhalt der von der Gruppenbauleitung aufgestellten Temperaturaufstellung, laut der sich am 26. 10. 1965 erstmalig eine Minustemperatur von -2 Grad (sieben Uhr früh) ergibt, erkläre ich, daß diese Aufstellung mit meinen Unterlagen nicht übereinstimmt, da laut diesen bereits am 14. 10. um 7 früh eine Temperatur von -1 Grad herrschte.

Zur Frage der Bitukiesschichte muß ich feststellen, daß wegen des langen Antransportweges von zirka 20 bis 22 km vielfach nicht mehr die vorgeschriebenen Einbautemperaturen vorhanden waren und demnach keine entsprechende Verdichtung mehr möglich war.

5. Die Ergebnisse der Bodenprüfstelle wurden mir erst nach Eröffnung schriftlich bekanntgegeben, lediglich in einem Fall wurde ich mündlich von Ing. Jenisch in Kenntnis gesetzt, daß der Anteil an Feinteilen über dem zulässigen Maß liege.“

Sind Sie heute noch mit diesem Protokoll einverstanden?

Ing. Köhler: Jawohl.

Vorsitzender: Haben Sie etwas hinzuzufügen?

Ing. Köhrer: Im Grunde genommen nicht. Ich habe mir nur das noch einmal chronologisch aufgeschrieben.

1. Schuld war zunächst der Termin, weil man um diese Jahreszeit bei solchen Wetterverhältnissen keine Straßen bauen soll.

Es hat geheißen, es ist eigentlich kein Termin gegeben. Das wurde zumindest etliche Male betont. Ich habe mir aber einen Erlaß des Ministeriums notiert, in dem steht, daß die regelmäßige Beobachtung des Fortschrittes der Arbeiten im Streckengebiet Strengberg, Oiden, Ennsdorf der Westautobahn im Hinblick auf die beabsichtigte Verkehrsübergabe von größter Bedeutung ist.

Das ist meiner Meinung nach eine Terminangabe. Darum sah ich den Termin gegeben.

2. Schlechtwetter. Ab November andauernde Durchnässung des eingebrachten Kiesmaterials, Arbeiten bei jedem Wetter sowie auch Nachtarbeiten.

3. Einbringen von Kiesmaterial auch bei Frost und Schneefall. Schnee und Kies konnten nicht getrennt werden.

4. Bitukies bei Minustemperatur eingebaut, daher spröde, großporig und sehr wasserdurchlässig.

5. Ungenügende Konstruktionsstärke ohne 25 cm-Betondecke der Oberbauerstellung, somit unzureichend gegen Frosttiefe.

6. Ungenügende Stärke der Bitukiesschichte. Bei der Bitukiesschichte einerseits eine Toleranz von minus eins möglich, bei der Unterbauplanschicht eine Toleranz von 1½ cm. Wenn beide Toleranzen zusammenfallen, konnte die Bitukiesschichte an einer Stelle 7½ cm sein. Das entspricht zwar noch den Vorschriften, ist aber nur mehr 75 Prozent der tatsächlichen Stärke, die mit 10 cm ausgeschrieben war.

7. Nach Verkehrsübergabe wurde sofort die Fahrt ohne Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkung auch für den Schwerstverkehr freigegeben.

8. Auch die Tausalzstreuung hat eine zerstörende Wirkung auf den Bitukies ausgeübt sowie eine Nässebildung verursacht, die sich innerhalb der Tragschichte angereichert hat.

9. Anreicherung des eingebrachten Kiesmaterials durch die Verdichtung und den Verkehr, wodurch das Material mit immer mehr Feinteilen angereichert wurde, dadurch wurde die Frostempfindlichkeit der eingebauten Materialien während des Verkehrs weiterhin erhöht.

Vorsitzender: Habe ich überhört oder haben Sie nicht zu Protokoll gegeben, daß der Einbau des Haager Materials schuld sei?

Ing. Köhrer: Das habe ich nicht drinnen. In meinem Bauabschnitt wurde Haager Material zu einem geringeren Prozentsatz, mit zirka 15 Prozent eingebaut. Bei einer wirklich gründlichen Durchmischung hätte es den Bedingungen entsprochen. Nasses Material aber konnte praktisch nicht mehr durchmischt werden.

Vorsitzender: Ist im Baulos 23 auch der Schotter ausgeräumt worden?

Ing. Köhrer: Ja, denn es hat sich herausgestellt, daß die Durchmischung des Materials ungenügend war.

Vorsitzender: Sie haben Schotter von Ulmerfeld-Waldheim bezogen?

Ing. Köhrer: Ja, hauptsächlich. Das Material aus Haag wurde bei mir erst ungefähr Ende September, Anfang Oktober eingebaut, weil es von dieser Zeit an nicht mehr möglich war, aus der Schottergrube Ulmerfeld wegen ihrer weiten Entfernung ...

Vorsitzender: Ist das Material aus Ulmerfeld als frostsicher festgestellt worden?

Ing. Köhrer: Ja.

Vorsitzender: So haben Sie eigentlich in Ihrem Baulos nur frostsicheres Material verwendet?

Ing. Köhrer: Nein, es kamen ja dann 15 Prozent Haager Material dazu. Nachdem die Durchmischung wahrscheinlich infolge des nassen Wetters nicht mehr möglich war, kam es zu papptigen Stellen. Das Haager Material ist über die ganze Strecke, die zirka 3,5 km lang ist, verteilt worden. Die Mischung war vielleicht unzureichend, weil das nasse Material infolge der nicht mehr vorhandenen Rollfähigkeit einen Mischprozeß im notwendigen Ausmaß nicht mehr zugelassen hat.

Abg. Dr. Mussil: Sie sagten, eine der Ursachen dafür, daß es zu diesen Aufbrüchen gekommen ist, sei die Verwendung des durchfeuchteten Materials gewesen. Hier geben Sie aber als einen Grund an, daß sich infolge der Durchfeuchtung die Mischfähigkeit verringert hat. Übt ein länger dauernder Regen oder eine andere starke Durchfeuchtung auch bei dem Material, das nicht gemischt wurde, Einfluß auf die Tragfähigkeit des Unterbaues aus, wenn es also nachträglich regnet und wenn nachträglich nur eine dünne Bitumenschicht aufgebracht wird?

Ing. Köhrer: Feuchtigkeit im Kiesmaterial hat, auch wenn dieses gut ist, auf jeden Fall eine nachteilige Wirkung auf die Festigkeit. Man hat ja die einzelnen Schichten durch die sogenannten Druckproben abgenommen. Es sollten ja bestimmte Werte, diese ME-Werte, die in der Kies-tragschichte 1000 und in der Frostschutzschichte

400 betragen, erreicht werden. Diese Werte konnten im durchfeuchteten Zustand in der Kiestragschicht überhaupt nicht mehr erreicht werden.

Abg. Dr. Mussil: Bei einem schlechteren Material wirkt sich die Durchfeuchtung also umso ungünstiger aus?

Ing. Köhler: Ja.

Abg. Dr. Mussil: Es war von der Geschwindigkeitsbegrenzung die Rede und davon, daß die Schwerfahrwerke einen nachteiligen Einfluß ausgeübt haben. Sind Sie der Meinung, daß es dann, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgestellt worden wäre, nicht zu diesen starken Aufbrüchen gekommen wäre?

Ing. Köhler: Auf jeden Fall, denn es hat sich gezeigt, daß die Tankwagen nicht mit der ihnen zugebilligten Geschwindigkeit von 60 km/h, sondern mit 90 und 100 km/h gefahren sind. Wenn eine Stelle schadhafte war, haben die schweren Lastwagen das Material sozusagen herausgesaugt. Innerhalb von zwei Stunden war auf diese Weise ein handgroßer Schaden auf zwei bis drei Quadratmeter Größe angewachsen; der Verkehr war ja ungemein stark.

Abg. Dr. Kummer: Es war davon die Rede, daß die ganze Strecke, das ganze Baulos 23, aufgerissen wurde.

Ing. Köhler: Wobei zum Teil nur die Kiestragschicht, zum Teil beide Schichten herausgenommen wurden.

Abg. Dr. Kummer: Wurde Haager Material auf der ganzen Strecke oder nur auf Teilen derselben beigemischt?

Ing. Köhler: Es gab vielleicht Abschnitte, wo das nicht vorgekommen ist. Im allgemeinen wurde es in den Oberflächenschichten auf jeden Fall verwendet, weil die beiden Schotterarten, die sonst auf dem Baulos verwendet wurden, also das Ulmerfelder Material und auch das Material aus der Donaubaggerung in Wallsee, keine Bindung ergeben haben. Um also die Schicht zu einem gewissen bindigeren Abschluß zu bringen, um überhaupt darauf fahren zu können, hat man Haager Material, das bindigere Bestandteile enthalten hat, darüber gemischt.

Abg. Dr. Kummer: Wenn man dieses Haager Material nicht dazugemischt hätte, wäre es dann nicht zu diesen Aufbrüchen gekommen? Denn wenn Sie nicht überall Haager Material verwendet hätten, hätten sich nur auf einem Teil der Strecke Aufbrüche ergeben.

Ing. Köhler: Es ist ja nicht alles aufgebrochen. Ich möchte sagen, daß es in vielen Fällen gar keine Frostaufbrüche waren.

Ich habe mir am 2. Jänner, als verschiedene Fahrbahnstellen eröffnet wurden, folgende Notiz gemacht:

Bei den Frostaufbrüchen westlich A 16, linke Fahrbahn, wird festgestellt: Die Kiestragschicht unter den zerstörten Flächen ist zum überwiegenden Teil geschlossen und ebenflächig. — Das heißt, sie hat nicht irgendwelche Verformungen. Diese waren zum Teil sogar in tieferliegenden Schichten festzustellen. — Zwischen der Kiestragschicht und der Bitumenkiesschicht sind Wasseransammlungen zu bemerken, welche eine Trennung der Bitukiesschicht von der Tragschicht bewirken und voraussichtlich der Hauptgrund für die Zerstörung der Bitukiesschicht sind. — Das heißt also: Die Kiestragschicht war in ihrer Oberfläche nicht so wasserdurchlässig wie der Bitumenkies. Es hat sich also zwischen dem Bitumenkies und der Kiestragschicht ein Wasserfilm gebildet. Wenn dieser gefroren ist, hat er die Schicht gehoben und zum Brechen gebracht. — Teilweise anscheinend in Strecken, in welchen die zweite Bitukiesschicht mit Abstand von der ersten Schicht aufgebracht wurde.

Die Bitukiesschicht wurde in zwei Schichten mit je 5 cm Stärke aufgebracht. Diese zwei Schichten sollten sich sozusagen verschweißen und eine 10 cm starke Bitukiesschicht bilden. Dort, wo sie mit Abstand aufgetragen wurden, haben Proben ergeben, daß die beiden Schichten keine Verbindung hatten. Diese Trennung der Bitukiesschicht in zweimal 5 cm hat zum Teil eine tragende Bitukiesschicht von nur 5 cm dargestellt, die gar nicht 10 cm stark war, weil die beiden Schichten nicht miteinander abgebunden waren.

Abg. Dr. Mussil: Sie haben gesagt, daß durch die Verdichtung und infolge des Verkehrs die Tragschicht und das Kiesmaterial in seiner Konsistenz verändert wurden, daß die Teilchen kleiner geworden sind und die Körnung schwächer. Dadurch ist das Material schlechter geworden.

Tritt dieser Effekt auch dann ein, wenn eine entsprechende Bituschicht darüber liegt, oder wirkt sich das nur aus, wenn die Schicht zu dünn ist oder wenn schon Aufbrüche vorhanden sind?

Ing. Köhler: Die Bituschicht kann sich infolge ihrer Elastizität wie Gummi verschiedenlich verformen, bleibt aber in ihrem Gefüge. Die darunter liegenden Schichten, die diese bituminösen Bindungen nicht haben, können durch die schlagartigen Belastungen Verfeinerungen und Zerkleinerungen erfahren.

Der Ingenieur der Bodenprüfstelle hat in letzter Zeit in einem Versuch festgestellt, daß das Ulmerfelder Kiesmaterial im Zuge der Kompromierung, also der Walzung, um die Festigkeit zu erreichen, von 3½ Prozent Feinteilen auf 6 Prozent Feinteile angereichert wurde. Das ist natürlich eine wesentliche Anreicherung, weil damit

die zulässigen Grenzen praktisch erreicht sind und ein gutes Material allein durch die Arbeitsvorgänge im eingebauten Zustand in der Qualität total vermindert wurde.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Wieso war das Baulos 22 schon am 15. Oktober fertiggestellt?

Ing. Köhler: Mit der Arbeit wurde ein halbes Jahr früher angefangen, und es waren nicht diese Massen zu bewältigen. Die Firma Zehethofer, die das Baulos 23 hatte, hatte noch ein zweites Baulos auf den Strengbergen.

Ich habe selbst erlebt, daß Gewitter quer über die Autobahn gezogen sind. Am Anfang des Bauloses war kein Regen, am Ende hat es geschüttet. Das Baulos war also nicht gleichmäßig bearbeitbar. Ich glaube, die Firma hat errechnet, daß allein die Schlechtwettertage den Baetermin um vier bis fünf Monate verlängert haben.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Sind Sie der Ansicht, daß die Firmen nicht ihr Möglichstes getan haben?

Ing. Köhler: Nein, im Gegenteil. Farbphotos zeigen mehr gelbe Farbe — das sind die Fahrzeugfarben der Bagger und Transportgeräte — als braun, so konzentriert war der Einsatz von der Entnahmestelle in die Trasse.

Abg. Dr. Tull: Haben Sie am 12. September an der Aussprache bei Hofrat Mayer teilgenommen?

Ing. Köhler: Ich war dabei.

Abg. Dr. Tull: Wie lange hat diese Aussprache gedauert?

Ing. Köhler: Eineinhalb Stunden. Ich wurde nicht verständigt, ich habe vom Kollegen Zechel von dieser Aussprache erfahren.

Abg. Dr. Tull: Worüber ist gesprochen worden?

Ing. Köhler: Hofrat Mayer wollte eine gewisse Koordinierung unserer Aussagen, eine Linie, daß nicht jeder wo anders anfängt.

Abg. Dr. Tull: Wie sollte diese Linie aussehen?

Ing. Köhler: Ich habe nur zufällig daran teilgenommen, ich war zu dieser Zeit auf Urlaub. Ich habe die ganze Sache nicht so wichtig genommen.

Er sagte über den Termin, daß der Termin, noch im Dezember 1965 zu eröffnen, zu kurz gestellt war.

Abg. Dr. Tull: Am 10. September 1965 hat Ing. Legat von der Firma Zehethofer bei Gruppenbauleiter Haase vorgesprochen und ihm mitgeteilt, daß im Hinblick auf eine bestimmte Zwangslage Material aus Haag entnommen wer-

den soll, wobei der Gruppenbauleiter angesichts dieser Zwangslage dieser Verwendung zugestimmt hat. Was war das für eine Zwangslage?

Ing. Köhler: Der Antransport von Schotter aus Ulmerfeld und Wallsee genügte infolge der Kapazität der Anfuhrstraßen nicht, sondern es mußte noch eine dritte Stelle herangezogen werden, um die Schottermengen, die in diesem Zeitraum noch einzubringen waren, zu bewältigen.

Abg. Dr. Tull: Diese Maßnahmen wurden also unter dem Aspekt des Eröffnungstages notwendig?

Ing. Köhler: Jawohl.

Vorsitzender: Man hat dieses Material nicht nur deswegen verwendet, weil die vorhandene Menge nicht ausreichte, sondern auch deswegen, weil es notwendig war, eine Bindung herzustellen.

Ing. Köhler: Die Bindung hätte man auch dadurch erreichen können, daß man ein bißchen lehmiges Material darüber gestreut hätte. Dafür hätte man nicht unbedingt Haager Schotter gebraucht, wohl aber für die Auffüllung der fehlenden Kubatur.

Abg. Dr. Tull: Ich entnehme dem Protokoll vom 1. März 1966, daß Sie in Anbetracht der damaligen Verhältnisse und der sich daraus eventuell ergebenden Konsequenzen pflichtgemäß den Herrn Gruppenbauleiter Haase „wiederholt mündlich aufmerksam gemacht“ haben, die Baueinstellung zu verfügen, weil Sie dafür nicht zuständig waren. Sie haben „ihn gebeten, bei Vorgesprächen in der Oberbauleitung die Sprache darauf zu bringen“. Ist Ihnen aus diesen Gesprächen bekannt, ob Herr Dipl.-Ing. Haase bei der Oberbauleitung in diesem Sinne vorstellig geworden ist?

Ing. Köhler: Ich hatte den Eindruck, daß er es nicht vorbrachte, und zwar deswegen nicht, weil seitens des Ministeriums jede Woche eine Bereisung stattfand, bei der immer nur Kubaturen festgehalten wurden: Was wurde geleistet, was muß noch geleistet werden, um bis zum 11. Dezember fertig zu werden?

Abg. Dr. Geißler: Dieser Dezember-Termin wird ja sicherlich irgendwie begründet gewesen sein. Wahrscheinlich waren es verkehrspolitische Erwägungen. Man wollte den Kraftfahrzeugverkehr im Winter schon über die neue Strecke führen. Hat man in Ihren Kreisen darüber gesprochen, ob es vertretbar sei, diese Straße unter dem vorhandenen Druck zu bauen und allfällige Schäden in Kauf zu nehmen? Hat man es nicht für richtig gehalten, den Termin um vier oder fünf Monate hinauszuschieben?

Ing. Köhler: In meinen Kreisen sicherlich, im allgemeinen sicher. Ich habe nicht nur mit meinen Kollegen, also in technischen Kreisen,

darüber gesprochen, sondern habe sogar privat in meinem Bekanntenkreis erklärt: Das ist doch ein Wahnsinn, was wir jetzt da draußen machen; diese Straße geht doch wegen der Verhältnisse, unter denen wir arbeiten, garantiert im Winter wieder zugrunde. — Als dann die Zeitungen über die aufgetretenen Schäden berichteten, sagten verschiedene Bekannte: Hat er nicht schon seinerzeit gesagt, daß das die Folge sein wird?

Vorsitzender: Haben Sie bei Ihrer Erklärung, die Straße werde zugrunde gehen, an Oberflächenschäden gedacht, von denen einmal, ich glaube, Hofrat Sommer gesagt hat, man werde sie in Kauf nehmen, oder haben Sie dabei an die Schäden gedacht, die dann wirklich aufgetreten sind?

Ing. Köhler: Schäden waren bei mir schon während des Einbaues vorhanden. Als die Nordfahrbahn gemacht war, sind auf der Südfahrbahn bereits Schäden aufgetreten. Da konnte der Frost nicht diese ungeheure Wirkung haben, sondern es waren reine Belastungsschäden, die auf den Bauverkehr zurückzuführen waren. Damit war klar, daß abgesehen von Frostschäden diese Fahrbahndecke den Verkehr nicht verkraften kann.

Vorsitzender: Konnten Sie das Ausmaß der Schäden, wie sie sich tatsächlich ergeben haben, voraussehen?

Ing. Köhler: Den Umfang der tatsächlich eingetretenen Schäden hat man vielleicht nicht vorausgesehen.

Abg. Pölz: Im Baubuch des Bauloses 23 steht:

„Seit Einbruch des Winterschlechtwetters mit dem ersten Schneefall am Sonntag, 13. 11., und wechselndem Frost und Tauwetter wird von der Firma, um den von der Bauherrschaft geforderten Termin zu halten, Tragschicht und Bitukies eingebaut, obwohl dies technisch nicht mehr zu vertreten ist. Inwieweit diese Bauweise zu späteren Schäden führt, ist derzeit nicht abzusehen. Die Firma muß für diese etwaigen Schäden die Haftung ablehnen.“

Haben Sie diese Eintragung vom 23. November gekannt?

Ing. Köhler: Natürlich. Ich habe die Firma sogar veranlaßt, sie zu machen. Die Firma wollte nämlich, daß ich eintrage, daß man unter diesen Umständen nicht mehr arbeiten könne. Da mir das Pouvoir nicht gegeben war, eine Eintragung in diesem Sinne zu machen ...

Abg. Pölz: Diese Eintragung durften Sie nicht machen?

Ing. Köhler: Wenn ich eingetragen hätte, daß ein Weiterarbeiten nicht möglich ist, so hätte ich der Firma damit die Einstellung erlaubt.

Abg. Pölz: Wäre Dipl.-Ing. Haase berechtigt gewesen, die Einstellung zu verfügen?

Ing. Köhler: Nein.

Abg. Pölz: Was haben Sie nach der von Ihnen veranlaßten Eintragung gemacht?

Ing. Köhler: Ich habe diese Eintragung sofort abgeschrieben und brieflich an die Gruppenbauleitung weitergeleitet. Ich fügte hinzu, daß die Firma diese Eintragung gemacht hat und ich sie der Gruppenbauleitung hiemit raschest zur Kenntnis bringe.

Der Firma habe ich gesagt: Ich kann keine Eintragung machen, denn dann stellt ihr ein. Daher erklärte ich: Tragt ihr das ein, ich gebe es meiner Dienststelle bekannt.

Abg. Pölz: Ich lese hier, daß auf einer Straße von Meilersdorf Material aus einer Haager Grube transportiert worden ist. Das dürfte auch hinsichtlich Ihres Bauloses der Fall gewesen sein. Hier ist von „bedingt frostsicherem“ Material die Rede. Es heißt: „Dies mußten wir deshalb tun, um die tägliche Menge von 500 m³ auf 1000 m³ zu erhöhen und so das gewünschte Fertigstellungsziel zu erreichen.“ Wer hat das angeordnet?

Ing. Köhler: Die Verwendung von Haager Material ist notwendig geworden, weil man aus Ulmerfeld und Wallsee nicht genügend Material heranbringen konnte. So hat die Firma von der Bezirkshauptmannschaft die Bewilligung erhalten, mit bestimmten Baufahrzeugen — 13 m³ Inhalt, nicht gefedert —, die sonst nicht zugelassen sind, die Strecke Haag—Baustelle zu befahren. Daher wurde für die Firma die Haager Schottergrube als Entnahmestelle wichtig und interessant.

Abg. Pölz: War das auf Ihrer Baustelle, wo man gesehen hat, daß sich die ersten 5 cm Bitumenkiesdecken bereits zersplittert und abgehoben haben?

Ing. Köhler: Nein, wir sind ja nicht gefahren. Das Einbringen der Bitukieschichten erfolgte so, daß kein Verkehr darüber ging.

Abg. Pölz: Bei einer Bauhofausfahrt soll sich die erste 5 cm-Schicht abgehoben haben.

Ing. Köhler: Das könnte sein. Diese Stelle wurde herausgenommen und in größerem Ausmaß nach Beendigung der Fahrten noch einmal gemacht.

Abg. Czernetz: Bedeutet die Eintragung ins Baubuch mehr als ein bloßes protokollarisches Festhalten des Verlaufes?

Ing. Köhler: Es heißt: Das Baubuch ist ein Dokument, kein Bautagebuch. Diese Eintragungen können jederzeit vor Gericht usw. Beweiskraft haben. Ich konnte eine Eintragung, die der Firma die Möglichkeit des Einstellens gibt, nicht machen, weil ich alles tun mußte, um weiterzuarbeiten.

Abg. Czernetz: Sie haben „wiederholt mündlich aufmerksam gemacht“, es aber nirgends protokolllarisch festgehalten. Das ist ein Mangel, der mir nicht ganz klar ist.

Vorsitzender: Das Stärkere ist das Eintragen ins Baubuch. Sie haben daher mündlich darauf aufmerksam gemacht, weil Sie keinesfalls der Firma Anlaß geben wollten, den Bau einzustellen.

Ing. Köhler: Ja.

Abg. Dr. Kummer: Haben die Firmen Einblick ins Baubuch?

Ing. Köhler: Die Firma kriegt von mir sogar einen Durchschlag aller Eintragungen. Sie hat das Recht, selber Eintragungen vorzunehmen.

Abg. Dr. Mussil: Sie sagten, diese Großtransportgeräte waren für sämtliche Zufahrtsstraßen zu den anderen Gruben gesperrt, nur für die Haager Grube wären sie zugelassen gewesen. Habe ich das richtig verstanden?

Ing. Köhler: Die Firma hatte keine Fahrzeuge mehr zur Verfügung, die auf öffentlichen Straßen zugelassen sind. Sie mußte Baufahrzeuge einsetzen. Die Firma hat für den Einsatz solcher Baufahrzeuge nur auf der Strecke Haag eine Sondergenehmigung erwirkt.

Abg. Dr. Mussil: ... sodaß sie schon dadurch gezwungen war, Haager Material zu verwenden.

Sie sagten, Sie hätten in Ihren Kreisen darauf hingewiesen, daß die Straße nicht halten würde und unter Umständen sehr starke Schäden eintreten würden. Haben Sie das Ihren Vorgesetzten gemeldet oder mitgeteilt?

Ing. Köhler: Jawohl. Wir haben gesagt, man kann unter diesen Umständen nicht weiterarbeiten.

Abg. Dr. Mussil: Wenn Ihr unmittelbarer Vorgesetzter Ihren Bedenken nicht Rechnung getragen hat, haben Sie dann die Möglichkeit gehabt, zum nächsten, übergeordneten Vorgesetzten vorzudringen?

Ing. Köhler: Ich habe zu Herrn Hofrat Sommer gesagt: Das ist ein Wahnsinn da hier. — Das hat er überhört. Das wurde nicht zur Kenntnis genommen. Einsprüche wegen Nichtarbeitens wurden nicht akzeptiert.

Abg. Czernetz: Warum hat man Ihrer Meinung nach so unbedingt auf diesen Dezembertermin gedrängt?

Ing. Köhler: Die Presse hat schon vorher immer wieder gefragt: Wann werden wir über die Strengberge fahren können? Alle möglichen Seiten haben einen Druck ausgeübt. Andererseits wurde die Bevölkerung dahin gehend informiert, daß auf den Strengbergen anscheinend geschlafen

werde. Man hat die Möglichkeit, die Strecke vor dem Winter zu eröffnen, über das Technische gestellt.

Abg. Pölz: Hofrat Mayer hat erklärt: „Ich führe die mangelnden Baubucheintragungen auf die Unfähigkeit der örtlichen Bauleitungsorgane zurück.“

„Ich habe immer wieder Weisungen hinausgegeben, daß die Losbauführer, wenn etwas zu beanstanden ist, das in die Baubücher einzuschreiben haben und die Firmen darauf aufmerksam zu machen sind, daß etwas nicht in Ordnung ist.“

Das ist in mehreren auf Jahre zurückgehende Rundschreiben usw. schriftlich geschehen ... Das war eine Nachlässigkeit der örtlichen Aufsichtsorgane.“

Der Herr Vorsitzende hat konkret gefragt: „Sind das die Losbauleiter?“ Herr Hofrat Mayer hat geantwortet: „Ja.“

Sie sagen, daß Sie in einer Zwangslage waren; Sie konnten und durften das gar nicht einschreiben. Sie haben das, was schlecht war, über die Firma einschreiben lassen, und der Herr Hofrat hat von der „Unfähigkeit“ der Losbauleiter gesprochen, die den schriftlichen Weisungen, Eintragungen vorzunehmen, nicht nachgekommen sind. Wie ist das aufzufassen?

Ing. Köhler: Es gibt ein Schreiben — ob es die Gruppenbauleitung oder die Oberbauleitung herausgegeben hat, kann ich momentan nicht sagen —, das der Rechnungshof als „Maulkorberlaß“ bezeichnet hat. Da wurde nämlich nach den an der Autobahn aufgetretenen Schäden ein Rundschreiben an uns geschickt, in dem darauf hingewiesen wurde, daß von den Losbauleitern anscheinend in Form von falsch abgefaßten Äußerungen fälschliche Eintragungen gemacht werden. In die Baubücher dürften daher nur solche Eintragungen gemacht werden, die textlich so abgefaßt sind, wie sie von der Gruppen- oder Oberbauleitung herausgegeben werden.

Abg. Pölz: Sie sagten: „... nach den aufgetretenen Schäden“.

Ing. Köhler: Meines Wissens ja.

Vorsitzender verweist auf ein Schreiben an die Gruppenbauleitung der Autobahn in St. Pölten vom 5. Februar 1958, betreffend Führung der Aufnahmeblätter. Darauf hat sich Hofrat Mayer bezogen.

Abg. Pölz: Es besteht folgender Widerspruch: Der Herr Ingenieur mußte die Firma veranlassen, das einzutragen, was er eintragen sollte.

Vorsitzender: Er hat eine Begründung dafür gegeben. Er wollte der Firma keinen Grund zur Einstellung geben. Der Herr Ingenieur sagte

sich: Ich möchte das nicht hineinschreiben, damit sie nicht morgen zu arbeiten aufhören, weil ich das sozusagen nicht verantworten kann. Das war eine echte Pflichtenkollision, der man sich auf diese Weise entledigt hat. Ich habe jetzt nicht darüber zu urteilen, ob Sie das nicht trotzdem hätten hineinschreiben sollen, selbst auf die Gefahr hin, daß die Firma Zehethofer einen Tag später die Arbeiten einstellt.

Abg. Pölz: Ich verstehe diese Pflichtenkollision, begreife aber nicht, daß sich Hofrat Mayer auf die „Unfähigkeit“ seiner Leute ausredet.

Vorsitzender: Das ist eine andere Frage, die uns noch beschäftigen wird.

Abg. Dr. Tull: Sie sagten, Sie vermuten, daß der Eröffnungstermin 11. Dezember auch unter dem Eindruck verschiedener Zeitungsartikel festgesetzt worden ist. Ist auch über diese Frage in der am 12. September bei Herrn Hofrat Mayer stattgefundenen Aussprache gesprochen worden?

Ing. Köhler: Bestimmt nicht. Das ist nur meine Meinung, weil im allgemeinen feststeht, daß heute die Presse und nicht der Techniker bestimmt, wann etwas fertig wird.

Vorsitzender: Ich danke.

Befragung des Leiters der Bodenprüfstelle St. Pölten Ing. Erich Jenisch

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Ist die Bodenprüfstelle eine Bundesdienststelle oder eine Landesdienststelle?

Ing. Jenisch: Die Bodenprüfstelle gehört eigentlich dem Bund.

Vorsitzender: Sind Sie Bundesbediensteter?

Ing. Jenisch: Nein, mein Dienstverhältnis richtet sich nach dem Kollektivvertrag der Privatwirtschaft, es ist ein Sondervertrag.

Vorsitzender: Wem untersteht die Bodenprüfstelle?

Ing. Jenisch: Eigentlich der Oberbauleitung der Niederösterreichischen Landesregierung.

Vorsitzender: Können bei Ihnen alle Straßenbaudienststellen Bodenprüfungen veranlassen?

Ing. Jenisch: Nein, unsere Dienststelle ist hauptsächlich für die Autobahn zuständig. Fallweise sind auch für Bundesstraßen Untersuchungen durchgeführt worden. Den Auftrag hiezu haben wir vom Ministerium bzw. von der Oberbauleitung Wien im Einvernehmen mit der Bundesstraßenverwaltung B bekommen.

Vorsitzender: Können die Firmen Ihre Tätigkeit in Anspruch nehmen?

Ing. Jenisch: Nein. Unsere Dienststelle ist eigentlich nur ein sehr gut eingerichtetes Baustellenlabor. Die Untersuchungen sind nicht angezweifelt worden, das Ganze war intern.

Vorsitzender: Die Untersuchungen sind nur für den internen Amtsgebrauch?

Ing. Jenisch: Ja.

Vorsitzender: Wie stark ist die Bodenprüfstelle besetzt?

Ing. Jenisch: Das ist sehr unterschiedlich. Wir waren bis zu 18 Leute, und jetzt sind wir, glaube ich, acht.

Vorsitzender: Wie war in den Jahren 1963/64 die Besetzung?

Ing. Jenisch: Da war die Besetzung schon schlecht. Da sind verschiedene Leute ausgeschieden, denn knapp vorher war eine Krisenzeit. Es entstand überhaupt die Frage, ob weitergebaut werden wird oder nicht. Verschiedenen Leuten ist anheimgestellt worden, sich einen anderen Posten zu suchen, weil man keine Garantie übernehmen könne, sie weiterhin zu beschäftigen. Sehr gute Leute sind zur Straßenmeisterei und teilweise sogar in die Privatwirtschaft abgewandert.

Vorsitzender: Sie sind ja bereits von der Strengberg-Untersuchungskommission vernommen worden. Das, was Sie damals zu Protokoll gegeben haben, ist richtig und ...

Anlage 7

Ing. Jenisch: Ja, es sind nur einige Kleinigkeiten hinzuzufügen. Da eine sehr gute Kraft vor mehr als zwei Jahren ausschied, bemühte ich mich, eine andere Kraft zu finden. Das war angesichts der Bezahlung, die bei uns herrscht, mit vielen Mühen verbunden. Die betreffende Frau stellte ein Gesuch, das im Ministerium unerledigt liegen blieb. Sechs Monate später ist sie verständigt worden, daß sie aus finanziellen Gründen nicht aufgenommen werden könne.

In rein technischer Hinsicht haben sich verschiedene neue Aspekte ergeben. Nach dem Aufreißen der Fahrbahn und dem Bericht des Professors Jelinek habe ich Untersuchungen der Kornzertrümmerung gemacht. Ich arbeite noch daran, aber bei einem Material mit 3,7 Prozent Feinanteile hat sich nach der Verdichtung eine Anreicherung der Feinanteile auf 6 Prozent ergeben: Das ist ziemlich hoch, und dadurch kann sich eine Verschiebung im Frostkriterium ergeben.

Vorsitzender: Das ist auch für Sie neu gewesen?

Ing. Jenisch: Ich habe festgestellt, daß es bei Materialien, die augenscheinlich fest ausgehen haben, solche Anreicherungen gibt.

Vorsitzender: Wenn man jetzt woanders aufreißen würde, könnte man das gleiche feststellen? Was glauben Sie?

Ing. Jenisch: Diese Untersuchung bezieht sich auf die Grube Ulmerfeld, bei der wir keinerlei Bedenken gehabt haben. Wir haben x Untersuchungen gemacht. Von 40 oder 50 Proben war eine negativ.

Abg. Dr. Mussil fragt nach der Anreicherung des Haager Materials.

Ing. Jenisch: Das Haager Material war sehr unterschiedlich. Es wurde erwogen, diese Gruben ganz groß mit Bohrungen usw. zu untersuchen, aber aus finanziellen und Zeitgründen ist es nicht dazu gekommen. Man hat nur feststellen können, daß es gutes und schlechtes Material gibt.

Abg. Dr. Mussil: Hat das schlechte Material mehr als 6 Prozent Feinanteile?

Ing. Jenisch: Das schlechte hat mehr als 6 Prozent. Eine Grube abzubauen, die so unterschiedlich ist, kostet Zeit und Geld.

Ergänzend zu den Frostkriterien will ich sagen: Wir haben von demselben Material zwei Gutachten eingeholt, von der Technischen Hochschule Wien, die nach Casagrande-Kriterien arbeitet, und von der Linzer Untersuchungsanstalt des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung, die auf indirektem Wege mit Plastizitäts- und Fließgrenzen arbeitet. Die Technik hat vollkommen einwandfreies Material festgestellt, Linz hat das Material als nicht einbaufähig hundertprozentig abgelehnt.

Auf Grund dieser Strengberg-Untersuchung habe ich angeregt, daß sämtliche Experten, die in Österreich auf diesem Gebiet tätig sind, genaue Richtlinien herausbringen, die einheitlich für Österreich Geltung haben, damit nicht in jedem Bundesland nach anderen Richtlinien vorgegangen wird. Jede Firma arbeitet in einem anderen Bundesland oder auch in mehreren. Sie sagt: Dort habe ich das dürfen, da darf ich das nicht?

Abg. Czernetz: Wenn man streng nach dem Casagrande-Prinzip verfährt, wächst dann durch die Bearbeitung eines Materials die Anreicherung an Feinmaterial auf einen gefährlichen Wert?

Ing. Jenisch: Ein bestimmtes Schottermaterial aus dem Raume Wien zum Beispiel, das absolut frostsicher war, kann durch den Verkehr völlig unbrauchbar werden. Ein solches Material stammt aus der Gegend Gumpoldskirchen. Dieses Material zerfällt vollkommen zu Staub, wenn der Verkehr darüber geht.

Abg. Czernetz: Sind die Bezeichnungen „frostsicher“, „beschränkt frostsicher“ und „frostgefährlich“ überhaupt richtig und zweckmäßig?

Ing. Jenisch: Das Casagrande-Kriterium ist sehr streng. Wenn man sämtliche Schottervorkommen in Österreich überprüft, würde man nur einen geringen Prozentsatz finden, der hundertprozentig entspricht, zum Beispiel die Ablagerungen der Donau, der Ybbs und der Erlauf. Unter den anderen Ablagerungen, die zum Teil von örtlichen Bächen verunreinigt sind, ist es sehr schwierig, ein hundertprozentiges Material zu finden.

Die Schweizer sind seinerzeit von der Überlegung ausgegangen, wir haben kein solches Material, das Casagrande-Kriterium ist uns zu schwer, wir versuchen es zu durchbrechen. Auf Grund ihrer Erfahrungen haben sie eigene Kriterien ausgearbeitet: frostsicher, bedingt frostsicher — unter günstigen Voraussetzungen zum Einbau geeignet — und frostgefährlich. Sie sind dann daraufgekommen, daß sie ein bißchen zu großzügig sind. Sie sind von ihrem Kriterium abgegangen und ziemlich zu Casagrande zurückgekehrt.

Wir haben zusätzlich zu dieser Schweizer Norm das hundertprozentige Frostkriterium nach Casagrande gehabt, mit Aichhorn bezeichnet. Weil das ein bißchen kritisch war, ist man teilweise auf Intervention des Ing. Hase in einer Besprechung von der Schweizer Norm irgendwie abgegangen. Nach diesem Schreiben war es den Bauleitern überlassen, du kannst das einbauen oder du kannst das nicht einbauen. Das ist irgendwie ein Risiko, eine sehr schwerwiegende Grenze, die man nicht genau feststellen kann. Wenn man die Vorschriften, die Kurven nach Aichhorn — es handelt sich dabei um jenes Heft, nach dem wir zum Teil bauen —, in die Schweizer Norm einbaut, dann ist das „frostsicher“ nach der Schweizer Norm ungefähr etwas, was nach Casagrande eigentlich nicht mehr frostsicher ist.

Es handelt sich also um eine Mixtur von allen möglichen Vorschriften, die zum Teil aus dem amerikanischen Bereich stammen. Wenn man nämlich die amerikanischen Straßennorm durchliest, dann findet man, daß es sich in vielen Fällen um wörtliche Übersetzungen handelt. Bei uns in Österreich gibt es eigentlich sehr wenig direkte Forschungsarbeit.

Es wäre wichtig, hier einen richtigen Nenner zu finden, denn sonst werden wir ununterbrochen Schwierigkeiten haben. Jetzt ist es noch ärger als früher, denn jetzt weiß überhaupt niemand mehr, ob die Frostsicherheit gegeben ist oder nicht. Früher habe ich etwas daraufgeschrieben, jetzt schreibe ich überhaupt nichts darauf. Jetzt ist es fast so, als ob ich auf die betreffenden Protokolle „Schmeck's!“ schreiben würde. Denn nach dem einen Gutachten liegt die Frostsicherheit vor, nach dem anderen nicht.

Abg. Pölz: Sie sagten, es war den Losbauleitern überlassen, eine solche ...

Ing. Jenisch: Nein, nicht den Losbauleitern, sondern in dem Schreiben steht, die örtliche Bauleitung habe zu entscheiden. Irgendwie ist das die staatliche Bauleitung im Einvernehmen mit der Losbauleitung.

Vorsitzender: Die staatliche Bauleitung gibt es nicht mehr. Sie ist abgeschafft worden.

Ing. Jenisch: So wie dieses Schreiben abgefaßt war, so war es irgendwie. Ich habe nur rein wissenschaftlich zu arbeiten, ich habe die Werte zu bestimmen und sie dann an die Bauleitungen weiterzugeben.

Abg. Dr. van Tongel: Hat Ihre Dienststelle im Zuge des Strengbergbaues jemals den Begriff „bedingt frosttauglich“ verwendet? Kann sich jemand darauf berufen, daß Ihre Bodenprüfstelle in St. Pölten ein Material mit diesem Begriff, den Sie gänzlich ablehnen, bezeichnete?

Ing. Jenisch: Ja, zuerst ist es darauf geschrieben worden. Auf Grund dieser Dinge steht auf den Protokollen: „beschränkt frostsicher“. Die Protokolle sind sehr verwirrend. Auf älteren Protokollen steht: „absolut frostsicher“, „frosttauglich“ und „beschränkt frostsicher“. Dann steht zum Teil nur mehr: „frosttauglich“ und „beschränkt frostsicher“. Ungefähr bei Protokoll 3000 ist das dann geändert worden.

Abg. Dr. van Tongel: In einer Aussage des Dipl.-Ing. Haase steht, daß darüber hinaus die Ergebnisse der Bodenprüfung durch das Labor in St. Pölten so günstig waren, daß er keine Veranlassung fand, irgendwelche Maßnahmen zu treffen, abgesehen davon, daß ihm diese Ergebnisse meistens sehr spät zukamen. Ist es richtig, daß Ihre Dienststelle günstige Ergebnisse festgestellt hat, auf die sich Oberbauleiter und Gruppenbauleiter berufen können?

Ing. Jenisch: Teils sind es hundertprozentige Proben, teils solche mit der „strudelteiligmäßigen“ Bezeichnung „beschränkt frostsicher“.

Abg. Dr. van Tongel: Hat Ihre Dienststelle einmal das Urteil „untauglich“ ausgesprochen?

Ing. Jenisch: Es gibt Beurteilungen, die auf „frostgefährlich“ lauten. Das ist etwas, was auch nach der alten Schweizer Norm hundertprozentig abgelehnt wird.

Abg. Dr. van Tongel: Wissen Sie, ob sich das auf die konkreten vier Baulose oder auf andere Baulose bezogen hat?

Ing. Jenisch: Das ist hie und da vorgekommen. Teilweise ist dann, wenn Zeit war, ein solches Material ausgeschieden worden. Aber bei den Strengbergen war von „Zeit“ überhaupt nicht mehr zu reden.

Abg. Dr. van Tongel: Das heißt, Sie schließen nicht aus, daß auch ein Material, das von Ihnen als völlig untauglich bezeichnet wurde, eingebaut wurde?

Ing. Jenisch: Es könnte sein.

Vorsitzender: Ich bitte, den Zeugen nur über Dinge zu befragen, die er weiß. Wenn er es nicht gesehen hat, kann er es nicht bestätigen. Wir haben nichts davon, wenn er sagt, es ist möglich, denn möglich ist doch alles.

Ing. Jenisch: Sagen wir, es kann passieren, daß eine Fuhr drin ist, die völlig ...

Abg. Dr. Mussil: Sie sprachen vom Gutachten des Professors Jelinek, der die Kornzertrümmerung aufgezeigt hat. Dieses Gutachten ist in Fachkreisen lange Zeit sehr negativ beurteilt worden. Ihren heutigen Ausführungen kann ich entnehmen, daß Sie im Zuge Ihrer Arbeiten in der letzten Zeit fast zu ähnlichen Ergebnissen wie dieses Gutachten gekommen sind. Stimmt das?

Ing. Jenisch: Ja. Ich mache verschiedene Untersuchungen und verwende die Unterlagen, die ich jetzt erarbeite, in verschiedenen Gesprächen, sei es mit dem Ministerium, mit Hofrat Aichhorn, mit der Technischen Hochschule Graz usw.

Abg. Dr. Mussil: Einige Losbauleiter haben über die Prüfmethode in der Praxis gesprochen und verschiedene Systeme erwähnt, zum Beispiel die „Würstelprobe“ und dergleichen mehr. Was halten Sie als Leiter der Prüfstelle von diesen praktischen Untersuchungen?

Ing. Jenisch: Aus diesen Proben kann man schon gewisse Ableitungen treffen. Wenn man zum Beispiel aus dem Material Würstel und dergleichen formen kann, dann ist es wirklich nicht frostsicher. Die Sache mit dem Ritzen ist ein Hinweis auf die Zertrümmerung, ein Hinweis darauf, daß das Gestein weich ist.

Abg. Dr. Tull: Hofrat Mayer hat einmal darauf hingewiesen, daß bezüglich der Beurteilung der Frostsicherheit ausschließlich die „Anleitung für den Bau und die Unterhaltung mechanisch verfestigter Trag- und Verschleißschichten“ maßgeblich sei.

1. Von wem stammt diese Anleitung?

2. Worin besteht der Unterschied zwischen dem Erlaß, betreffend die Einteilung des Materials in „frosttauglich“, „beschränkt frostsicher“ usw., und dieser Anleitung?

Ing. Jenisch (ein Heft vorweisend): Dieses Heftchen ist im Rahmen der Forschungsgesellschaft herausgekommen, es stammt von Hofrat Aichhorn bzw. von der Prüfstelle Linz. Da ist die Untersuchung indirekt, das geht irgendwie auf die amerikanische Straßennorm zurück.

Abg. Dr. Tull: Besteht da ein wesentlicher Unterschied?

Ing. Jenisch: Insofern schon, als ich zum Beispiel zwei Gutachten habe, eines von der

Technik, danach ist das Material „vollkommen einwandfrei“, ein anderes Gutachten lautet: „völlig unbrauchbar“. Die Versuchsmethoden werden vollkommen einwandfrei durchgeführt. In der einen Richtung kommt ein negatives Ergebnis zustande, denn es kommt auf die Fließ- und Plastizitätszahl an, in der anderen Richtung wird nur die Sieblinie berücksichtigt.

Abg. Dr. Tull: Können Sie sich erklären, wie es möglich ist, daß dieselbe Dienststelle, die Oberbauleitung, einmal im Erlaßwege eine Einteilung in „frostsicher“, „beschränkt frostsicher“ und „frostgefährlich“ vornimmt und bei einer anderen Gelegenheit wieder auf dieses Buch verweist? Die gleiche Dienststelle wendet also zwei völlig verschiedene Maßstäbe an.

Ing. Jenisch: Es ist ein Widerspruch, in der anderen Beziehung ist es wieder keiner. Diese Anleitung greift irgendwie teilweise in das beschränkt frostsichere Material hinein. Wenn ich diese Kurven errechne, komme ich auf jeden Fall über das Casagrande-Prinzip hinaus. Die Untersuchung der Fließgrenze und Plastizitätszahl ist erst nach der Strengberg-Untersuchung durchgeführt worden. Der Feinanteil soll so gering sein, daß es nicht ausschlaggebend ist.

Vorsitzender: Ich danke.

Befragung des Gruppenbauleiters Dipl.-Ing. Karl Haase, Oberbaurat der Nö. Landesregierung

Vorsitzender: Sie werden hier vom parlamentarischen Untersuchungsausschuß, der die Vernehmungen nach der Strafprozeßordnung durchführt, als Zeuge vernommen. Sie haben die volle und reine Wahrheit zu sagen. Wenn Ihnen die Beantwortung einer Frage zur Schande gereichen oder für Sie eine strafgerichtliche Untersuchung nach sich ziehen würde, so können Sie sich der Aussage entschlagen.

Sie sind Oberbaurat der Niederösterreichischen Landesregierung, 55 Jahre alt. Sie wohnen in Amstetten, Gutenbergstraße 8. Sie sind der Chef der Gruppenbauleitung Amstetten. Sie unterstehen direkt dem Ministerium?

Dipl.-Ing. Haase: Nein, der Landesregierung, Landesamt B/2-A.

Vorsitzender: Wer ist Ihr Vorgesetzter?

Dipl.-Ing. Haase: Hofrat Mayer, Leiter des Landesamtes B/2-A. Leiter des Landesamtes B/2 ist Hofrat Houda.

Vorsitzender: Sie haben Dipl.-Ing. Hase als Stellvertreter? Ihnen unterstehen dann die Losbauleiter?

Dipl.-Ing. Haase: Jawohl.

Vorsitzender: Die frühere Zwischenstufe „staatlicher Bauleiter“ war auf den Strengbergen nicht mehr tätig?

Dipl.-Ing. Haase: Nein. Ich selbst war auch einmal staatlicher Bauleiter.

Vorsitzender: Was Sie vor der Strengberg-Kommission am 2. März 1966 zu Protokoll gegeben haben, halten Sie aufrecht?

Anlage 8

Dipl.-Ing. Haase: Ja. Der Strengbergbericht weicht von meiner damaligen Aussage nicht ab.

Abg. Dr. Tull: Haben Sie am 12. September an der Aussprache bei Hofrat Mayer teilgenommen? Und wie lange hat sie gedauert?

Dipl.-Ing. Haase: Ja. Meines Erachtens 20 Minuten bis eine halbe Stunde.

Abg. Dr. Tull: Worüber ist dort gesprochen worden?

Dipl.-Ing. Haase: Allgemein darüber, wie wir uns bei der Einvernahme verhalten mögen.

Abg. Dr. Tull: Mögen? Das heißt, es wurde Ihnen von Hofrat Mayer eine Empfehlung gegeben?

Dipl.-Ing. Haase: Nein, so kann man das nicht ausdrücken.

Abg. Dr. Tull: Was hat Hofrat Mayer gesagt?

Dipl.-Ing. Haase: Er hat vermutet, daß wir gemeinsam vor dem Ausschuß erscheinen werden. Und dann hat er vermutet, daß, was ja auch zu Recht besteht, ein Hauptgrund für das Auftreten der Schäden die schlechte Jahreszeit war, daß wir das besonders betonen mögen, was eigentlich auch in unserer Absicht lag.

Abg. Dr. Tull: Er hat Ihnen initiativ, spontan gesagt, wir müssen das in den Vordergrund unserer Aussage stellen, zum Hauptthema machen?

Dipl.-Ing. Haase: Das kann ich nicht abstreiten.

Abg. Dr. Tull: Was sollte außer dem Wetter besonders hervorgehoben werden?

Dipl.-Ing. Haase: Das ist nicht mehr auf seine Initiative erfolgt, sondern im Laufe des Gesprächs hat sich ergeben, daß wir auch auf die Qualität des Haager Materials zu sprechen kamen.

Abg. Dr. Tull: Wie sind Sie von dieser Aussprache benachrichtigt worden?

Dipl.-Ing. Haase: Das kann ich nicht mehr sagen.

Abg. Dr. Tull: Haben Sie diese Fahrt als Dienstreise verrechnet?

Dipl.-Ing. Haase: Ja. — Es kann sein, daß ich an diesem Tag dienstlich in der Oberbauleitung zu tun hatte.

Abg. Dr. Tull: Und die anderen Herren?

Dipl.-Ing. H a a s e: Die anderen Herren sind selten bis nie in der Oberbauleitung.

Abg. Dr. T u l l: Sie sind auf Auftrag des Herrn Hofrates Mayer nach Wien gekommen?

Dipl.-Ing. H a a s e: Ja.

Abg. Dr. T u l l: Sie haben am 2. März 1966 vor der Strengberg-Kommission folgendes ausgesagt:

„Als sich im Zuge des Baufortschrittes herausstellte, daß das Material aus Haag augenscheinlich nicht die ursprünglich angenommene Qualität aufwies, habe ich ab Frühjahr 1965 wiederholt der Oberbauleitung (Hofrat Mayer) sowohl bei allgemeinen Dienstbesprechungen als auch bei persönlichen Aussprachen mündlich berichtet.“

Haben Sie schriftlich nie etwas unternommen?

Dipl.-Ing. H a a s e: Nein, das ist in elf oder zwölf Jahren nie der Fall gewesen. Wenn Anordnungen nicht weittragender Natur waren, sind sie nie schriftlich abgefaßt worden. Bedenken oder Meinungen über dieses und jenes sind immer mündlich zum Ausdruck gebracht worden.

Abg. Dr. T u l l: Sie sagten, daß Sie in diesem Sinne auch die Firmen und die Losbauleiter angewiesen haben. Darf ich den Inhalt Ihrer diesbezüglichen Weisungen erfahren?

Dipl.-Ing. H a a s e: Es mag damit vielleicht gemeint sein, daß sich die Losbauleiter bei der Entnahme des Materials eingehender unterrichten mögen, damit nicht wirklich sehr schlechtes Material herankommt.

Abg. Dr. T u l l: Sie sagten weiter aus, daß Sie es angesichts des Termindruckes nicht für tragbar erachteten, das Haager Material ersetzen zu lassen. Welchen Termin hatten Sie da vor Augen?

Dipl.-Ing. H a a s e: ... noch im Jahre 1965 zu eröffnen.

Abg. Dr. T u l l: Im Dezember?

Dipl.-Ing. H a a s e: Das war zu dieser Zeit noch nicht festgelegt.

Abg. Dr. T u l l: Von wem wurde der Termin festgesetzt?

Dipl.-Ing. H a a s e: Für mich lag die Eröffnung im Jahre 1965 mit 27. August fest. Ob das schriftlich oder nicht schriftlich erfolgte, ist gleichgültig. Denn auf Grund des damaligen Besuches des Sektionschefs Seidl und anderer maßgeblicher Herren des Ministeriums und der Landesregierung gab es für mich keinen Zweifel mehr, daß die Autobahn eröffnet werden müsse.

Abg. Dr. T u l l: Sie haben ferner festgestellt, daß Sie sich nicht mehr daran erinnern konnten, daß am 17. Juli 1964 durch die Oberbauleitung eine Einteilung in „frostsicher“, „beschränkt frostsicher“ usw. erfolgt ist. Da Sie ausschließlich mit Autobahnbaufragen beschäftigt sind und

somit laufend auch mit der Beurteilung des Materials konfrontiert werden, möchte ich Sie ersuchen, uns mitzuteilen: Wieso ist es denkbar, daß Sie den Inhalt einer solchen Weisung, etwas so Entscheidendes, was geradezu die Grundlage Ihrer gesamten Tätigkeit betrifft, vergessen haben?

Dipl.-Ing. H a a s e: An diese Aussage von damals kann ich mich nicht mehr genau erinnern, vielleicht hätte ich dagegen Einspruch erhoben.

Abg. Dr. T u l l: Sie sagten, daß Sie der Meinung seien, die Bezeichnung „beschränkt frostsicher“ stelle einen Nonsens dar, „weil Material entweder frostsicher ist oder nicht“.

Dipl.-Ing. H a a s e: Jawohl.

Abg. Dr. T u l l: Sie haben sich an diese Sache offenbar nicht erinnert?

Dipl.-Ing. H a a s e: Das mag sein. Im Jahre 1964 kam die Weisung heraus, daß die Einteilung der Frostempfindlichkeit unter diesen Gesichtspunkten neu erfolge.

Abg. Dr. T u l l: Sie sagten, daß Sie anlässlich von Besuchen von Herren des Bundesministeriums und der niederösterreichischen Baudirektion darauf aufmerksam gemacht wurden, daß die Strecke unter allen Umständen noch im Jahre 1965 freigegeben werden müsse. Welche Herren waren das?

Dipl.-Ing. H a a s e: Sektionschef Seidl, Ministerialrat Müller, Baudirektor Houda, Hofrat Mayer; Hofrat Mang vom Brückenbau war meiner Erinnerung nach auch dabei.

Abg. Dr. T u l l: Sie sagten, daß Sie ebenfalls aus Termingründen die bei Schlechtwetter vorgenommene Herstellung der Tragschichten und der Bitukiesschichten nicht — wie vorgeschrieben — einstellen lassen konnten. Von wem war das vorgeschrieben?

Dipl.-Ing. H a a s e: Nein, das sagte ich vielleicht auf Grund des überraschenden Momentes der Einvernahme vor der Strengberg-Kommission. Ich war mir dessen bewußt, daß ich den Bau nie einstellen lassen kann; das gibt es gar nicht, genausowenig wie ein Losbauleiter den Bau einstellen kann.

Abg. Dr. v a n T o n g e l: Kann das nur Hofrat Mayer?

Dipl.-Ing. H a a s e: Das kann nicht einmal Hofrat Mayer, er könnte es nur im Einvernehmen mit dem Ministerium.

Abg. Dr. T u l l: Wer hätte das vorschlagen müssen?

Dipl.-Ing. H a a s e: Hofrat Mayer.

Abg. Dr. T u l l: Hat Hofrat Mayer das vorgeschlagen?

Dipl.-Ing. H a a s e: Das weiß ich nicht.

Abg. Dr. Tull: Wäre auf Grund Ihrer Sach- und Fachkenntnisse eine Einstellung notwendig gewesen?

Dipl.-Ing. Haase: Das ist schwer zu beantworten. Das ist eine rein bodenmechanische Angelegenheit; dafür hatte ich einen Experten.

Ich persönlich bin aber folgender Meinung: Wenn in der Ausschreibung steht, daß Haager Material eingebracht wird und daß eine 10 cm-Bitumenkiesschicht genügt, und wenn ich die Anordnung, welche allerdings nur mündlich erfolgt ist, bekomme, heuer noch fertig zu werden, so habe ich prinzipiell keinen Zweifel daran. Ich hatte genug damit zu tun, auf die sachgemäße Durchführung des Baues zu achten, als eine Kritik an den Vorschriften meiner Vorgesetzten laut werden zu lassen.

Abg. Dr. Tull: Sie nahmen aber ausdrücklich auf das Schlechtwetter Bezug. Ich stelle jetzt einen ursächlichen Zusammenhang mit der Bitukieschichte her, weil wiederholt behauptet wird, daß in der damaligen Jahreszeit im Hinblick auf die Wetterverhältnisse die Auftragung der Bitukieschichte nicht empfehlenswert war. Auch die Baufirmen haben dagegen protestiert.

Dipl.-Ing. Haase: Das stimmt ja.

Abg. Dr. Tull: Sind Sie der Meinung, daß man die Bituschicht keinesfalls hätte auftragen sollen?

Dipl.-Ing. Haase: Das kann ich auch nicht sagen. Ich habe auch schon im Dezember bei Schnee Bitumenkiesschichten aufgebracht, in kleinen Teilen und ausnahmsweise, aber ich habe noch nie auf einer Länge von 6,5 km in dieser Jahreszeit Bitumenkiesschichten aufgebracht. Das ist ein Risiko, das ich nicht zu vertreten hatte, denn es war vorgeschrieben.

Abg. Dr. Tull: Von wem stammte die Weisung, daß die Auftragung erfolgen muß? Die Firma Swietelsky hat dagegen schriftlich Einwand erhoben. Dann hat eine Stelle gesagt, daß eventuell auftretende Schäden der Auftraggeber übernehmen werde.

Dipl.-Ing. Haase: Das war Hofrat Mayer.

Abg. Konir: Sie sagten, daß die Sitzung vom 12. September ungefähr 20 bis 30 Minuten gedauert hat. Ist es möglich, daß die Sitzung ein- und eineinhalb Stunden gedauert hat?

Dipl.-Ing. Haase: Eine Stunde würde ich konzederen.

Abg. Konir: Das ist schon etwas anderes!

Sind Sie sich — Sie sind Akademiker — dessen bewußt gewesen, daß das, was Hofrat Mayer machte, Zeugenbeeinflussung war?

Vorsitzender: Darüber können wir urteilen, aber nicht der Zeuge.

Abg. Konir: Ich möchte die Frage anders formulieren: Hätten Sie sich gegen diese Zeugenbeeinflussung nicht wehren müssen?

Vorsitzender: Ich muß sagen, auch diese Frage...

Abg. Konir: Herr Vorsitzender! Wenn Sie zu irgendeiner ungesetzlichen Handlung verleitet werden, dann haben Sie dagegen Stellung zu nehmen.

Vorsitzender: Es wäre zu prüfen, ob das überhaupt Zeugenbeeinflussung war. Er hatte den dienstlichen Auftrag, zu seinem Vorgesetzten zu kommen, und diesem Auftrag ist er nachgekommen.

Dipl.-Ing. Haase: Ich wußte auch nicht, was Verhandlungsthema sein werde.

Abg. Konir: Als das Gespräch in Gang kam, muß doch sichtbar gewesen sein, worum es ging?

Dipl.-Ing. Haase: Nein, ich erachte es wirklich nicht als Beeinflussung. Ich hatte vielleicht selbst Interesse daran, zu wissen, wie Hofrat Mayer die Situation vor dem Ausschuss sah. Ich hätte auch Interesse daran gehabt, mit meinen Losbauleitern zu sprechen, bevor wir vor dem Ausschuss erschienen. Das muß doch keine Beeinflussung sein.

Abg. Dr. van Tongel: Sie sind Akademiker, lesen Zeitungen und haben Kenntnis von Gerichtsverhandlungen. Würden Sie es bei einer Zeugenladung vor Gericht nicht bedenklich finden, wenn vorher eine Zeugenbesprechung stattfände?

Dipl.-Ing. Haase: Ich bin in keiner Gerichtsverhandlung! Es ist nicht einmal eine Zeugenaussage, meine Herren! Es steht hier (*auf seine Ladung verweisend*) nichts von einem Gericht, es ist nur von „Auskunftserteilung“ die Rede.

Abg. Dr. van Tongel: Das heißt, Sie waren sich über den Charakter eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses nicht im klaren.

Dipl.-Ing. Haase: Läuft jeder parlamentarische Untersuchungsausschuss nach der Strafprozeßordnung?

Abg. Dr. van Tongel: Jawohl.

Dipl.-Ing. Haase: Das ist mir allerdings neu.

Abg. Dr. van Tongel: Ich konzedere Ihnen als Nichtjuristen, daß Sie das nicht zu wissen brauchen.

Abg. Dr. Tull: Zur Geschäftsordnung! Damit sich Herr Dipl.-Ing. Haase über die Tragweite der Aussage klar wird, wäre es zweckmäßig, die Bestimmung des § 33 Abs. 3 der Geschäftsordnung zu verlesen:

„Im Verfahren der Untersuchungsausschüsse werden die Bestimmungen der Strafprozeßordnung sinngemäß angewendet.“

Abg. Dr. van Tongel: Am 12. September haben Sie das nicht gewußt, das ist klar.

Abg. Pölz: Die Firma Swietelsky hat mit Schreiben vom 17. November 1965 Bedenken über allfällige später eintretende Schäden angemeldet. Zwecks Klärung dieser Fragen fand in der Oberbauleitung eine Besprechung statt. Hat die bei Ihnen stattgefunden?

Dipl.-Ing. Haase: Nein, in Wien.

Abg. Pölz: Waren Sie bei dieser Besprechung anwesend?

Dipl.-Ing. Haase: Wo die Firma anwesend war, war ich nicht dabei.

Abg. Pölz: Herr Diplom-Ingenieur! Haben Sie als Gruppenbauleiter Ihre Kompetenzen bzw. Rechte schriftlich mitgeteilt bekommen?

Dipl.-Ing. Haase: Nein.

Abg. Pölz: Ist Ihnen heute bekannt, welche Rechte und Kompetenzen Sie haben oder gehabt haben?

Dipl.-Ing. Haase: Jetzt nicht mehr als vor zwölf Jahren. Ministerialrat Vogler hat mich ersucht, eine Dienststordnung für Gruppenbauleiter auszuarbeiten.

Abg. Pölz: Wir haben gehört, daß Losbauleiter Köhrer auf die Firma Einfluß ausgeübt hat, ins Baubuch einzutragen, daß die Arbeiten wegen der Witterung nicht mehr durchgeführt werden sollten. Was haben Sie daraufhin veranlaßt?

Dipl.-Ing. Haase: Da konnte ich gar nichts mehr veranlassen.

Abg. Pölz: Haben Sie bereits vor 1938 in Deutschland Autobahnen gebaut?

Dipl.-Ing. Haase: Ja.

Abg. Pölz: Ist Ihnen in Ihrer Praxis bis heute etwas Ähnliches untergekommen?

Dipl.-Ing. Haase: Ehrlich gesagt, nein.

Abg. Pölz: Warum haben Sie sich nicht mit aller Kraft dagegen gewehrt, zu etwas gezwungen zu werden, was Sie als Fachmann nicht verantworten können?

Dipl.-Ing. Haase: Bei der alten Autobahn vor dem zweiten Weltkrieg hat es nahezu überhaupt keine Frostschutzschichten gegeben. Der Aufbau ist heute ganz anders als damals.

Ich kann mich nicht erinnern, ein ähnlich schlechtes Material wie das Haager Material gehabt zu haben.

Abg. Pölz: Worauf sind Ihrer Meinung nach die Reparaturen zwischen St. Pölten und Wien zurückzuführen? Es sind nicht lauter Einschnitte!

Dipl.-Ing. Haase: Das ist ein geologisch ausgesprochen schwieriges Gelände. Die Schäden dort

sind auf verschiedene Ursachen zurückzuführen; heute zum Großteil darauf, daß die Markierungsstreifen ausgewechselt werden.

Abg. Pölz: Sie haben gesagt, Sie wären auch bei Erkennen einer unsachgemäßen Ausführung nicht befugt gewesen, den Bau einzustellen. Welche Möglichkeiten haben Sie gehabt, Schäden hintanzuhalten?

Dipl.-Ing. Haase: Nur mit meinem Vorgesetzten zu sprechen und darauf aufmerksam zu machen.

Abg. Pölz: Haben Sie nicht ein einziges Mal zu Ihrer eigenen Absicherung schriftlich ...?

Dipl.-Ing. Haase: Ich bin mindestens alle zwei Wochen mit Hofrat Mayer zusammen gewesen, nicht nur in Wien, sondern auch auf der Baustelle. Ich kann mich nicht erinnern, daß wir einmal nicht über diese Angelegenheit gesprochen hätten.

Abg. Pölz: Waren Sie für die sachgemäßen Baubucheintragungen der Losbauleiter verantwortlich?

Dipl.-Ing. Haase: Was heißt „verantwortlich“? Ich hatte den Auftrag, einmal im Monat die Baubücher anzuschauen. Es waren zwölf Baulose, daher waren es zwölf Baubücher. In einem Monat werden in ein Baubuch vielleicht zehn Seiten eingetragen. Ich selbst habe nahezu keine Eintragung gemacht. Aus meiner langen Erfahrung kann ich sagen, daß die Unterschiede zwischen den Losbauleitern sehr groß sind. Hätte die Kommission Nachbarbaulose im Osten oder weiter im Westen untersucht, dann wäre sie zu der genau gegenteiligen Ansicht gekommen. Denn gerade das sind Herren, die sehr viel ins Baubuch eintragen.

Ich muß betonen, daß es nicht mit hundertprozentiger Sicherheit feststellbar war, ob es halten wird oder nicht. Meine Gedankengänge waren folgende: Wenn die Oberbauleitung oder das Ministerium anordnet, daß eine 10 cm-Bitumenkiesschicht hält ohne Verschleißschicht, ohne Porenverschluß, wenn das Haager Material zugelassen ist und der Eröffnungstermin eingehalten werden muß, dann müssen sich die vorgesetzten Dienststellen darüber einig sein, daß auch die Voraussetzungen erfüllt sind, und die waren da.

Abg. Pölz: Wer hat das Haager Material nach der Einteilung in „frostsicher“ usw. zugelassen?

Dipl.-Ing. Haase: Die Ausschreibung, die normalerweise die Oberbauleitung macht, wird vom Ministerium genehmigt. Auch das Ministerium kümmert sich um das Material und erkundigt sich, ob es zulässig und verwendbar ist. Auf Grund von Gutachten und der Prüfungen wurde es für zulässig befunden, obwohl es bei weitem nicht die Qualität hatte wie zum Beispiel Ulmerfelder oder Valentiner Material.

Abg. Dr. Geißler: Ist in Ihren Kreisen fachtechnisch darüber gesprochen worden, daß es eigentlich nicht zu vertreten ist, im Hinblick auf die Schwierigkeiten der Witterung usw. weiterzubauen und den Termin 12. Dezember zu halten? Man hatte dabei sicherlich die verkehrstechnische Überlegung, daß es zweckmäßig wäre, die neue Strecke schon im Winter befahren zu können. Sind da von Ihrer Seite die erhofften verkehrstechnischen Vorteile gegen gewisse technische Nachteile abgewogen worden?

Dipl.-Ing. Haase: Dafür kann man mich nicht verantwortlich machen, wenn andere Herren darüber zu entscheiden hatten.

Abg. Dr. Geißler: Sind da Überlegungen angestellt worden?

Dipl.-Ing. Haase: Ja, sicher. Ich habe bei diesem und jenem Bauwerk mehr als genug Bedenken und Sorgen gehabt und Überlegungen angestellt, ob es halten wird oder nicht. Ich kann mich erinnern, daß ich wenige Tage vor Eröffnung der Autobahn schlaflose Nächte hatte, weil ich nicht geglaubt habe, daß das halten wird.

Wir haben dann in Tag- und Nachtbetrieb Gott sei Dank Maßnahmen ergriffen.

Auch eine so knappe Terminstellung war mir nicht neu. Ich habe das 1961 bei der Strecke bis Pöchlarn genauso mitgemacht. Da hieß es auch: Fertig werden, fertig werden — auf alle Fälle! Wir haben es Gott sei Dank ohne irgendwelche Schäden geschafft. Vor diesen Zweifeln, vor diesen Sorgen ist man doch immer gestanden, nicht nur wegen des Haager Materials, sondern auch wegen dieses und jenes Umstandes!

Vorsitzender: Ich danke.

Neuerliche Befragung des Losbauleiters Ing. Hans Schulz

Abg. Konir: Wir fragten Sie, wie lange die Besprechung am 12. September dauerte. Sie sprachen zunächst von 5 Minuten, dann von 10 Minuten. Die anderen Herren sprachen in diesem Zusammenhang von einer Stunde und eineinhalb Stunden. Das heißt also, daß Sie die Unwahrheit gesagt haben.

Vorsitzender: Es ist unmöglich, das so auszudrücken. Ich muß ordnungshalber feststellen, daß die anderen Herren Aussagen machten, die sich zwischen 20 bis 30 Minuten und eineinhalb Stunden bewegten.

Ing. Schulz: Das ist gar nicht möglich. Eine Stunde und eineinhalb Stunden waren es überhaupt nicht, vielleicht waren es 20 Minuten oder so etwas.

Abg. Dr. Tull: Wie haben Sie den Auftrag zu erscheinen bekommen? Schriftlich oder telefonisch?

Ing. Schulz: Telephonisch. Ich bekam den Auftrag von Oberbaurat Haase. Ich habe keine Reiserechnung gelegt, weil ich mit dem Dienstwagen nach Wien gefahren bin.

Abg. Dr. Tull: Was wurde dort alles gesprochen?

Ing. Schulz: Einer solle dem anderen keine Steine nachwerfen. Dann wurde über die Einhaltung des Casagrande-Kriteriums gesprochen; ich habe da eigentlich gar nicht hingehört.

Jetzt kann ich mich auch noch an folgendes erinnern: Dipl.-Ing. Zechel hat Herrn Hofrat gefragt, welche Funktion Herr Dipl.-Ing. Hase hatte. Wir waren nämlich der Meinung, daß Dipl.-Ing. Hase die Aufgabe hatte, sich mit Bodenuntersuchungen usw. zu beschäftigen. Herr Hofrat sagte, nein, für all das sei der Herr Gruppenbauleiter verantwortlich. Wir haben dann schriftlich verlangt, daß auch Herr Dipl.-Ing. Hase vorgeladen und befragt wird.

Abg. Pölz: Hat es auch ein Gespräch über die Witterung gegeben?

Ing. Schulz: Ja.

Abg. Pölz: Hat Hofrat Mayer einen technischen Vortrag gehalten?

Ing. Schulz: Es wurde gesagt, wir sollen auf das schlechte Wetter hinweisen.

Abg. Konir: Waren Sie sich der Bedeutung des Ausschusses bewußt?

Ing. Schulz: Ja.

Vorsitzender: Danke sehr.

Beschlüsse:

1. Die Experten des Rechnungshofes, die infolge Zeitmangels nicht mehr gehört werden konnten, sind für die nächste Ausschusssitzung neuerlich zu laden.
2. Weiters sind zu laden informierte und bevollmächtigte Vertreter der bauausführenden Unternehmen
 - a) Neue Reformbaugesellschaft m. b. H., Wien,
 - b) Dipl.-Ing. Swietelsky, Baugesellschaft m. b. H. & Co. KG., Wien,
 - c) Polensky & Zöllner, Salzburg und
 - d) Ing. H. Zehethofer, Wien.
3. Das Amt der Burgenländischen Landesregierung wird ersucht, grundsätzlich alle burgenländischen Bediensteten und öffentlichen Funktionäre für allfällige Aussagen vor dem Untersuchungsausschuß von der Amtsverschwiegenheit zu entbinden.

6. Sitzung am 14. November 1966

Einlauf:

1. Schreiben des Amtes der Nö. Landesregierung vom 18. 10. 1966; Mitteilung über die Enthebung weiterer vom Untersuchungsausschuß geladener nö. Bediensteter von der Verpflichtung zur Wahrung der Amtsverschwiegenheit.
2. Mitteilung über das Ableben des Oberbauleiters wirkl. Hofrat Dipl.-Ing. Helmuth Mayer am 3. 11. 1966.

Befragung des Dipl.-Ing. Alois Hatz, Geschäftsführer der Firma Neue Reformbau-gesellschaft m. b. H., Wien

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): War die Bewerbung Ihrer Firma um ein Autobahnbaulos die erste Bewerbung?

Dipl.-Ing. Hatz: Nein, die Firma hat schon auf der Süd- und Westautobahn einige Baulose zur völligen Zufriedenheit durchgeführt.

Vorsitzender: War das auf Grund einer normalen Ausschreibung?

Dipl.-Ing. Hatz: Ich habe das damals nicht selbst bearbeitet. Ich weiß, daß im allgemeinen die Zeiträume für die Ausarbeitung der Angebote ziemlich kurz sind.

Der Vorsitzende fragt nach den geologischen Verhältnissen.

Dipl.-Ing. Hatz: Die geologischen Verhältnisse spielen eine ausschlaggebende Rolle. Wenn nicht sehr sorgfältige Untersuchungen gemacht wurden, sind genaue Voraussagen sehr schwierig zu treffen.

Vorsitzender: War die Neue Reform Bestbieter?

Dipl.-Ing. Hatz: Die Neue Reform war im Baulos 19 Bestbieter. Bei der Durcharbeitung des Angebotes wurden einige Unklarheiten festgestellt; diese Fehler wurden vorher berichtet, was die Anbotssumme verbessert hat.

Der Vorsitzende fragt nach den Bedingungen hinsichtlich der Verwendung des Materials.

Dipl.-Ing. Hatz: In den Ausschreibungsbedingungen stand ein Hinweis, daß aus wirtschaftlichen Gründen voraussichtlich Material aus Haag oder aus der Ennsniederung in Frage kommen wird. Das hat im Angebot seinen Niederschlag gefunden. Dieses Material ist dem Anbot zugrunde gelegt und auch zum Teil verwendet worden.

Vorsitzender: Was ist die Ursache der Schäden, die in Ihrem Baulos aufgetreten sind?

Dipl.-Ing. Hatz: Meiner Meinung nach sind dafür verschiedene Ursachen ausschlaggebend gewesen.

An einer Schadensstelle des Bauloses 19 sind Quellen gewesen. Diese Quellen wurden während des Baues erkannt und teilweise gefaßt. Später stellte sich heraus, daß diese Fassungen nicht ausreichten.

Weiters stand nicht während des ganzen Baues das angebotene Valentiner Material zur Verfügung, teilweise mußte Haager Material verwendet werden.

Die Neue Reformbau hat auf Grund einer überbetrieblichen Zusammenarbeit mit Swietelsky auch im Baulos 21 die Erdarbeiten durchgeführt. Dadurch konnte während der Zeit, in der die Zufuhr aus St. Valentin behindert war, Material aus Haag herbeigebracht werden. Das ist der Grund dafür, warum im Baulos 19 Haager Material verwendet wurde, obwohl es dem Vertrag nicht zugrunde lag.

Ferner haben schwere Niederschläge dazu geführt, daß in der Endphase, also ab Juni 1965, die Arbeiten ungeheuer forciert werden mußten. Im Herbst wurde bis zu 16 Stunden pro Tag gearbeitet. Es ist leider vorgekommen, daß nicht so sehr auf die Güte des Materials geachtet wurde: Insbesondere dann, wenn es dunkel war, ist Abraummaterial mithineingeraten und eingebaut worden.

Die Bitumenkiesarbeiten mußten zum größten Teil bei Frost durchgeführt werden. Die Firma hat die Verantwortung für diese Arbeiten abgelehnt. Sie wurde trotzdem beauftragt, im Hinblick auf den bereits festgelegten Termin die Arbeiten weiterzuführen.

Auch die plangemäß ausgeführte Bitumenkies-schicht ist nicht wasserdicht; sie hat eine gewisse Porosität, die den Zutritt von Wasser ermöglicht. Nach den geltenden allgemeinen Vorschriften für Bitumentragschichten sollte die Bitumenkies-schicht nicht als Fahrbahn verwendet werden, sondern es gehört noch eine Verschleißschicht darauf.

Dazu kommen noch die zusätzlichen Verarbeitungsmängel während des Frostes, die eine Komprimierung des Bitukieses nicht erlaubt haben. Die Schäden sind meiner Meinung nach nicht so sehr Frostschäden, sondern Feuchtigkeitsschäden, die durch das Eindringen von Wasser verursacht wurden.

Ferner wurde ohne Beschränkung der Geschwindigkeit und der Achslasten der volle Verkehr auf dieser provisorischen Fahrbahn zugelassen. Außerdem haben Salzstreuungen die Qualität des Bitumenkieses hinsichtlich seiner Wasserdichtheit weiter verschlechtert.

Die Schäden sind meiner Ansicht nach durch eine Reihe von Fehlern entstanden. Diese Meinung hat das Gutachten von Professor Jelinek erhärtet.

Um alle diese Ursachen aufzuzeigen, möchte ich bitten, eine ausführliche schriftliche Sachverhaltsdarstellung einschließlich meteorologischer Daten usw. nachreichen zu dürfen.

Vorsitzender: Muß die Firma, die während der Herstellung des Unterbaues auf Quellen stößt, auf eigene Kosten die Fassung dieser Quellen vornehmen?

Dipl.-Ing. Hatz: Nein, wir haben diese Quellen der Bauleitung gemeldet, die zusätzlichen Leistungen sind nach dem Leistungsverzeichnis vergütet worden.

Vorsitzender: Haben Sie eine Genehmigung zur Verwendung des Haager Materials bekommen oder haben Sie das selbständig gemacht, obwohl im Leistungsverzeichnis ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß Ennser Material zu verwenden ist?

Dipl.-Ing. Hatz: Ich kann da nur die Berichte des örtlichen Bauleiters wiedergeben. Er hat behauptet, mit dem staatlichen Bauleiter dieses Problem besprochen zu haben. Er weist ferner darauf hin, daß seitens der örtlichen Bauleitung gegen die Verwendung des Haager Materials kein Einspruch erhoben wurde, daß nur an einer einzigen Stelle der alte Dipl.-Ing. Hase die Entfernung von etwa 2 mal 50 m² Haager Material gefordert hat, welcher Forderung man auch Rechnung trug. Infolge der Duldung des Einbaues des Materials habe aber der Bauleiter den Eindruck gewonnen, daß man damit einverstanden war. Damals ging es auf Tempo!

Letzten Endes war nachgewiesen, daß auch das Haager Material vollkommen geeignete Proben lieferte. Die wechselnden Schichten in den Vorkommen waren die Ursache, daß dann auch Material eingebaut wurde, von dem man annahm, daß es geeignet ist, das sich aber dann als nicht geeignet erwies.

Vorsitzender: Wer ist dafür verantwortlich, daß das nach den Vorschriften festgelegte Material eingebaut wird?

Dipl.-Ing. Hatz: In den Vorbemerkungen des Leistungsverzeichnisses steht ausdrücklich, daß zur Abänderung von Bezugsquellen jeweils die Zustimmung der Bauleitung einzuholen ist, das heißt, daß die Zustimmung zur Verwendung des Materials in die Verantwortung der Bauleitung fällt, daß aber die Haftung trotzdem auf die Firma fällt, die die Arbeiten ausführt.

Abg. Konir: Aus dem Bericht der Strengberg-Kommission geht hervor, daß Ihre Firma zum Haager Material positiv eingestellt war.

Dipl.-Ing. Hatz: Wir waren guten Glaubens, daß das Material geeignet ist, umso mehr, als vorherige Eignungsprüfungen eindeutig Frostsicherheit ergeben haben.

In dem Augenblick, in dem erkannt wurde, daß das Material nicht so gut ist, hat unser Bauleiter vorgeschlagen, Ennser Material zuzuführen; das gilt für Baulos 21, wo Haager Material Vertragsgrundlage war. Dieser Vorschlag wurde aber abgelehnt.

Die staatlichen Bauleiter haben sich damit begnügt, auf die Vertragslage hinzuweisen. Andererseits hat auch unser Bauleiter einen Fehler gemacht; er hat sich erst zu einem späteren Zeitpunkt entschlossen, Valentiner Material zuzumischen.

Abg. Konir: Hat er das aus eigener Verantwortung oder in Absprache mit Ihnen gemacht?

Dipl.-Ing. Hatz: Das hat er allein gemacht.

Abg. Konir: Sie waren aus zeitlichen Gründen daran interessiert und deswegen, weil Ihnen das Haager Material billiger gekommen ist?

Dipl.-Ing. Hatz: Das ist ein Irrtum. Ausschlaggebend ist, daß einschließlich des Transportes für das Baulos 21 das Haager Material das billigere war und für Baulos 19 das Valentiner Material.

Abg. Konir: Haben Sie auf den Beamten Einfluß genommen, um seine Zustimmung zu erreichen?

Dipl.-Ing. Hatz: Ich nicht und auch niemand in Vertretung der Firma.

Abg. Dr. Mussil: Obwohl Haager Material nicht Vertragsgrundlage war, haben Sie erwähnt, daß die Firma haftet?

Dipl.-Ing. Hatz: Ja, letzten Endes hat die Firma die Haftung für das hergestellte Bauwerk zu tragen. Es ist keine ausdrückliche Bewilligung vorgelegen, sondern eine Zustimmung beziehungsweise Duldung, die bestimmt im Hinblick auf den Termin gegeben wurde.

Abg. Dr. Kummer: Wieso mußten Sie Haager Material verwenden?

Dipl.-Ing. Hatz: Es war für das Baulos 21 vertraglich vereinbart.

Abg. Dr. Kummer: fragt nach dem Fertigstellungstermin.

Dipl.-Ing. Hatz: Alle Firmen haben um eine Terminverlängerung gebeten. Diese Frage ist bis heute nicht beantwortet worden.

Ein Endtermin ist mit 10. Dezember festgelegt worden. Sektionschef Seidl ist wiederholt auf die Baustelle hinausgekommen und hat sich ein Bild vom Baufortschritt gemacht.

Sektionschef Seidl hat gesagt: Ob ihr die Straße fertig macht, ist mir egal; aber dann gebe ich euch der Presse preis. Dieses Argument hat irgendwie gezogen.

Abg. Dr. Kummer: Obwohl sich die Firmen klar darüber waren, daß nicht gebaut hätte werden dürfen?

Dipl.-Ing. Hatz: Diese Einwirkung auf die Firmen ist im Sommer erfolgt. Die Firmen haben mit der nötigen Vorsicht gesagt, es kann sich ausgehen, wenn das Herbstwetter gut ist. Im November hat man sich für den Dezembertermin entschieden, ohne die Firmen zu fragen. Als der erste Schnee gefallen ist, haben die Firmen darauf hingewiesen, daß die Einbringung von Bitumenkies bei diesen Witterungsverhältnissen nicht gestattet ist. Dann wurde im Baubuch eingetragen, daß man im Hinblick auf den Termin das Risiko der Weiterarbeit den Firmen abnimmt.

Abg. Dr. Kummer: Welcher Unterschied besteht zwischen „Frostschäden“ und „Feuchtigkeitsschäden“?

Dipl.-Ing. Hatz: Der Winter 1965/66 war relativ mild; die Frosteindringungstiefe war nicht sehr groß. Die gesamte frostsichere Tiefe beträgt 60 cm: 10 cm Bitumenkies, 20 cm Tragschichte und 30 cm Frostschutzschichte. Diese Schichte liegt also im Einschnitt auf dem gewachsenen Lehmboden, der sehr frostempfindlich ist, im Damm ist es etwas günstiger, weil bei der Schüttung Schotter beigemischt wurde. Bei stärkeren Frösten können ohneweiters größere Frosttiefen als 60 cm auftreten. Wir haben uns dazu entschlossen, im heurigen Winter in diesen beiden Baulosen auf eigene Kosten Frostindikatoren einzubauen, um exakte Messungen zu ermöglichen. Wir sehen eine Gefahr darin, daß im Lehm, der vertragsgemäß als Voraussetzung vorhanden ist, dann Frostschäden eintreten, wenn der Frost tiefer hinabreicht. Da wollen wir Gewißheit über die Ursache dieser Schäden haben.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Haben Sie gegenüber der Bauleitung keine Bedenken geäußert, zumal Sie doch wußten, daß das Haager Material teilweise oder überhaupt nicht geeignet ist?

Dipl.-Ing. Hatz: Von Anfang an hatten wir keine Bedenken. Als wir dem Augenschein nach feststellten, daß die Feinteile reicher waren, hat der Bauleiter diese Bedenken der Bauleitung gemeldet. Doch der Bauleiter hat das leider sofort mit der wirtschaftlichen Konsequenz verbunden, daß man jetzt Material aus größerer Entfernung herbeibringen und daher einen höheren Preis fordern müsse. Auf der anderen Seite hat man aus Angst vor Nachtragsforderungen dieses Ansinnen rundweg abgelehnt, ohne darauf hinzuweisen, daß die Firma vertraglich sowieso verpflichtet wäre, zum gleichen Preis ein anderes, ein besseres Material herbeizuschaffen. Erst dann, als die Untersuchungen ergaben, daß

da tatsächlich eine gewisse Gefahr besteht, hat sich der Bauleiter aus eigenem dazu entschlossen, das teurere Valentiner Material beizumischen.

Abg. Dr. Geißler: Wer die alte Strengbergstrecke kennt, weiß, welche Gefahrenquellen es dort gibt, und wird verstehen, daß sich das Ministerium anscheinend dazu entschlossen hat, die Strengberg-Autobahn unter allen Umständen noch vor dem Winter fertigzustellen. Hat man sich in Ihren Kreisen mit diesen Überlegungen des Ministeriums grundsätzlich identifiziert?

Dipl.-Ing. Hatz: Jawohl. Die Firmen haben alles darangesetzt, dieses Ziel zu erreichen. An Hand meiner Arbeit, die ich vorbereitet habe, sieht man sehr klar, daß seit Juni die Leistungen ganz steil angestiegen sind. Daraus ersieht man, daß sich die Firmen wirklich bemüht haben, noch vor dem Winter die Befahrbarkeit zu ermöglichen.

Abg. Pölz: Wer hat Ihnen trotz Ihrer Warnungen vor der Frostgefahr den Auftrag gegeben weiterzuarbeiten? Wer hat erklärt, daß dann, wenn Schäden auftreten, nicht die Firmen das Risiko tragen, sondern der Staat?

Dipl.-Ing. Hatz: Diese Erklärung steht in einer Baubucheintragung vom 17. oder 20. November, wie ich glaube. Kurze Zeit später hat Hofrat Mayer erklärt, daß der Termin für den 10. Dezember festgelegt ist. Er hat veranlaßt, daß weitergearbeitet wurde. Es ist klar, daß dann, wenn die Firma auf die Bedenken hingewiesen hat, nach der Önorm und nach den Vertragsgrundlagen die Haftung auf den Auftraggeber übergeht. Das war dem betreffenden Herrn bekannt, denn er hat den Bauzustand ab diesem Zeitpunkt in den Baubüchern festlegen und damit abgrenzen lassen, was vorher und nachher gemacht wurde.

Abg. Pölz: Wer war Ihrer Meinung nach die kompetente staatliche Stelle auf der Baustelle, mit der Sie verkehren konnten und die Abänderungen durchführen sowie besondere Anordnungen treffen konnte?

Dipl.-Ing. Hatz: Die Gruppenbauleitung Amstetten.

Abg. Pölz: Waren die Anordnungen und die Kontrollen der Gruppenbauleitung mangelhaft?

Dipl.-Ing. Hatz: Die Kontrollen nicht. Es waren nur fachlich widersprechende Meinungen innerhalb der Gruppenbauleitung. Bauleiter Oberbaurat Haase war der Meinung, daß das Haager Material ohne weiteres zu verwenden ist. Der alte Baurat Hase hat als einziger Bedenken geäußert, ist aber nicht durchgedrungen.

Abg. Pölz: Sie sagten, daß auf die Güte des Materials nicht geachtet wurde. Meinten Sie damit Ihre Bauleitung?

Dipl.-Ing. Hatz: Das ist ein alleiniges Verschulden, für das wir eintreten müssen. Aber Sie werden verstehen, daß bei 16stündigem Betrieb im November Wetter und Tageslicht eine Rolle spielen.

Dazu kommt, daß die Fahrzeuge Lehm in das saubere Frostschutzmaterial eingeschleppt haben. Das ist eine Schweinerei der Bauleitung, die das hätte reinigen lassen müssen.

Abg. Pölz: Bekommen Sie für die Schäden, die Sie ausgebessert haben, bezahlt?

Dipl.-Ing. Hatz: Diese Frage ist noch offen. Es wurde uns schriftlich mitgeteilt: Falls die Sanierungsarbeiten nicht am 1. Juni begonnen werden, dann werden sie ausgeschrieben und auf unsere Kosten von anderen Firmen durchgeführt.

Abg. Pölz: Ihre Firma war mehrmals Billigstbieter. Haben Sie nach der Kalkulation das Gefühl gehabt, daß Sie verlieren werden, oder glaubten Sie, als Firma bestehen zu können?

Dipl.-Ing. Hatz: Wir sind nach wie vor der Auffassung, daß wir bei einem normalen Ablauf der Dinge ohne Verlust ausgestiegen wären. Es ging uns darum, die vorhandene Maschinen- und Arbeitskräftekapazität auszulasten.

Abg. Pölz: Warum haben Sie als Billigstbieter verschiedene Aufträge nicht bekommen?

Dipl.-Ing. Hatz: Auch die anderen Firmen sind um die Aufträge gelaufen. Man hat uns offiziell gesagt, ihr könnt nicht alles haben, die anderen müssen auch darankommen.

Abg. Dr. Mussil: Wer hat die Eignungsprüfungen des Materials durchgeführt, die Firma oder die Bauaufsicht?

Dipl.-Ing. Hatz: Die Firma hat sie veranlaßt, usancenmäßig sind sie von der autobahneigenen Versuchsanstalt durchgeführt worden.

Entgegen der Darstellung im Bericht der Strengberg-Kommission ist das nichts Ungewöhnliches; die Bundesbahnen beispielsweise akzeptieren auch nur Atteste, die von der bundesbahneigenen Versuchsanstalt stammen.

Abg. Dr. Mussil: Sie sagten, daß die Firmen zu haften haben, obwohl sie Bedenken wegen der Umstände während des Baues geäußert haben. Wie erklären Sie sich diesen Widerspruch?

Dipl.-Ing. Hatz: Ich meinte, wir haften für jene Fehler, die vor Einbruch des Schlechtwetters eingetreten sind.

Abg. Dr. Mussil: Hätte man Ihrer Meinung nach dann, wenn entsprechende Verkehrsbeschränkungen durchgeführt worden wären und wenn in diesem Zeitraum nicht Salz gestreut worden wäre, nicht mit diesen Auswirkungen rechnen müssen?

Dipl.-Ing. Hatz: Bei Aufbringen eines Porenverschlusses wären diese Schäden nicht entstanden. Jelinek schreibt in seinem Gutachten, daß man auch bei einer Verstärkung der 10 cm-Bitukiesschichte eben in Anbetracht des Umstandes, daß die Frosteindringungstiefen in diesem Bereich wesentlich größer als 60 cm sind, auch in Zukunft nach einwandfreier Sanierung nach den strengsten Kriterien in der kritischen Zeit die Straße sehr genau beobachten und vor allem eine Lastbeschränkung auf 5 Tonnen vornehmen muß.

Abg. Dr. Geißler: Wäre es technisch noch möglich gewesen, diese Verschleißschichte anzubringen?

Dipl.-Ing. Hatz: Wenn man das rechtzeitig vorgesehen hätte, dann wäre das vielleicht noch gegangen; doch sogar noch bei der Eröffnung sah man „rauchende Stellen“, wo eine Stunde vorher der letzte Bitumenkies draufgekommen war. Man hätte nach Möglichkeit nur Pkw-Verkehr zulassen sollen.

Abg. Dr. Geißler: Das wäre natürlich schon eine Entlastung für den Winterverkehr gewesen.

Was hätte die Verschleißdecke ungefähr gekostet?

Dipl.-Ing. Hatz: Etwa 20 S pro Quadratmeter.

Abg. Dr. Mussil: Der laufende Meter hätte also rund 400 bis 500 S gekostet.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: In der Ausschreibung war der Einbau der Verschleißschichte nicht vorgesehen. Wurde die Bauleitung bzw. die oberste Bauleitung darauf und auf die möglichen Gefahren aufmerksam gemacht?

Dipl.-Ing. Hatz: Wir haben es leider unterlassen darauf hinzuweisen. Das wird vielleicht aus folgendem verständlich: Man hat auf der Südautobahn dieses Experiment gemacht und dort gegen diese Regel verstoßen. Wir haben uns aber keine Rechenschaft darüber gegeben, daß dort der Untergrund, das Gefälle und das Klima wesentlich günstiger sind; man hat aber auch im Wiener Neustädter Bereich ausgiebige Instandhaltungsarbeiten gehabt.

Abg. Dr. Tull: Im Baulos 19 wurde Haager Material verwendet. Dem Bericht der Strengberg-Kommission ist zu entnehmen, daß seitens der Gruppenbauleitung dagegen Einwände erhoben wurden, daß aber trotzdem dieses Material verwendet wurde. Worauf ist das zurückzuführen?

Dipl.-Ing. Hatz: Hinsichtlich des Erdbaues sind die Baulose 19 und 21 betrieblich gesehen als Einheit aufzufassen. Wir haben dem Ministerium eine Rationalisierung in der Form vorgeschlagen, daß der Erdbau in beiden Baulosen

zu den festgelegten Anbotsbedingungen direkt an die Neue Reformbau und die Bitumenarbeiten direkt an Swietelsky vergeben werden sollen. Das wurde aus formalen Gründen abgelehnt. Es kam dann zu einer überbetrieblichen Zusammenarbeit. Als die Zeit knapp wurde, hat man das Material wahllos von dieser oder jener Seite zugeführt, nur um weiterzukommen.

Abg. Dr. Tull: Ist das Haager Material die Ursache der Schäden?

Dipl.-Ing. Hatz: Das Haager Material ist zweifellos das schwächste Glied in der ganzen Kette. Aber auch dort, wo Valentiner Material verwendet wurde, sind Schäden eingetreten. Ich weiß, daß Firmen, die Baulose hatten, die keine Schäden aufwiesen, sehr gezittert haben und sehr glücklich sind, daß jetzt dieser 3 cm-Teppich daraufkommt. Das heißt: Allein die Porosität und die ungeeignete Ausstattung der Decke ohne Verschleißschichte sind meines Erachtens bei größeren Niederschlägen und bei diesen Verkehrsbelastungen und -geschwindigkeiten Ursachen weiterer Schäden.

Die „Verschleißschichte“ ist eine Schichte, die dem „Verschleiß“, den die Räder, das Bremsen, das Anfahren, die Belastung usw. bedingen, gewachsen ist. Auch diese Schichte besteht aus Bitumen, aber mit anderer Zusammensetzung.

Abg. Dr. Tull: Wie groß ist das Schadensausmaß in Ihrem Abschnitt?

Dipl.-Ing. Hatz: Bei 9 Prozent der Verkehrsflächen der Baulose 19 und 21 sind Schäden aufgetreten.

Abg. Dr. Tull: Was kostet die Behebung?

Dipl.-Ing. Hatz: Etwa 65 Millionen Schilling Selbstkosten, das sind im Vergleich zum dort getätigten Umsatz etwa 10 Prozent. Für gewisse Schäden fühlen wir uns verantwortlich. Rund die Hälfte geht zu Lasten der Bauherrschaft.

Abg. Konir: Hat Ihre Firma Herren der Bauleitung Geschenkkörbe, Kühlschränke und sogar Geldspenden gegeben?

Dipl.-Ing. Hatz: Das ist mir nicht bekannt. Unsere Weihnachtsaktion bewegt sich im Rahmen des Üblichen: Rechenschieber, Kalender, je nach Stufe des Beschenkten. Bei den höheren Herren des Ministeriums war der Kalender etwas repräsentativer.

Abg. Konir: Sind Sie von irgendeiner Seite angerufen, besucht und für die heutige Sitzung beeinflusst worden, von der Bauleitung, vom Ministerium?

Dipl.-Ing. Hatz: Nein.

Vorsitzender: Ich danke.

Befragung des Dipl.-Ing. Karl Brustmann, Direktor der Firma Dipl.-Ing. Swietelsky, Baugesellschaft m. b. H. & Co. KG., Wien

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Sie sind Direktor der Firma Swietelsky, Filiale Wien. Hat Swietelsky schon vorher Autobahnbaulose gebaut?

Dipl.-Ing. Brustmann: In Oberösterreich, auch auf der Südbahn zusammen mit der Neuen Reform.

Vorsitzender: Waren Sie Niedrigstbieter?

Dipl.-Ing. Brustmann: Im Baulos 21, das uns zugesprochen wurde, waren wir Zweitbieter.

Die Neue Reformbau hat dann als Billigstbieter das Baulos 19 erhalten. Wir haben als Zweitbieter Baulos 21 bekommen.

Es ist das Übereinkommen getroffen worden, daß die Neue Reformbau die Erdarbeiten auf beiden Baulosen durchführt, wir aber für beide Baulose, Strengberg und Raabberg, die Schwarzarbeiten, die Asphaltarbeiten, durchführen.

Vorsitzender: Aber dem Bauherrn gegenüber sind Sie für Baulos 21 verantwortlich?

Dipl.-Ing. Brustmann: Ja; aber der Bauherr hat das gewußt.

Vorsitzender: Haben die Schäden, die auch in Ihrem Baulos aufgetreten sind, die Ursache in den Arbeiten der Neuen Reformbau oder in der von Ihnen geleisteten Arbeit?

Dipl.-Ing. Brustmann: Wir haben den Bitukies sogar besser gemacht, als es die Ausschreibung vorgeschrieben hatte. Der Bitukies war mit einem Größtkorn von 35 mm ausgeschrieben, wir haben ihn mit 20 mm Durchmesser gemacht, um eine größere Dichtigkeit zu erreichen, denn ein Bitukies ist niemals wasserundurchlässig. Wir verlangten, daß eine Verschleißschichte von 3 cm vor der Freigabe zum Verkehr draufkommt. Das, was jetzt draußen gemacht wird, geht auf unseren Vorschlag zurück.

Vorsitzender: Kennen Sie Fahrbahnen, die ebenfalls ohne Verschleißschichte freigegeben wurden?

Dipl.-Ing. Brustmann: Auf der Südbahn. Dort sind aber ganz andere Untergrundverhältnisse: Man kann 1 Meter tief hinuntergraben und hat immer wieder Kies.

Vorsitzender: Haben Sie sich mit der Neuen Reformbau auseinandergesetzt, wieso Ihre Firma zur Haftung herangezogen werden kann?

Dipl.-Ing. Brustmann: Für die Unterbauarbeiten sind sie voll verantwortlich.

Vorsitzender: Welche Ursachen haben die Schäden Ihrer Meinung nach?

Dipl.-Ing. Brustmann: Das Gutachten von Professor Jelinek brachte neue Erkenntnisse: Das Kies- und Sandmaterial hätte nicht nur auf Frostsicherheit, sondern auch auf Erhöhung des Feinanteiles durch Kornzertrümmerung untersucht werden sollen. Das ist eine neue Erkenntnis, die bei der Ausschreibung weder dem Bauherrn noch den Baufirmen bekannt war.

Die lange Schlechtwetterperiode, die praktisch von Oktober 1964 bis Mitte Juni 1965 dauerte, hat ganz außergewöhnliche Verhältnisse geschaffen.

1963, als die Ausschreibung erfolgte, war es üblich, die Frostschutzschicht mit 30 cm, die Kiestragschicht mit 20 cm und die Bitukieschicht mit 10 cm zu dimensionieren. Die Deckenstärke ist damals nach dem sogenannten Gruppenindexverfahren dimensioniert worden. Dieses Verfahren, das keine Differenzierung trifft, nimmt auf die Gesamtstärke der Decke Bezug: Frostschutz, Kiestragskörper und Bitumenkies. Professor Jelinek hat das Verfahren Shell-London aufgezeigt. Danach käme für den Bitukies eine Sollstärke von 16,30 cm heraus; die Decke war also um 63 mm zu schwach.

Die 60 cm starke Frostsicherung war bei diesem schlechten Untergrund zu wenig. Die Frosttiefe auf den Strengbergen liegt bei 80 bis 100 cm. Der Untergrund ist Verwitterungslehm. Wir haben aber mit dem Unterbau nichts zu tun.

Wir haben die Aufbringung einer Verschleißschicht angeregt.

Die Freigabe der Strecke für den vollen Verkehr und die volle Geschwindigkeit waren ein großer Fehler.

Aber manche dieser Erkenntnisse waren bei der Ausschreibung, ja nicht einmal während des Baues bekannt.

Abg. Pölz: Zu welchem Preis haben Sie der Neuen Reform die Erdbauarbeiten übertragen, zu dem Anbotspreis der Neuen Reform oder zu Ihren Preisen?

Dipl.-Ing. Brustmann: Das war kein Subangebot. Wir haben den Auftrag zu unseren Preisen bekommen. Den Vertrag selbst hat unser Finanzdirektor gemacht.

Abg. Pölz: War Ihnen bekannt, daß der Bitumenschotter zum Teil gefroren auf die Baustelle kam?

Dipl.-Ing. Brustmann: Selbstverständlich. Ich verweise auf den Brief vom 17. November 1965.

Abg. Pölz: Wie viele Kilometer fallen außer Ihre Garantieleistung?

Dipl.-Ing. Brustmann: In der Schlechtwetterzeit wurden die gesamte Nordfahrbahn sowie große Teile der Südfahrbahn der Baulose 19 und 21 gemacht.

Abg. Pölz: Wie viele Millionen kostet die Reparatur?

Dipl.-Ing. Brustmann: Das ist noch nicht abgeschlossen, das weiß ich nicht.

Abg. Dr. Mussil: Könnte die Oberfläche durch Aufbringen von flüssigem Kaltbitumen dichter gemacht werden?

Dipl.-Ing. Brustmann: Nein, denn auch Beton ist nicht unbedingt wasserundurchlässig. Zur Komprimierung einer Decke ist der Verkehr in der warmen Jahreszeit unbedingt notwendig.

Abg. Dr. Mussil: Hat Ihre Firma mit dem Bund verrechnet oder als Subunternehmer mit der Neuen Reform?

Dipl.-Ing. Brustmann: Das haben wir direkt verrechnet.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Wo haben Sie mehrmals vorgetragen, daß eine Verschleißschicht draufkommen solle, bzw. wo haben Sie Ihre Bedenken angemeldet?

Dipl.-Ing. Brustmann: Im März des heurigen Jahres, also nach Auftreten der Schäden, haben wir diese Bedenken zum erstenmal angemeldet. Wir sagten: Entweder 3 cm darauf, oder während der kritischen Jahreszeit den Schwerverkehr zur Gänze weg!

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Sie haben es also als Fachmann vorher nicht gewußt?

Dipl.-Ing. Brustmann: Die einzige Vergleichsmöglichkeit wäre die Südautobahn, dort gibt es aber eine mächtige Schotterschicht.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Ist die Mächtigkeit von 10 cm durchwegs gegeben, oder sind auch schwächere Stellen festzustellen gewesen?

Dipl.-Ing. Brustmann: Im Durchschnitt sind es 10 cm.

Der Kiestragskörper, den wir nicht gemacht haben, hatte eine Toleranz von $\pm 1,5$ cm, der Bitukies eine Toleranz von ± 1 cm. Das Ungünstigste wäre also 7,5 cm, das Günstigste 12,5 cm.

Die Verschleißschicht von 3 cm wurde in Baulosen ausgeführt, die überhaupt nicht zur Debatte standen; dies geschah meiner Ansicht nach in vorsorgender Weise.

Abg. Dr. Geißler: In der Ausschreibung wurde der 31. Oktober 1965 als Fertigstellungstermin genannt. Dieser Termin konnte nicht eingehalten werden. Das Ministerium hat dann gedrängt.

Dipl.-Ing. Brustmann: Es war Schnee und Eis auf der Straße. Wir haben sogar ein Auftaугerät mit Gas konstruiert, um auf dem vorhandenen Kiestragskörper die Eisschicht aufzutauen. Dann haben wir vor Aufbringung des

Bitukieses gesalzen — das war Gift! Aber ansonsten hätte die Aufbringung überhaupt nicht erfolgen können. Ich habe auch gesagt, daß ich vom technischen Standpunkt aus eine Weiterführung des Baues nicht mehr vertreten könne. Trotzdem bekam ich von Hofrat Mayer den Auftrag weiterzubauen.

Abg. Dr. Geißler: Hat man sich in Ihren Kreisen Gedanken darüber gemacht, warum das Ministerium so drängte?

Dipl.-Ing. Brustmann: Meiner Ansicht nach meinte man, die Freigabe für den Verkehr sei ein so großer Vorteil, daß man Schäden in Kauf nehmen könne. An so große Schäden hat man allerdings nicht gedacht.

Abg. Dr. Mussil: Wenn man unter Verzicht auf die Verschleißschicht den Bitukies in der warmen Jahreszeit aufbringt ...

Dipl.-Ing. Brustmann: Dann sind die Verhältnisse günstiger.

Abg. Konir: Sie sagten, man habe die Verschleißschicht auf jenen Baulosen aufgetragen, die von keinen Schäden betroffen waren. Daraus ergibt sich, daß bei gründlicher Arbeit und bei Verwendung des entsprechenden Materials die Verschleißschicht eigentlich überflüssig wäre.

Dipl.-Ing. Brustmann: Ich glaube das nicht in diesem Fall.

Vorsitzender: Soviel ich als Laie herausgehört habe, hat man sonst keine Autobahn mit Bituschicht befahren lassen. (Dipl.-Ing. Brustmann: *Südautobahn!* — Abg. Doktor Mussil: *Mondsee!*)

Abg. Konir: Wann — vor 8 oder 14 Tagen — haben Sie das letzte Mal mit Dipl.-Ing. Hatz gesprochen? — Ihre Aussagen sind so parallel zu denen des Dipl.-Ing. Hatz.

Dipl.-Ing. Brustmann: Tatsächlich? Wir sind x-mal zusammengekommen, aber das, was ich sagte, stammt einzig und allein von mir!

Abg. Konir: Hat Ihre Firma Weihnachtsgeschenke gegeben, Rechenschieber?

Dipl.-Ing. Brustmann: Nein, lediglich Kalender und Drehbleistifte.

Vorsitzender: Ich danke.

Befragung des Dipl.-Ing. Erwin Grünwald, Direktor der Firma Polensky & Zöllner, Salzburg

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): War diese Bewerbung Ihrer Firma die erste Bewerbung?

Dipl.-Ing. Grünwald: Wir waren schon in der Nähe des Attersees tätig.

Wir waren nicht Bestbieter. Da die Neue Reformbau mehrmals Bestbieter war, aber nicht alle Lose hätte ausführen können, hat man der Reihe nach die nächstfolgenden Firmen genommen.

Vorsitzender: Waren Sie von den Schäden auf Ihrem Baulos überrascht oder konnten Sie das vermuten?

Dipl.-Ing. Grünwald: Es war für uns absolut eine Überraschung. Wir haben uns bis zum Ende vorgestellt, daß dieses Material, das vorgeprüft war, in Ordnung ist.

Vorsitzender: Welches Kiesmaterial hatten Sie nach der Ausschreibung zu nehmen?

Dipl.-Ing. Grünwald: St. Valentin oder Haag. Der Preisunterschied zwischen Haager und St. Valentiner Material hätte vielleicht 1,5 Millionen Schilling ausgemacht. Wenn der Bauherr schon die Möglichkeit erwägt, dieses Material zu nehmen, ist es einem Kalkulanten nahezu unmöglich zu sagen, ich nehme das andere Material. Das Angebot wäre dann von vornherein mit einem Betrag belastet, demgegenüber ich meinem Konkurrenten im Nachteil bin.

Vorsitzender: Haben Ihre Leute Bedenken gegen das Haager Material geäußert?

Dipl.-Ing. Grünwald: Ich war nicht so oft auf der Baustelle.

Vorsitzender: Wie war der Baufortschritt auf Ihrem Baulos?

Dipl.-Ing. Grünwald: Ich darf ganz kurz zusammenfassen: Wir haben dringend einen Auftrag gebraucht und glaubten, am Strengberg zu einem etwas größeren oder mittleren Auftrag zu kommen. Wir waren uns klar, daß wir das zu diesem Preis nur machen können mit dem Einsatz modernster Mittel und größter Konzentration. Wir haben 1963 die Baustelle eingerichtet, haben kurz überwintert und haben 1964 mit Scrapern in einem einzigen Sommer die ganze Bodenbedeckung durchgeführt, sodaß wir im Herbst 1964 so gut wie fertig waren. Wir hatten den Wunsch, keinen zweiten Winter mit der Mannschaft überwintern zu müssen, weil das derart viel gekostet hätte, daß das von vornherein auszuschließen war.

Dann kam der sehr harte Winter 1964/65. Wir konnten erst im Mai 1965 die Arbeit fortsetzen. Etwa Ende September, Anfang Oktober waren wir mit unseren Fahrbahndeckenarbeiten fertig. Die Schwarzdecke — darauf sind wir nicht eingestellt — hat in unserem Auftrag die Firma Swietelsky hergestellt. Sie hat es zu einem gerade angemessenen Preis gemacht.

Vorsitzender: Hat Swietelsky die Oberflächenarbeiten im Oktober termingemäß beendet?

Dipl.-Ing. Grünwald: Doch, im wesentlichen war man ziemlich früh dran, es geschah also in einer relativ guten Jahreszeit.

Vorsitzender: Wie schaut die Abrechnung aus? Ist Geld übriggeblieben?

Dipl.-Ing. Grünwald: Man sagte seinerzeit, daß unser Los 30 Millionen kosten werde; aber unser derzeitiger Abrechnungsstand macht 22,7 Millionen aus. Angeboten haben wir mit 25,6 Millionen. Das ist ein erstaunlicher Fall, der aber seine Erklärung darin findet, daß die Mengen im Leistungsverzeichnis ein Sechstel zu groß vorgesehen waren. Da spielt teilweise die Weglassung der umfangreichen Kalkstabilisierung durch die Bauleitung eine Rolle. Sie dient dazu, lehmige Böden etwas brauchbarer zu machen, sie zu entwässern. Allein die Kalklieferung, die nun fortgefallen ist, hätte rund 4 Millionen ausgemacht. Daraus erklärt sich die Verminderung unseres Bauvolumens um fast 3 Millionen.

Abg. Konir: Im Strengbergbericht heißt es, die Firma Polensky & Zöllner habe in ihrem Offert für die Herstellung der Frostschutz- und Kiestragschichten Material aus Enns und Umgebung angeboten. Es heißt, wenn dieses Material verwendet worden wäre, wären im Baulos 22 ähnlich wie im Baulos 18 voraussichtlich keine Schäden entstanden. Ferner heißt es, daß man doch Material aus Haag verwendete und daß es unmöglich sei, die Gegend Enns und Umgebung mit Haag zu verwechseln.

1. Wieso sind Sie dazu gekommen, Haager Material zu verwenden?

2. Haben Sie gewußt, daß das Haager Material nicht entspricht?

3. Sind auch Sie der Meinung, daß man durch eine einfache Griffprobe die Nichtzweckmäßigkeit dieses Materials hätte feststellen können?

Dipl.-Ing. Grünwald: Wir haben zu dieser Zeit vier Baulose gleichzeitig angeboten, womit sehr viel Arbeit verbunden war. Unser Kalkulant, ein älterer Herr — das erwähne ich zu seiner Entschuldigung —, hat es sich mit der Festsetzung der vorgesehenen Gewinnungsstellen vielleicht zu leicht gemacht. Er hat einfach „Enns und Umgebung“ hineingeschrieben. Er war der Meinung, daß er mit dieser Deklaration den ganzen Raum am besten erfasse. Das ist aber schon aufgefallen, bevor wir den Auftrag hatten. In der Baueinleitungsverhandlung vom 17. Oktober 1963 hat uns der damalige Verhandlungsleiter zwangsläufig gefragt, was wir damit gemeint haben. Die Vertreter unserer Firma — ich war nicht dabei — haben spontan geantwortet, daß sie, so wie es im Leistungsverzeichnis — auf Seite 7, glaube ich — vorgesehen ist, Haag gemeint haben. Das ist auch protokolliert worden. Damit war klargestellt, was wir meinten. Man hätte die Konsequenz ziehen und sagen können, daß man damit nicht einverstanden sei.

In preislicher Hinsicht ist sicherlich immer mit Haag gerechnet worden.

Abg. Konir: Ich darf auf eine andere Stelle verweisen, die Ihnen widerspricht. Hier heißt es, daß im November 1964 die erste Fläche Frostschutzschicht eingebaut wurde. Das Material dürfte keinen guten Eindruck gemacht haben, denn es wurde von der örtlichen Bauleitung nach dem bloßen Augenschein beanstandet und die Verwendung eines besseren Materials aus dem Raum St. Valentin oder ein Preisnachlaß verlangt.

Dipl.-Ing. Grünwald: In dem Preis war nichts drin, was man nachlassen hätte können.

Der örtliche Bauleiter, Dipl.-Ing. Zechel, hat einen Preisnachlaß verlangt. Wir haben ihm widersprochen, denn wir haben die Kiesgrube mit ungeheurem Aufwand abgedeckt. Meterhohe Schichten sind weggekommen, Feinteile, Humus usw. Man hat uns dann gewarnt, beim Abbau der Grube auf die Schichtung achtzugeben.

Abg. Konir: Die Qualität des Haager Materials hätten Sie doch erkennen müssen?

Dipl.-Ing. Grünwald: Wir konnten uns nicht auf Proben nach dem Augenschein verlassen. Wir sahen in Ing. Jenisch, im Leiter der Bodenprüfstelle, den absolut kompetentesten Herrn. Warum sollten wir der Autobahnprüfstelle St. Pölten nicht vertrauen? Er war vielleicht überlastet. Es wäre eine Vermessenheit gewesen, ihm zu sagen: Wir sind mit Ihrer Arbeit nicht einverstanden, wir nehmen einen anderen.

Abg. Dr. Mussil: Wieso hat die Bauleitung auf die Kalkstabilisierung verzichtet?

Dipl.-Ing. Grünwald: Die Kalkstabilisierung bezieht sich auf Lehmböden. Es ist nicht unmöglich, Kiese zu stabilisieren, aber das war nicht vorgesehen.

Abg. Pölz: In der Baueinleitungsunterschrift wird festgehalten, daß Sand und Kies aus dem Raume Haag nur dann verwendet werden dürfen, wenn das Material den Gütebedingungen entspricht. Wenn Sie das durchgeführt hätten, hätte es keine Aufbrüche gegeben.

Dipl.-Ing. Grünwald: Der entscheidende Brief von Oberbaurat Haase ist am 11. Juni 1965 geschrieben worden. In dem Brief steht, daß alle bisherigen Entnahmen aus Haag ohnedies einwandfrei sind. Der für uns zuständige Mann gab diese bindende Erklärung ab. Wenn wir etwas anderes gemacht hätten, wäre das unlogisch gewesen.

Die Bauleitung allerdings hat das Prüfungsverfahren geändert. Hofrat Mayer hat 1964 das alte Schweizer Verfahren als Prüfungsverfahren eingeführt. Dieses Verfahren, nach dem Jenisch geprüft hat, ist kulanter in der Toleranz der Feinteile.

Abg. Dr. Tull: Worauf sind die Schäden zurückzuführen, auf die Bitumenschicht oder auf das Haager Material?

Dipl.-Ing. Grünwald: Im allgemeinen geht das auf mehrere Ursachen zurück: der Schwerverkehr, die unbeschränkte Geschwindigkeit, die minimale Kiesdecke, eine minimale Bitumendecke, die Fertigstellung knapp vor dem Winter, die Asphaltdecke hatte keine Zeit, sich zu konsolidieren. Selbstverständlich ist auch der Kies daran schuld, der das Wasser nicht entsprechend ablaufen lassen kann.

Kein einziger der am Bau Beschäftigten war in der Kommission anwesend, die über die Verkehrsfreigabe entschieden hat.

Abg. Dr. Tull fragt nach dem Ausmaß der Schäden.

Dipl.-Ing. Grünwald: Wir haben eine provisorische Reparatur der Nordfahrbahn im Umfang von 6800 Quadratmetern gemacht, was etwa 800.000 S gekostet hat. Für beide Fahrbahnen wird sich eine Gesamtschadenssumme von 5 bis 6 Millionen Schilling ergeben, wobei ich erwähnen möchte, daß wir bereits bei Bauende ungefähr 3 Millionen Schilling draufgezahlt haben.

Abg. Dr. Tull: Gehört dieser Betrag von 6 Millionen zu jenem Aufwand, den, wie offenbar Hofrat Mayer erklärt hat, der Auftraggeber übernehmen werde? Mit wem verrechnen Sie die 6 Millionen?

Dipl.-Ing. Grünwald: Wir haben die Absicht, den Bauherrn zu ersuchen, uns diese 6 Millionen, die wir vorläufig aus unserer Tasche gezahlt haben, zu ersetzen, denn dieser Betrag ist für uns eine Existenzfrage. Die Schäden in unserem Abschnitt sind bereits zur Gänze behoben.

Abg. Dr. Geißler: Sie sprachen von einem Defizit im Ausmaß von 3 Millionen, das Ihnen unabhängig von den Schäden bei diesem Bau erwachsen ist. Was waren die Gründe hierfür?

Dipl.-Ing. Grünwald: Zu billig; man kann es zu diesem Preis nicht machen.

Abg. Konir: Haben Sie Geschenke an Bauleiter, an Mitglieder einer Baubehörde gegeben?

Dipl.-Ing. Grünwald: Nein, das kann ich mit ruhigem Gewissen sagen. Wir machen wohl jedes Jahr eine sogenannte Kalenderaktion.

Abg. Konir: Von Kühlschränken ist Ihnen nichts bekannt?

Dipl.-Ing. Grünwald: Nein.

Vorsitzender: Ich danke für Ihre Aussage.

Befragung des Ing. Hans Zehethofer jun. und des Dipl.-Ing. Dr. Hans Pistorius, Direktor der Firma Ing. Hans Zehethofer, Wien

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Ich darf Herrn Ing. Hans Zehethofer fragen: Sie haben sich schon mehrmals um Autobahnlose beworben und im Strengbergabschnitt Baulos 23 zugesprochen erhalten. Sie waren nicht Billigstbieter, sondern zweitrangig. Welche anderen Baulose haben Sie schon gebaut?

Ing. Zehethofer: Wir haben insgesamt zehn Autobahnbaulose auf der Westautobahn gebaut. Im gegenständlichen Fall ist das gesamte Baulos von uns selbst ausgeführt worden.

Vorsitzender: Welches Kiesmaterial hatten Sie nach den Ausschreibungen zu verwenden?

Ing. Zehethofer: Ulmerfeld-Waldheim. Es wurde aber auch Kies aus Wallsee und Haag verwendet. Da ist eine Zustimmung seitens der Gruppenbauleitung erfolgt.

Vorsitzender: Haben Sie dieses Material mit dem aus Ulmerfeld-Waldheim vermischt?

Ing. Zehethofer: Es wurde gemischt. Der Hauptgrund dafür, warum es überhaupt zur Verwendung anderer Kiese gekommen ist, ist einzig und allein der Forderung entsprungen, ab einem gewissen Zeitpunkt die doppelten Kiesmengen herbeiführen zu lassen, um den Termin einhalten zu können.

Vorsitzender: Haben Sie auch den Haager Schotter in Ordnung befunden?

Ing. Zehethofer: Ja. Der Termin 31. Oktober 1965 konnte auf Grund des außergewöhnlichen Schlechtwetters nicht eingehalten werden. Der aus dem Schlechtwetter resultierende Termin wäre Mai 1966 gewesen. Es wurde aber von den Firmen ein Termin November bzw. Dezember 1965 gefordert. Dann kam es zum Eröffnungstermin im Dezember.

Vorsitzender: Haben Sie den Termin zur Kenntnis genommen?

Ing. Zehethofer: Nein, weder mündlich noch schriftlich. Man hat lediglich von Seite der Firma geäußert, daß wir uns bemühen werden, früher fertig zu werden.

Vorsitzender: Haben Sie Bedenken wegen der späten Jahreszeit gehabt und haben Sie diese Bedenken geäußert?

Ing. Zehethofer: Selbstverständlich. Sie wurden mündlich und schriftlich geäußert.

Vorsitzender: Waren Sie von den Schäden überrascht?

Ing. Zehethofer: Wir waren nicht überrascht. Wir haben mündlich und schriftlich geäußert, daß es zu Schäden wird kommen müssen.

Der Vorsitzende fragt nach den Hauptursachen der Schäden.

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Wir haben früh genug darauf aufmerksam gemacht, daß die Zusammensetzung des Bitukieses nicht entspricht und daß die Decke keinen einzigen Winter halten wird.

Wir haben Vorschläge unterbreitet, welche Möglichkeiten bestehen, das eindringende Wasser etwas fernzuhalten, weil der Bitukies, so wie er ausgeschrieben worden ist, den technischen Vorschriften nicht entspricht.

Ein weiterer Grund ist der verhältnismäßig frühe Fertigstellungstermin, der in eine sehr schlechte Witterungszeit gefallen ist. Wir haben uns bemüht, den Dezembertermin zu erreichen, obwohl wir dazu vertraglich nicht verpflichtet gewesen sind.

Wir haben der Bauherrschaft bekanntgegeben, daß wir die größten Bedenken haben und jegliche Verantwortung ablehnen. Wir sind sogar so weit gegangen zu sagen, wir stellen ein. Da wurde uns der Auftrag erteilt, unbeschadet dessen weiterzuarbeiten.

Vorsitzender: Ist das Material völlig belanglos gewesen?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Sicherlich hat auch das einen Einfluß. In der Regel kann eine Ursache allein nie zu einer Katastrophe führen.

Abg. Dr. Kummer: Haben Sie die Materialien auf eigene Faust oder mit Wissen der Bauherrschaft gemischt?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Mit Wissen der Bauherrschaft.

Wir haben mit dem Haager Material keine besondere Freude gehabt. Wir wären gar nicht auf diesen Gedanken gekommen, wenn nicht der Zwang an uns herangetragen worden wäre, unsere Entnahme aus Ulmerfeld-Waldheim zu erhöhen; wir sollten die tägliche Menge von 500 auf 1000 Kubikmeter erhöhen. Da keine weiteren Fuhrwerke zu haben waren, ist man auf den Gedanken gekommen, Großraumfahrzeuge ohne polizeiliche Kennzeichen aus der Grube Haag Sand und Kies entnehmen zu lassen.

Wir haben uns dafür interessiert, ob dieses Material geeignet ist. Und als wir bei der Nachbarfirma sahen, daß dieses Material verwendungsfähig ist, hatten wir keine Bedenken. Außerdem haben wir auch der Bauherrschaft davon Mitteilung gemacht, welche das zustimmend zur Kenntnis genommen hat. So wurde es uns ermöglicht, diese Mengen heranzubringen.

Abg. Dr. Kummer: In welchem Verhältnis würde das Haager Material mit dem anderen vermischt?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Ungefähr ein Drittel Haager Material. Wir haben ja trotzdem, soweit es uns möglich war, Material aus Waldheim und Wallsee herangebracht. Unser Baulos ist ja verhältnismäßig spät vergeben worden. Wir sind — nicht durch unser Verschulden — spät drangekommen. Wir haben gegen Ende ja erkannt — das wurde ja schriftlich festgelegt —, daß derartige Witterungsverhältnisse eingetreten waren, daß ein Weiterbauen nicht mehr zu verantworten war. Hätten wir aber nicht weitergearbeitet, dann wären wir die „Bösen“ gewesen.

Abg. Dr. Tull: Sie sagten, daß Sie ab August 1965 die Menge von 500 Kubikmeter auf 1000 Kubikmeter unter dem Drang, der an Sie herangetragen wurde, erhöhen mußten. Wer hat Sie gedrängt?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Die Bauherrschaft: von unten bis hinauf. Man wollte fertig werden.

Abg. Dr. Tull: Sie haben in zwei Briefen auf die Witterungsverhältnisse aufmerksam gemacht, Sie haben wahrscheinlich eine eventuelle Gewährleistung abgelehnt. Haben Sie auf diese Schreiben Antwort bekommen?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Wir haben mündlich dahin gehend Antwort bekommen, daß wir unter allen Umständen weiterarbeiten sollten. Die Gruppenbauleitung — Dipl.-Ing. Haase und Dipl.-Ing. Hase — ist auf die Baustelle gekommen und hat gesagt: Es muß weitergearbeitet werden, ihr dürft nicht stehenbleiben! — Das heißt, es muß vorher von uns sehr konkret gesagt worden sein: Halt, stop, es geht nicht mehr!

Abg. Dr. Tull: Haben sie einen bestimmten Eröffnungstag genannt?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Sicherlich ist ein gewisser Fertigstellungstermin schon festgestanden; da ist schon der 10. oder 15. Dezember vorgeschwebt. Der genaue Termin hängt jeweils von den Witterungsverhältnissen ab.

Abg. Dr. Tull: Sie haben also die Gewährleistung abgelehnt. Was sagte man Ihnen für den Fall, daß Schäden entstehen?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Ich glaube, man hat uns später in einem Brief geschrieben, daß wir trotzdem haften müssen.

Ing. Zehethofer: Im Frühjahr 1966, also nach Auftreten der Schäden, ist dieser Brief gekommen.

Abg. Dr. Tull: Wie schaut das Schadensausmaß aus?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Ich schätze unsere Schäden auf ungefähr 4 Millionen. Wir werden bezüglich dieses Betrages an den Bund herantreten, da wir doch der felsenfesten Meinung sind, daß wir anständig gearbeitet haben. Wir fühlen uns in keiner Form schuldig. Wenn aber

der Nachweis erbracht werden kann, daß wir da und dort nicht dem Vertrag entsprechend oder schlecht arbeiteten, dann werden wir diesen Teil sicherlich auf uns nehmen.

Abg. Dr. Mussil: Sie sagten, daß schon in den Ausschreibungsrichtlinien die Bitumenkies-schicht nicht richtig vorgeschrieben worden wäre, Sie hätten dann schriftlich geltend gemacht, daß diese Bitumenkiesschicht unter drei Bedingungen doch entsprechend gewesen wäre. Welche drei Bedingungen haben Sie da gemeint?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Ich verweise auf das an das Amt der Landesregierung gerichtete Schreiben vom 28. 5. 1965. Wir wollten zu dieser Zeit mit der Herstellung des Bitukieses beginnen.

Der erste Vorschlag: Die Bitumenkiesschicht aus dem vorhandenen Grubenmaterial nach den Anweisungen des Leistungsverzeichnisses fachgerecht herstellen, uns von der Haftung entheben und auftretende Schäden laufend beheben.

Der zweite Vorschlag: Die Fahrbahn wird aus 7 cm Bitumenkies aus dem Material der Grube Waldheim ausschreibungsgemäß hergestellt und mit einer Verschleißschicht von 3 cm Stärke aus zugeführtem gebrochenem Kantmaterial versehen.

Der dritte Vorschlag: Die Bitumenkiesschicht wird entsprechend dem Shell-Vorschlag aus 6 cm Bitumenkies aus Waldheim mit Absiebung des Kornes über 20 mm als Unterschicht hergestellt. Auf diese wird eine 4 cm Oberschicht aus Waldheimer Kies entsprechend dem Shell-Vorschlag mit Zusatz von 60 bis 70 Prozent gebrochenem Überkorn und 20 bis 30 Prozent Feinsand hohen Füllergehaltes aufgebracht.

Abg. Dr. Mussil: Darauf ist die Bauherrschaft nicht eingegangen?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Auf alles nicht eingegangen.

Abg. Dr. Mussil: Sie sagten, die Mischung sei durchgeführt worden, um die Körnung besser zu machen. Ist diese Mischung auch mit feuchtem Material erfolgt, und wie wirkt sich die Feuchtigkeit aus?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Haager Material ist nicht deswegen beigemischt worden, um den Anteil an Sand zu vergrößern, sondern deswegen, weil zuwenig Material da war.

Das Material ist feucht angeliefert worden, infolgedessen waren wesentlich mehr Übergänge mit Walzen notwendig. Die Kornzertrümmerung nach dem Einbau aber ist eine neue Erkenntnis. Man prüft in der Regel das Material in der Grube, das aber hinsichtlich der Kornzusammensetzung mit dem eingebauten Material nicht identisch ist.

Abg. Dr. Geißler: Sind die Gründe diskutiert worden, weshalb der Bauherr den Dezembertermin so forciert festgesetzt hat?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Nein, das können wir uns nicht vorstellen. Vielleicht ist es ein Weihnachtsgeschenk. Ich weiß nicht, wie ich das deuten soll. Ich kenne kein Bauwerk, bei dem es nicht am Ende zu irgendeinem Gedränge gekommen wäre.

Abg. Pölz: Sie haben gesagt, daß Sie laut Vertrag einen Fertigstellungstermin Mai 1966 gehabt haben?

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: In den Vertragsunterlagen steht, daß auftretende Schlechtwettertage den Fertigstellungstermin hinausschieben.

Abg. Pölz: Der wohl längste Antransport von Schottermassen zu Ihrer Baustelle war Ulmerfeld-Waldheim. Hat die Bauherrschaft bei der Verkürzung, die sich durch den Antransport aus Haag ergab, Transportkosten abgestrichen? Das ist doch nur ein Drittel des Weges im Vergleich zu Ulmerfeld-Waldheim.

Dipl.-Ing. Dr. Pistorius: Darüber ist nicht gesprochen worden.

Ing. Zehethofer: Dafür sind aber andere Kosten entstanden: Aufschließen und Schließen der Grube, Straßeninstandsetzungen, sodaß wahrscheinlich ein größerer Kostenfaktor herauskommt.

Man hat Haager Material nicht deswegen genommen, weil man einen kürzeren Transportweg anstrebte, sondern deswegen, weil die notwendige Kubatur nicht vorhanden war.

Vorsitzender: Ich danke den beiden Herren für ihr Erscheinen und ihre Aussagen.

Befragung des Sektionsrates Dipl.-Ing. Leo Hintze und des Technischen Rates Ing. Franz Miklaur vom Rechnungshof

Vorsitzender: Die beteiligten Baufirmen haben ein Gutachten von Professor Jelinek eingeholt, der die anscheinend neue Theorie aufgestellt hat, daß durch den Verkehr eine weitere Zertrümmerung des Kieses erfolgt. Im Strengbergbericht wird darauf hingewiesen, daß das nicht stimmt. In der letzten Sitzung hat uns der Leiter der Bodenprüfstelle Ing. Jenisch gesagt: Wir haben das alle zusammen nicht gewußt.

Er sagte, er habe selbst in seinem Laboratorium derartige Versuche angestellt und müsse nun die Feststellungen im Gutachten des Professors Jelinek bestätigen.

Haben Sie das schon gehört?

Ing. Miklaur: Die Kommission hat ein Gutachten erstellt. In den Nachbarbaulosen hätte eigentlich die gleiche Zertrümmerung des Materials erfolgen müssen; das ist aber nicht geschehen.

Dipl.-Ing. H i n t z e: Man hat selbstverständlich schon immer auf die Zertrümmerung bzw. auf die Druckfestigkeit der einzelnen Körnung der Tragschichten Wert gelegt. Das ist gar nichts Neues. Nicht nur bei einem Frostkoffer, sondern insbesondere auch bei der Tragschicht ist das Material auch auf seine Druckfestigkeit zu prüfen. Geprüft wird nur deswegen, um eine übertriebene Zertrümmerung und Verfeinerung des Kornanteiles zu vermeiden. Dies ist aber schon bei den allgemeinen Richtlinien und für den Frostkoffer dahin gehend berücksichtigt, daß man die Grenze für die Feinsteile so berechnet hat, daß auch eine spätere Zertrümmerung die Hohlräume, die immer noch drin sind, nicht in dem Maße ungünstig beeinflussen kann.

V o r s i t z e n d e r: Ing. Jenisch hat erklärt, daß sich in rein technischer Hinsicht verschiedene neue Aspekte ergeben haben. Er habe nach dem Aufreißen der Fahrbahn Untersuchungen der Kornzertrümmerung durchgeführt. Bei einem Material von 37 Prozent habe sich nach der Verdichtung eine Anreicherung der Feinsteile auf 6 Prozent ergeben, das sei ziemlich hoch, dadurch könne sich eine Verschiebung im Frostkriterium ergeben. Er habe festgestellt, daß es bei Materialien, die augenscheinlich fest ausgesehen haben, solche Anreicherungen gibt.

Es scheinen also dem Leiter dieser Bodenprüfstelle, der meines Erachtens der Fachmann auf diesem Gebiet ist, Dinge zu Bewußtsein gekommen zu sein, die ihm bisher anscheinend unbekannt waren.

Dipl.-Ing. H i n t z e: Die Zusammensetzung des Frostkoffers ist nicht nur hinsichtlich der Feinsteile vorgeschrieben, sondern auch hinsichtlich der hohlraumarmen Herstellung. Diese hohlraumarme Herstellung soll ja verhindern, daß sich Wasserlinsen bilden.

In dem Augenblick, in dem ich den Frostkoffer hohlraumarm herstelle, ist kein Platz für ein Zertrümmern und ein Ausweiten des Volumens.

V o r s i t z e n d e r: Wird dieses Gutachten Jelineks in diesen Punkten durch die Aussage des Ing. Jenisch und durch seine nunmehr gemachten Erfahrungen erhärtet?

Ing. M i k l a u z: Das ist sehr schwer zu sagen.

Dipl.-Ing. H i n t z e: Im Strengbergbericht ist sehr deutlich herausgearbeitet, daß selbst dann, wenn man annimmt, daß eine nachträgliche Kornzertrümmerung eingetreten ist, dieselbe Bereicherung der Feinsteile auch in den nicht beanstandeten Baulosen aufgetreten wäre, daß also das Kriterium der Frostsicherheit offenbar durch etwas anderes ungünstiger beeinflusst wurde und daß also zumindest überwiegend andere Gründe daran schuld sind, daß es zu diesen Schäden kam.

V o r s i t z e n d e r: Nach dieser Überlegung soll auch ein Material, das an und für sich hart und gut ist, einer Zertrümmerung unterliegen.

Dipl.-Ing. H i n t z e: Das glaube ich schon, das ist sicherlich richtig, das tritt immer ein.

Die Zertrümmerung hat dort ihre Grenze, wo keine Hohlräume mehr vorhanden sind. Wenn ich einen hohlraumarmen Frostkoffer ausschreibe, so hat das Einzelkorn keine Expansionsmöglichkeit. Auch ein schwächeres Korn wird nicht so zertrümmert werden können, weil es sich nicht ausdehnen kann.

Zur Feststellung, daß es nicht überall zu Schäden gekommen ist, möchte ich sagen: Es kommt nur dort zu Schäden, wo zwei oder drei Komponenten zusammenwirken. Auf einem Damm kann das Wasser abfließen, und es kommt zu keiner Wasseransammlung. In einem Einschnitt muß man besser aufpassen. Schlechtes Material kann auf einem Damm ohne weiteres durchhalten.

Abg. Dr. M u s s i l fragt nach Drainagearbeiten.

Dipl.-Ing. H i n t z e: Die Frostschutzschicht muß einwandfrei entwässert werden. Auf der Seite wird eine Drainage gelegt, die zugeschüttet wird. Solange man händisch gearbeitet hat, konnte man damit rechnen, daß die Drainrohre beim Zuschütten nicht zerbrochen werden. Bei maschineller Arbeit und wenn Zeitdruck da ist, ist das schon sehr riskant.

Ing. M i k l a u z: Im konkreten Fall konnten wir nicht einwandfrei feststellen, ob die Entwässerung funktioniert.

Abg. K o n i r: Ihrer Meinung nach ist das Material der entscheidende Fehler?

Dipl.-Ing. H i n t z e: Ja, nur das Material. Das Mischen ist vielleicht auch nicht in dem Ausmaß erfolgt, wie es hätte sein sollen. Eine Frostschutzschicht ist so gut wie jede einzelne Schicht. An jeder Stelle des Frostkoffers muß das Kriterium der Frostsicherheit erfüllt sein.

Die Frostschutzschicht muß das Wasser abführen können. Wenn auf einem Material Wasser steht, dann ist es kein gutes Material, Stellen, auf denen nach Regen das Wasser nicht abrinnt, sind frostgefährdet.

V o r s i t z e n d e r: Als Laie kann ich mir nicht vorstellen, daß es überhaupt ein so gutes Material gibt, bei dem selbst bei wochenlangem Regen das Wasser immer wieder gleich abfließt.

Dipl.-Ing. H i n t z e: Aber richtige Wasserlachen sollen sich auch bei wochenlangem Regen nicht bilden.

Ing. M i k l a u z: Eine unangenehme Eigenschaft des Haager Materials ist ja, daß es rasch viel Wasser ansaugt und dieses, wenn überhaupt, nur schlecht abgibt. Eine weitere Folge davon ist die Verminderung der Festigkeit.

Abg. P ö l z: Ich glaube, all das wäre nicht passiert, wenn in der trockenen Zeit, etwa in einer

Hitzeperiode, der Bitumenkies aufgebracht worden wäre, vielleicht mit Ausnahme von Senkungen, wo das Wasser von der Seite hereinkommt.

Dipl.-Ing. Hintze: Wenn das Material keine frostbeständige Kornzusammensetzung hat, dann besteht auf jeden Fall Gefahr. Es genügt Kondenswasser, die Erdfeuchtigkeit, daß bei schlechtem Material Frostschäden entstehen.

Zum Haager Material: Ich fühle mich als Ingenieur persönlich beleidigt, daß das da draußen passiert ist; ich habe auf meinen Baustellen — das ist noch nicht so lange her — keinen Firmenpolier kennengelernt, der solch ein Material hätte einbauen lassen.

Ich war nur einen Vormittag, und zwar am 10. Feber, draußen: Schon beim ersten Loch hat allein der Augenschein ergeben, daß es ein gelbes Material war, bei dem man die einzelnen Körnungen nicht mehr unterscheiden konnte. Jeder Polier und Vorarbeiter weiß das; geschweige denn, wenn es gelingt, Würstel zu machen — dann ist Feuer am Dach! Wenn man in ein mit Wasser gefülltes Einsiedeglas Frostmaterial gibt, das Ganze durchbeutelnd, ein bis zwei Stunden stehen läßt und sich dann ein Satz von Schlemmteilen bildet, dann kann man direkt abmessen, wieviel Schlemmteile drinnen sind. Dazu ist kein großes Laboratorium notwendig.

Vorsitzender: Wie konnte dann Ihrer Meinung nach die Bodenprüfstelle dieses Haager Material doch als „bedingt frostsicher“ bezeichnen?

Dipl.-Ing. Hintze: Ohne polemisieren zu wollen, muß ich sagen: In der Sahara kann ich es verwenden.

Ing. Miklauz: Die Schweiz kennt diesen Begriff.

Vorsitzender: Die Oberbauleitung ist aber im Laufe der Bauzeit von Casagrande und vom englischen System abgegangen und zum Schweizer System übergegangen.

Dipl.-Ing. Hintze: Man hat aber nicht berücksichtigt, wo die Schweizer dieses Material verwenden: am Bankett, im Mittelstreifen, wo es keinen großen Schaden geben kann.

Vorsitzender: Aber die Oberbauleitung hat nicht gesagt, daß das nur auf der Seite verwendet werden darf.

Dipl.-Ing. Hintze: Das war ein gravierender Fehler!

Abg. Dr. Mussil: Die Techniker, die sich bisher geäußert haben, waren der Meinung, daß das Haager Material in die bekannten drei Kategorien einzuteilen ist. Man hat sich dazu entschlossen, eine Mischung mit dem Valentiner Material durchzuführen, um das Aufschüttgut zu verbessern.

Die Oberbauleitung war der Meinung, daß dieses Material, in dieser Form aufgebracht, den Kriterien entsprechen würde. Aber auch in den Kreisen der Techniker scheinen die Auffassungen durchaus nicht übereinzustimmen.

Es scheint also nicht allein das Haager Material die Ursache der Schäden gewesen zu sein, sondern es hat eine Reihe verschiedener anderer Komponenten mitgespielt. Alle haben zum Beispiel gesagt, daß überhaupt nichts passiert wäre, wenn eine Verschleißschicht aufgebracht worden wäre. Eine Rolle spielten auch die Aufbringung des Bitumengutes in der Frostzeit, das Fehlen von Verkehrsbeschränkungen usw. Das ist bisher zum Ausdruck gekommen.

Dipl.-Ing. Hintze: Ich möchte den Herren, die vor mir offenbar teilweise etwas anderes gesagt haben, nicht Unwissenheit vorwerfen. Es ist aber Tatsache, daß den Straßenbauern bestimmt seit zehn Jahren vollkommen klar war, wie eine Frostschutzschicht auszuschauen hat. Vor mehr als zehn Jahren hat Hofrat Aichhorn eine Pionierleistung vollbracht, indem er diese Kriterien ganz klar herausgearbeitet hat. Casagrande ist schon lange tot. Das hat sich seit Jahrzehnten überall als ein für einen Frostkoffer unumstößliches Kriterium eingebürgert. Casagrande ist nicht umstritten. Bestimmt umstritten ist aber die Verwendung von beschränkt frostsicherem Material.

Tritt Frost in schweren Frostperioden bis zu einer Tiefe von 1'20 m auf und ist das alle zehn Jahre der Fall, dann kann ich riskieren, in 1'20 m Tiefe beschränkt frostsicheres Material einzubauen. Ich kann aber nicht riskieren, in die oberste Schicht beschränkt geeignetes Material einzubauen.

Frostkoffer und Frostkriterien werden seit einigen Jahren auf den österreichischen Hochschulen gestreift, vor zehn Jahren hat das noch niemand gelehrt. Die älteren Ingenieure mußten sich also selbst am laufenden halten.

Hofrat Mayer ist ein Betonfachmann. Ihm kann vor Augen geschwebt haben, daß eine ganz geringe Frostaufwölbung vermieden werden kann, wenn man vor dem ersten Winter die Betondecke aufbringt. Das verhindert aber nicht Schäden in fünf oder zehn Jahren.

Ing. Miklauz: Nach dem Schweizer Normblatt darf beschränkt frostsicheres Material nur dort eingebaut werden, wo günstige Bedingungen hinsichtlich Bodenfeuchtigkeit, Grundwasserspiegel, Klima und so weiter vorhanden sind.

Vorsitzender: Ist es richtig, daß es die Begriffe „frostsicher“ beziehungsweise „bedingt frostsicher“ nach Casagrande nicht gibt?

Dipl.-Ing. Hintze und Ing. Miklauz: Gibt es nicht.

Abg. Dr. Geißler: Da die Firmen nicht weitermachen wollten, aber trotzdem weitermachen, müssen sie unter einem gewissen Zwang gestanden sein. Verkehrspolitische Überlegungen müssen dazu geführt haben, auf diesen Endtermin zu drängen. Ist diese Vorstellung richtig, oder haben Sie aus technischer Sicht Einwände?

Ing. Miklauz: Die Forderung „Baut weiter unter allen Umständen!“ ist unter der Voraussetzung erhoben worden, daß der Unterbau in Ordnung ist, das heißt, daß vollkommen sicheres Material eingebaut wurde.

Abg. Dr. Mussil: Die Oberbauleitung wußte doch, daß da Haager Material drinsteckte?

Dipl.-Ing. Hintze: Ich kenne nur den Bericht und war nur einen Tag draußen: Mir ist kein Fall bekannt, daß eine Firma die Haftung für den Frostkoffer aus Gründen des Zeitdruckes abgelehnt hat. Dieser Einwand, der sich nur auf den Bitukies bezieht, wurde insofern hinfällig, als dann, wenn der Unterbau kaputt wird, auch der Bitukies kaputt geht.

Abg. Dr. Mussil: Polensky & Zöllner hat doch bezüglich des Materials ausdrücklich Bedenken geäußert.

Abg. Konir: Wenn ich den Auftrag habe, bis 17. Dezember 100 Autos zu liefern, und sie dann halbfertig oder mit bewußten Schäden liefere, dann ist das hirnrissig! Genau das ist aber mit der Straße geschehen.

Dipl.-Ing. Hintze: Ich kann mir vorstellen, daß man geringfügige Schäden an der Decke aus verkehrspolitischen Erwägungen in Kauf nimmt.

Abg. Konir: Bei diesen drei Firmen war heute von insgesamt 12 Millionen Schilling die Rede.

Dipl.-Ing. Hintze: Aber nicht wegen der Decke, sondern weil der Frostkoffer nicht in Ordnung war. Ganz unvorstellbar ist, wegen der Verkehrssituation auch einen schlechten Frostkoffer in Kauf zu nehmen, denn dann muß man ja wieder alles aufreißen — das ist doch ein Irrsinn!

Abg. Dr. Mussil: Tatsache ist, daß die Techniker bis hinauf dieses Material als bedingt frostsicher, zum Teil als ganz frostsicher anerkannt haben, daß sie einen Erlaß anerkannten, in dem davon die Rede war, daß es verwendet werden solle, daß Baufirmen Bedenken äußerten, daß bei der Festsetzung des Termins verkehrstechnische Gründe mitspielten.

Die Situation war so, daß man unter allen Umständen eine zweite Grube aufmachen mußte, und das war Haag.

Sie selber sagten, das sei eine Angelegenheit, die erst in den letzten Jahren in der Technik entwickelt wurde. Da ist es doch furchtbar schwer, einen Vorwurf zu erheben.

Dipl.-Ing. Hintze: Ich sagte: Seit mindestens zehn Jahren ist es jedem, der Straßen baut, vollkommen klar, was und wie ...

Abg. Dr. Mussil: Denen nicht!

Dipl.-Ing. Hintze: Folgenden Vorwurf müssen wir den Herren der Bauaufsicht machen: Selbst dann, wenn sich der eine oder andere über die technischen Angelegenheiten nicht klar ist, muß er als Beamter gewillt sein, dafür zu sorgen, daß der Vertrag mit seinen Bedingungen eingehalten wird.

Ing. Miklauz: Nur das hätte man machen müssen.

Dipl.-Ing. Hintze: Man hätte sich fragen müssen, was im Bauvertrag steht und was wirklich geliefert wurde. Wenn man das gemacht hätte, wäre nichts passiert.

Abg. Dr. Mussil: Aber er hat ja die Ermächtigung, in gewissen Dingen, wenn draußen die Notwendigkeit ...

Dipl.-Ing. Hintze: Hat er nicht!

Abg. Dr. Mussil: Er hat die Möglichkeit, von diesen Bedingungen abzuweichen, wenn eine dringende Notwendigkeit dazu besteht. Anders geht es draußen gar nicht!

Vorsitzender: Irgendeinen Grund muß es doch gegeben haben, daß man nicht frostsicheres Material verwendet hat. Sie sagten, daß es die Firmen aus finanziellen Gründen nicht gemacht haben. Welchen Grund hatten die Bauaufsichtsorgane, das zuzulassen? War es eine absolute Unfähigkeit aller Beteiligten? — Wir müssen doch zu irgendeinem Schluß kommen.

Dipl.-Ing. Hintze: Ich habe mir lange den Kopf darüber zerbrochen, bin aber zu keinem Ergebnis gekommen, weil ich kein Kriminalist bin. Ich finde in der ganzen Serie der Beteiligten nur einen, der einen Gewinn gehabt hat: der Eigentümer der Grube. Denn solch einen „Reb-bach“ wird er in seinem Leben nie mehr machen können. Alle anderen hatten meiner Ansicht nach keinen Vorteil.

Vorsitzender: Wie stand es mit dem Preis des Schotters?

Ing. Miklauz: Ich glaube, nicht der Gruben-Zinspreis war entscheidend, sondern die Fuhrwerkskosten waren ausschlaggebend. Das Valentin Material lag dem Baulos 19 am nächsten. Es war daher logisch, daß die betreffende Firma dieses Material nicht nur angeboten, sondern zum Großteil auch verwendet hat. Bei den Baulosen 21 und 22 war das Haager Material in der Nähe. Ungünstiger war die Situation beim Baulos 23, da stand Ulmerfelder und Wallseer Material zur Verfügung, dem aber wieder der Feinteil gefehlt hat.

Nun hat sich Zehethofer letztlich dazu entschlossen, weil ihm die Verfuhr dorthin günstiger erschien. Das hat sich auch bewahrheitet.

Vorsitzender: Alle haben gesagt, im gesamten gesehen ist die Entnahme aus Haag nicht billiger gekommen.

Ing. Miklauz: St. Valentin Material ist unbeschränkt vorhanden, Ulmerfelder und Wallseer hingegen waren kritisch. Wenn die Fuhrkosten keine Rolle spielen, warum ist er nicht nach St. Valentin gefahren und hat das erstklassige Material geholt?

Vorsitzender: Aus dieser einen Grube St. Valentin konnten nicht gleichzeitig so viele Fuhrwerke beladen werden, wurde gesagt.

Ing. Miklauz: Da können soundso viele hinein! Es ist ja alles Schotter. Der Herr Bürgermeister wird es bestätigen. (*Abg. Pölz: Kilometerweit!*)

Dipl.-Ing. Hintze sagt zum System des Straßenbaus in den letzten Jahrzehnten: Man hat einmal eine Nachtragsforderung aufrecht erledigt, obwohl sie nicht berechtigt war. Die Firmen waren in dem Dilemma, ein seriöses Angebot abzugeben und an Mangel an Aufträgen einzugehen oder ein unseriöses Angebot abzugeben, den Auftrag zu erhalten, aber nachträglich sich bemühen zu müssen, das wieder hereinzubekommen. Primär war der Kampf um den Auftrag. Hinterher hat man Bilanz gemacht und gesagt, uns fehlen noch soundso viele Millionen, die müssen wir hereinbekommen.

Da man knapp vor Weihnachten eröffnen wollte, haben die Firmen die Forderung erhoben, sogenannte Forcierungskosten ersetzt zu bekom-

men. In diesen Forcierungskosten, die kein Mensch auf den Groschen durchrechnen kann, sind die gesamten Nachtragsforderungen enthalten. Das sind alles nicht kontrollierbare Angaben.

Vorsitzender: Hat der Rechnungshof den Strengberg geprüft?

Dipl.-Ing. Hintze: Nein. Wir haben 1965 nur ganz kurz einige Brückenbaulose und die Projektierung angesehen, da waren die Arbeiten gerade im Gang.

Wohl aber haben wir uns mit der Vergabe dieser Strengbergbaulose befaßt. Das steht im Bericht.

Vorsitzender: Sind da Unzukömmlichkeiten festzustellen?

Dipl.-Ing. Hintze: Wir haben einen Punkt über die Vergabe der Baulose geschrieben. Kaum hatten die Firmen den Auftrag, sind sie mit Nachtragsforderungen gekommen. Wieder das Bestreben, den Auftrag zu kriegen und zu sagen: Ich habe einen offensichtlichen Irrtum gemacht, ihr könnt doch nicht erwarten, daß ich dafür einstehe.

Vorsitzender: Ich danke den beiden Herren vom Rechnungshof.

Beschluß:

Das Bundesministerium für Bauten und Technik wird um Bekanntgabe der seinerzeit für den Strengbergabschnitt der Westautobahn zuständig gewesen leitenden Fachbeamten zwecks deren Einvernahme durch den Untersuchungsausschuß ersucht.

7. Sitzung am 21. November 1966

Einlauf:

Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 18. November 1966; Nominierung von Fachbeamten des Ressorts, die mit Agenden des Autobahnbaues befaßt sind.

Befragung des Ministerialrates Dipl.-Ing. Carl Müller vom Bundesministerium für Bauten und Technik

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Gibt es in Ihrem Ministerium für die Autobahnen eine eigene Sektion?

Dipl.-Ing. Müller: Nein. Es gibt nur eine Abteilung, die sich mit der Planung und mit dem Erdbau der Autobahnen befaßt und alle sonstigen Maßnahmen, wie Leitungsverlegungen usw., mitbearbeitet. Mit den Grundeinlösungen und mit

dem Brückenbau sind andere Abteilungen beschäftigt.

Leiter der Grundeinlösungsabteilung ist Ministerialrat Rudolf, Leiter der Brückenbauabteilung ist Ministerialrat Faber, für die allgemeine Autobahnabteilung bin ich zuständig.

Vorsitzender: Haben Sie in Ihrer Abteilung einen Organisationsplan?

Dipl.-Ing. Müller: Nein. Offiziell sind die Aufgabenbereiche der einzelnen in diesen Abteilungen beschäftigten Herren nicht festgelegt. Aber abgesehen von einigen jüngeren Herren sind alle dort Beschäftigten Spezialisten auf irgendeinem Gebiet.

Meine Abteilung untersteht nicht direkt dem Bundesminister, sondern dem Sektionsleiter. Mir unterstehen nur die Herren der Abteilung.

Wir haben eine Auftragsverwaltung; der Landeshauptmann ist durch Verordnung mit der Besorgung der Geschäfte der Planung und des Baues beauftragt.

Vorsitzender: Wer hat die Westautobahn geplant?

Dipl.-Ing. Müller: Über Auftrag des Ministeriums Zivilingenieure unter Mitwirkung der Bediensteten des jeweiligen Landes; nicht vom Ministerium aus. Das macht überwiegend die Landesbaudirektion.

Falls wir besondere Wünsche haben, müssen wir das dem Lande über den Landeshauptmann bekanntgeben. Wir sind die Stelle, die die Trasse genehmigt. Wir haben die Geldmittelbewirtschaftung.

Vorsitzender: Gibt es Publikationen etwa mit dem Titel „Wie baue ich eine Autobahn“?

Dipl.-Ing. Müller: Das gibt es nicht. Gewisse Sachen sind jedem Techniker klar. Für bestimmte Sachen gibt es Weisungen, zum Beispiel die Höhe der finanziellen Ermächtigungen des Landeshauptmannes. In besonderen Fällen ergehen konkrete Weisungen.

Internationalen Erfahrungsaustausch gibt es insofern, als wir die ausländische Fachliteratur laufend studieren müssen und ausländische Organisationen zu uns kommen.

Die Verkehrsministerkonferenz und die ECE der Vereinten Nationen beispielsweise beschäftigen sich mit allgemeinen Richtlinien oder mit der Frage, wie eine Autobahn ausschauen soll, welche Mindestmerkmale sie haben muß.

Vorsitzender: Kann man das wo nachlesen?

Dipl.-Ing. Müller: In der Genfer Deklaration, aber da steht sehr wenig davon drinnen, was speziell von Interesse wäre.

Vorsitzender: Hat das Bundesministerium die Kosten des Autobahnbaues in Österreich mit den Kosten im Ausland verglichen?

Dipl.-Ing. Müller: Wir haben das immer wieder versucht, aber man muß Sozialgefälle, Landschaft, Schwierigkeitsgrad usw. berücksichtigen. Die Schweiz ist im allgemeinen teurer und Deutschland ganz leicht.

Vorsitzender: Hat sich im Straßenbau in den letzten 20 Jahren etwas Grundlegendes geändert?

Dipl.-Ing. Müller: Eine grundlegende Änderung ist das Abgehen vom Gleisbau — daß man die Massen auf Gleisen bewegt —; im Erdbau hat man sehr einschneidende Erkenntnisse vor allem durch österreichische Techniker gewonnen.

Vorsitzender: Sind Ihnen offensichtliche Fehlplanungen in den letzten 20 Jahren bekanntgeworden?

Dipl.-Ing. Müller: Bei den Trassen meiner Ansicht nach nicht. Die seinerzeitigen Reichsautobahnen planten die Westtrasse von Salzburg bis Steinhäusl; wir haben die Trasse auf Grund der Erkenntnisse des modernen Verkehrs usw. verbessert.

Abg. Czernetz: Wer ist für den sogenannten Fleckerlteppich mit all seinen Nachteilen verantwortlich?

Dipl.-Ing. Müller: Man hat die Autobahn so gebaut, daß sie zusammen mit anderen Bundesstraßen einen zügigen neuen Straßenzug ergibt, zum Beispiel St. Pölten — Christophen oder St. Pölten — Erlauf.

Zu Salzburg ist zu sagen, daß damals in jedem Land eine andere Besatzungsmacht war. Damals herrschte auch Arbeitslosigkeit, und die Wirtschaft war nicht so leistungsfähig. Man hat daher mit getrennten Strecken angefangen.

Ein wichtiges Argument dafür, daß man die Autobahn zunächst von Salzburg nach Osten baute, lag darin, daß man den Fremdenverkehr vom Westen nach Osten, nach Wien, lenken wollte.

Abg. Dr. Mussil verweist darauf, daß es seinerzeit bei der Planung der Autobahnen viele regionalpolitische Auseinandersetzungen, denen beschäftigungspolitische Ziele zugrunde lagen, gab.

Vorsitzender: Welche Erfahrungen hat man mit Beton gemacht, bzw. gibt es auch Autobahnen mit reiner Bitumenfahrbahn?

Dipl.-Ing. Müller: Nach Meinung der Fachleute soll man eine möglichst lange Strecke gleichartig machen. Es ist aber auf der ganzen Welt eine große Streitfrage, ob Beton oder Bitumen besser ist.

Vorsitzender fragt, nach welchen Gesichtspunkten die Vergabe von ausgeschriebenen Autobahnbaulosen erfolgt.

Dipl.-Ing. Müller: Bis 1964 gab es keine verbindlichen Richtlinien. Ab 1964 wurde die Onorm A 2050 samt Richtlinien als verbindlich erklärt. Vorher wurden ähnliche Bestimmungen gehandhabt, weil die seinerzeitige Submissionsverordnung, die vor 1938 Gültigkeit hatte, nicht wieder auflebte.

Man ist bei allen Vergaben vom Billigstbieter ausgegangen, man hat die technische, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und auch die Ausstattung der Unternehmungen mit Geräten usw. berücksichtigt und darnach entschieden.

Fallweise haben sich 30, manchmal aber nur 15 Firmen um Autobahnbaulose beworben. Es erschien uns zweckmäßig — der Auftragshunger

der Unternehmungen war sehr groß —, auf den Strengbergen beim Erdbau etwas kleinere Abschnitte für jedes Baulos zu wählen, während wir zum Beispiel jetzt in Kärnten ein Baulos mit einer Länge von rund 10 km ausgeschrieben haben.

Vorsitzender: Welche Anleitungen sind für die Errichtung von Trag- und Frostschuttschichten maßgeblich?

Dipl.-Ing. Müller: Die Anleitungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft.

Vorsitzender: Werden diese Vorschriften in allen Bundesländern zwingend eingehalten?

Dipl.-Ing. Müller: Jeder, der frostsicher bauen will, wird sich dieser Anleitungen bedienen. Ob alle Landeshauptleute den betreffenden Bediensteten vorschreiben, das zu beachten, weiß ich nicht.

Vorsitzender: Wer ist dazu berechtigt, Abweichungen zu genehmigen?

Dipl.-Ing. Müller: Für jeden Bau ist die Ausschreibung maßgebend. In der Ausschreibung für die Strengbergstrecke steht, daß das Material frostsicher sein muß. Die Ausschreibung macht der Landeshauptmann bzw. die zuständige Stelle des Landes, nicht aber das Ministerium.

Abg. Czernetz: Ist es möglich, daß die Bestimmungen darüber, was als frostsicher anzusehen ist, in den einzelnen Ländern verschieden sind?

Dipl.-Ing. Müller: Das könnte sein.

Vorsitzender: Ist es üblich, daß die Landesbaudirektionen während der Untersuchung des Bodens Frostindikatoren einbauen?

Dipl.-Ing. Müller: Das ist den einzelnen Ländern überlassen. Eine diesbezügliche Vorschrift gibt es nicht.

Das Ministerium hat keine Bodenprüfstelle. Die Autobahnverwaltung im Ministerium besteht ja nur aus den paar Leuten in den zuständigen Abteilungen — dann ist es mit den Bundesbediensteten aus. Die Bodenprüfstellen sind Dienststellen des jeweiligen Bundeslandes. Wir refundieren die Aufwendungen des Landes für das Personal; die Geräte sind Bundeseigentum, sie sind also dem Lande geliehen.

Vorsitzender: Das sind amtliche Stellen?

Dipl.-Ing. Müller: Ja, aber nicht autorisiert; nicht jeder bekommt ein Zeugnis. Diese Stellen sind nur für die Autobahn oder für andere Bundesstraßen eingerichtet worden. Sie arbeiten für die einzelnen Bauleiter oder Baulose der Autobahn.

Vorsitzender: Wird den Baufirmen das Ergebnis der Bodenprüfstelle bekanntgegeben?

Dipl.-Ing. Müller: Das müßte schon sein.

Vorsitzender: Wer setzt den Termin bei der Ausschreibung fest?

Dipl.-Ing. Müller: Das jeweilige Bundesland.

Vorsitzender: Auf der Westautobahn ist geplant gewesen, die Straße nur mit einer Bitumenschicht dem Verkehr zu übergeben. Ist das eine Anweisung des Ministeriums oder des Landeshauptmannes von Niederösterreich gewesen?

Dipl.-Ing. Müller: Wir hatten bei Wien—Wr. Neustadt und bei Regau—Mondsee die Erfahrung gemacht, daß diese Konstruktion ausreicht.

Vorsitzender: Das ist eine Absprache Ministerium—Landeshauptmann gewesen?

Dipl.-Ing. Müller: Jawohl.

Vorsitzender: Hielt man damals eine Verschleißschicht für notwendig?

Dipl.-Ing. Müller: Die Frage ist, ob man gewisse Korrosionsschäden auf der Oberfläche der Bitumenschicht in Kauf nehmen will oder nicht. Auf den Strecken Wien—Wr. Neustadt und Regau—Mondsee haben wir das in Kauf genommen, da waren nur relativ geringfügige Ausbesserungen notwendig. Das gleiche haben wir daher auf der Strengbergstrecke vorgehabt.

Vorsitzender: Einzelne Firmen haben Bedenken gegen die Weiterführung der Arbeit geäußert. Ist Ihrer Abteilung darüber berichtet worden, oder haben Sie selbst dazu Stellung genommen?

Dipl.-Ing. Müller: Wir haben von den Firmen nicht verlangt, alles bis ins letzte fertig zu machen, sondern nur das, was der Verkehr braucht. Die Baufirmen haben immer erklärt, sie werden fertig.

Vorsitzender: Ist Ihnen die Erklärung einer Firma schriftlich mitgeteilt worden, sie übernehme nicht die Verantwortung für den Weiterbau?

Dipl.-Ing. Müller: Ich glaube mich zu erinnern, daß Firmen gesagt haben, daß sie das letzte Stück der Bitumendecke nicht mehr in ihrer Verantwortung machen, aber dabei hat es sich nur mehr um Kleinigkeiten des Gesamtbaues gehandelt.

Vorsitzender: Warum sollte diese Strecke so rasch dem Verkehr übergeben werden?

Dipl.-Ing. Müller: Die Strengbergstrecke wurde in den letzten Jahren wider Erwarten stark frequentiert.

Vorsitzender: Welchen Schluß haben Sie als Leiter dieser Abteilung gezogen, nachdem die Schäden eingetreten waren?

Dipl.-Ing. Müller: Ich habe sofort draußen alles an Ort und Stelle geprüft und feststellen müssen, daß die Bauunternehmungen nicht vertragsgemäß gebaut haben. Wer noch daran schuld ist, wer den Bauunternehmern das erleichtert hat, das kann ich ...

Vorsitzender: Inwiefern nicht vertragsgemäß?

Dipl.-Ing. Müller: Unterhalb der an einzelnen Stellen aufgebrochenen Decke hat man sofort gesehen, daß das Kiesmaterial stark lehmig und tonig ist. Lehmiges Kiesmaterial aber saugt das Wasser begierig an, und das Ganze fängt zu schwimmen an.

Vorsitzender: Jelinek hat gesagt, daß die Zertrümmerung des Kiesmaterials eine Folge der Einwalzung war.

Dipl.-Ing. Müller: Wenn sich der Verkehr viele, viele Jahre auf dieser Decke abgespielt hätte, wäre das vielleicht möglich gewesen. Ich persönlich halte das aber nicht für zutreffend.

Abg. Dr. Tull: Wenn man schon gewußt hat, wie wichtig die Strengbergstrecke ist, warum hat man sie dann bei der Gesamtplanung nicht anderen Teilabschnitten vorgezogen, wenn man schon einen „Fleckerlteppich“ gemacht hat?

Dipl.-Ing. Müller: Wir wollten zunächst erreichen, daß man vom Westen möglichst weit nach Osten fahren kann. Die Teile Salzburg—Mondsee und Ennsdorf—Regau sollten miteinander verbunden werden.

Abg. Dr. Tull: Sie sagten, der Bau der Strengbergstrecke sei Ende 1965 deswegen mit so viel Nachdruck betrieben worden, weil der Verkehr so stark zugenommen habe. Ist das, was Sie soeben sagten, damit noch vereinbar?

Dipl.-Ing. Müller: Wir planen immer voraus. Hinsichtlich der Strengberge war für uns der Verkehr 1958/1959 maßgebend. Daraus entstand die Frage, ob man Wien—Wiener Neustadt, Seewalchen—Mondsee oder die Strengbergstrecke vorziehen sollte. Man hat sich für Wien—Wiener Neustadt entschieden, dann für Mondsee—Seewalchen. Leider hatten wir nicht so viel Geld, um gleichzeitig auch die Strengbergstrecke zu bauen. Der Verkehr auf den Strengbergen war ursprünglich nicht so stark wie auf der Südstrecke, allerdings war die Strengbergstrecke unangenehm zu befahren.

Abg. Dr. Tull: War die Strengbergstrecke nicht wichtiger als zum Beispiel Seewalchen—Mondsee?

Dipl.-Ing. Müller: Durch die Fertigstellung dieser Strecke konnte der durchgehende Verkehr von Salzburg bis Linz bewerkstelligt werden.

Abg. Dr. Tull: Ist Ihnen bekannt, daß Hofrat Sommer bei einer bestimmten Gelegen-

heit erklärt hat, man möge die Arbeiten — die Auftragung der Bitumenkiesschichte — trotz der eindringlichen Vorstellungen und Warnungen der Baufirmen zu Ende führen, der Auftraggeber würde allenfalls auftretende Schäden übernehmen?

Dipl.-Ing. Müller: Das Werk war fast fertig! Da kann ich mir vorstellen, daß man selbstverständlich in Kauf genommen hat, gewisse kleinste Teile unter erschwerten Bedingungen fertigzustellen.

Abg. Dr. Tull: Hofrat Sommer soll erklärt haben, die Arbeiten sollen fortgesetzt werden, ganz gleich, was nachher geschehe, die Schäden würde der Auftraggeber übernehmen. War Sommer berechtigt, eine solche Erklärung abzugeben?

Dipl.-Ing. Müller: Ja. Wir haben auf der Strecke Wien—Wiener Neustadt zur gleichen Jahreszeit und unter gleichen Bedingungen Bitukieschichten eingebracht. Die Schäden waren dort nicht sehr groß.

Wäre auf der Strengbergstrecke der Unterbau in Ordnung gewesen, dann hätte die Bitukieschichte im großen und ganzen gehalten.

Abg. Dr. Tull: Ist Ihrer Meinung nach auf den Strengbergen in allen vier Teilabschnitten minderwertiges Material für den Unterbau verwendet worden?

Dipl.-Ing. Müller: Es war, wie sich dann herausstellte, nicht frostsicheres Material. Auf einem Teil der Strecke war in größerem Maße nicht frostsicheres Material eingebaut worden.

Abg. Dr. Tull: Wer hat den 11. Dezember als Eröffnungstag festgesetzt?

Dipl.-Ing. Müller: Soweit ich mich erinnere, wurden wir vom Herrn Bundesminister schon im August beauftragt, den Baufortschritt festzustellen. Da wurde festgestellt, daß es möglich wäre, die Decke bis Ende November, Anfang Dezember fertigzustellen. Dann ist fallweise — wie wir es immer machen, weil ja der Erhaltungsdienst, der Winterdienst und all das vorbereitet werden müssen, wenn eine Strecke dem Verkehr übergeben werden soll — jemand hinausgefahren und hat geschaut, wie weit man schon war. Wenn eine Strecke übergeben wird, muß ja auch ein Behördenverfahren eingeleitet werden. Da haben wir immer gesehen, daß das Tempo halbwegs dem entsprach, was festgelegt worden war. Noch im November haben uns die Baufirmen versichert, sie werden fertig werden. Da sagte man: Dann werden wir den Termin entweder mit Anfang oder Mitte Dezember festsetzen. Die Firmen haben dann gemeldet, daß sie schon am 4. Dezember fertig sind, da konnte man das am 7. machen.

Abg. Dr. Tull: Ist Ihnen bekannt, daß Hofrat Mayer laut einem Protokoll die vorgesezte Dienststelle im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau darauf aufmerksam machte, daß er große Bedenken gegen den Einbau der Bitukiesschichte in dieser späten Jahreszeit habe, daß man im Bundesministerium trotzdem darauf bestand und im Hinblick auf die Eröffnung Deckenschäden in Kauf genommen hat?

Dipl.-Ing. Müller: Ich darf wiederholen: Auf Teilen der Südautobahn wurde unter ähnlichen Bedingungen gebaut, was keine nachteiligen Wirkungen gezeigt hat. Dasselbe haben wir uns auf der Strengbergstrecke vorgestellt. Nur kleine Teile wurden in der schlechten Jahreszeit fertiggestellt.

Abg. Dr. van Tongel: Welche rechtlichen Folgen hat Ihre Feststellung gehabt, daß die Firmen nicht vertragsgemäß gebaut haben? Es heißt immer wieder, die Kosten der Sanierung des Strengberges trägt der Bund.

Dipl.-Ing. Müller: Eine Entscheidung ist nur auf dem Rechtsweg herbeizuführen. Wir wissen aber nicht, ob und inwieweit der Richter Abweichungen vom Vertrag anerkennt, die ein Bediensteter des Landes gegeben hat.

Abg. Dr. van Tongel: Ist in der Önorm A 2050, die seit 1964 maßgebend ist, der Standpunkt des Rechnungshofes berücksichtigt, daß das billigste Offert nicht unbedingt das zweckmäßigste sein muß?

Dipl.-Ing. Müller: Der Rechnungshof schlägt vor, den Auftrag soll derjenige bekommen, der das beste Angebot stellt. Das beste Angebot stellt der, der bei niedrigen Preisen über die nötige technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit verfügt und auch sonst zuverlässig ist. Das ist jetzt maßgeblich.

Abg. Dr. van Tongel: Stimmt es, daß Firmen Nachtragsforderungen stellen, weil sie dies oder jenes übersehen haben?

Dipl.-Ing. Müller: Nachtragsforderungen werden dann erhoben, wenn sich gegenüber dem ursprünglichen Angebot etwas ändert. (Abg. Dr. van Tongel: Kein Fehler der Firma beim Anbot?) Kein Fehler soll sein! Normalerweise ist das nicht der Fall. Es wird geprüft, ob die Nachtragsforderung berechtigt ist.

Das Billigkeitsermessen kommt durch die neue Normbestimmung außer Übung. Aus Billigkeitserwägungen wird in Zukunft nichts mehr genehmigt.

Abg. Dr. Mussil: Ist Ihnen nachträglich bekanntgeworden, daß Aufsichtsorgane des Landes die Bewilligung zur Verwendung vertragswidriger Materialien gegeben haben?

Dipl.-Ing. Müller: Bis zum Bauabschluß war uns nichts Derartiges bekannt, ausgenommen

den Antrag des Landeshauptmannes, einer Firma die Verwendung von Wallseer Material zu gestatten. Wir antworteten, dieses Material wäre, nach den Kurven der Kornverteilung zu schließen, nur für die Verbesserung des Untergrundes, nicht aber als Frostschutzschicht geeignet.

Abg. Dr. Mussil: Zum Haager Material: Ist Ihnen bekanntgeworden, daß ein Erlaß besteht, der das Material in drei Kategorien — frostsicher, bedingt frostsicher und nicht frostsicher — einteilt? Dieser Erlaß spricht aus, daß unbedingt und bedingt frostsicheres Material verwendet werden darf.

Dipl.-Ing. Müller: In der Ausschreibung stand, daß frostsicheres Material zu verwenden ist.

Abg. Dr. Mussil: Ist Ihnen ein derartiger Erlaß von Niederösterreich bekannt?

Dipl.-Ing. Müller: Ist uns nicht bekannt.

Abg. Dr. Mussil: Sie sagten, bei der Zuschlagserteilung werde der Bestbieter ausgesucht. Es werden folgende Kriterien genommen: die technische, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Betriebe usw.

Gilt das für unbeschränkt öffentliche Ausschreibungen oder für beschränkt öffentliche Ausschreibungen?

Dipl.-Ing. Müller: Bei beschränkt öffentlichen Ausschreibungen, wo nur eine bestimmte Anzahl von Bietern geladen ist, muß es der Billigstbieter bekommen, weil von Haus aus nur geeignete Firmen eingeladen werden.

Abg. Pölz: Sie sagten, daß man in Deutschland etwas teurer und in der Schweiz noch teurer baut.

Dipl.-Ing. Müller: Das liegt hinsichtlich Deutschland vor allem an den Grundkäufen.

Abg. Pölz: Da wären wir also in der Bauweise teurer als die Deutschen und die Schweizer?

Dipl.-Ing. Müller: Das weiß ich nicht.

Abg. Pölz: Welche Herren waren für die Vergabe der inkriminierten Strengbergbaulose zuständig?

Dipl.-Ing. Müller: Das wird Hofrat Kienzl und vielleicht auch Sektionsrat Matl sein.

Abg. Pölz: Sie sagten, die Größe der Firma, der Maschinenpark und die Qualität der Arbeit seien für die Vergabe ausschlaggebend. Bei keinem der Strengberglose hat der Billigstbieter das Los bekommen, sondern teurere Firmen. Wie erklären Sie sich das?

Dipl.-Ing. Müller: Bei den Baulosen 18 bis 22 war die Neue Reformbau Billigstbieter. Sie hat nur das Baulos 19 bekommen.

Abg. Pölz: Ist Ihnen bekannt, daß die Neue Reform mit einer anderen Firma einen Subvertrag abgeschlossen hat, indem sie das Erdbaulos dieser Firma mitübernommen hat? Die andere Firma hat die Bitumendecken hergestellt. Wie erklären Sie sich, daß die Firma, die Zweitbieter war und um 3,7 Millionen mehr verlangt hat, dem Billigstbieter die Arbeit gegeben hat? War das geduldet, ist das üblich? — Wer hat die 3,7 Millionen verdient?

Dipl.-Ing. Müller: Das kann ich nicht so genau sagen, ich nehme an, daß diese Frage vielleicht Hofrat Kienzl...

Abg. Dr. Mussil: Kann eine Firma einen Teil des Auftrages, den sie bekommen hat, ohne Zustimmung der vergebenden Stelle durch eine andere Firma ausführen lassen? Entspricht das der Önorm A 2050?

Dipl.-Ing. Müller: Das ist sehr selten der Fall.

Abg. Dr. Mussil: Aber da ist es wiederholt geschehen!

Abg. Pölz: Die Firmenvertreter haben ausdrücklich erklärt, die Reform sei für Erdbewegungen mit ausgezeichneten Maschinen ausgestattet, während sie für Bitumenkies überhaupt keine Ausstattung habe. Warum bekam sie dann überhaupt den Auftrag?

Dipl.-Ing. Müller: Wir verlangen in den Ausschreibungen immer die Ausführung einschließlich Bitukiesschichte; das geschieht wegen der Haftung.

Abg. Pölz: Welche Momente waren dafür maßgebend, daß man bei Amstetten die Nordtrasse und nicht die Südtrasse gewählt hat? Dort haben wir jetzt eine Riesenrutschung.

Dipl.-Ing. Müller: Die Nordtrasse ist schon von den Reichsautobahnen fixiert worden. Gerade in diesem Bereich war ein Großteil der Gründe schon eingelöst. Eine Änderung der Trassenführung hätte große Schwierigkeiten mit der Grundeinlösung der neuen Trasse gebracht.

Abg. Pölz: Dann war der jahrelange journalistische Kampf in den Zeitungen ja nur ein Scheinkampf.

Abg. Konir: Kann eine Probe mit der Hand die Unbrauchbarkeit eines bestimmten Materials erweisen?

Dipl.-Ing. Müller: Wenn drei- oder viermal so viel Lehm drinnen ist, als das Kriterium zuläßt, kann man das feststellen.

Abg. Konir: Ist eine Einteilung in „frostsicher“, „beschränkt frostsicher“ und „frostgefährlich“ möglich?

Dipl.-Ing. Müller: Ganz unmöglich ist das nicht. Die Schweiz hat sich sehr lange mit diesem Problem befaßt, später aber wieder die Grenzen zurückgeschraubt.

Abg. Konir: Kennen Sie den Grund, warum laut Bericht der Strengberg-Kommission die ursprüngliche Anbotsumme der Neuen Reformbaugesellschaft von 37,7 Millionen Schilling schließlich auf 40,5 Millionen Schilling erhöht wurde?

Dipl.-Ing. Müller: Die Firma hat die Mehrverfuhrweiten falsch geschätzt. Damals hat die neue Anweisung noch nicht gegolten, man hat das daher konzediert.

Abg. Konir: Baulos 19 wurde an den Billigstbieter vergeben. Baulos 21 bekam die an zweiter Stelle reihende Firma.

Dipl.-Ing. Müller: Weil man der Reform kein zweites Baulos geben konnte.

Abg. Konir: Baulos 23 bekam Zehethofer. Die Differenz zum Billigstbieter betrug 8,8 Millionen Schilling.

Dipl.-Ing. Müller: Das war ein ausgesprochenes Unterangebot. Wir haben nicht geglaubt, daß diese Preise auskömmlich sind. Wir haben uns das nicht zu verantworten getraut.

Abg. Pölz: Auf dem Weg über die interne betriebliche Vereinbarung bekam die Neue Reform andere Baulose. Wird das in Zukunft ausgeschaltet?

Dipl.-Ing. Müller: Wir können die Vergabe nur zu dem Zeitpunkt beurteilen, als die Vergabe war. Nachher schaut alles anders aus. Von vornherein hat das das Ministerium nicht geduldet.

Abg. Konir: Das Ministerium ist aber oberste Aufsichtsbehörde. Hätte die Landesregierung das Ministerium verständigen müssen?

Dipl.-Ing. Müller: Ich weiß das momentan nicht.

Abg. Konir: Sie wiesen auf die Südbahn hin. Es wurde uns aber gesagt, daß dort insofern ganz andere Voraussetzungen vorlagen, als der Untergrund aus Schotter besteht. An der Südbahn reichen 60 cm Tiefe aus, nicht aber auf den Strengbergen.

Dipl.-Ing. Müller: Zum Zeitpunkt des Aufbruches in den Strengbergen war die Fahrbahn 30 cm tief aufgetaut. Weiter unten war zu diesem Zeitpunkt noch ein richtiger „Eis-Beton“. Folglich kann man schließen, daß zu diesem Zeitpunkt der Untergrund mit dem Aufbruch der Strengbergstrecke überhaupt nichts zu tun hatte, sondern es hängt nur mit dem Material der Tragschicht zusammen.

Abg. Pölz: Die Firmenvertreter gaben an, daß alle Firmen um eine Terminverlängerung gebeten haben. Diese Frage sei nicht beantwortet worden. Sektionschef Seidl sei wiederholt hinausgekommen und habe erklärt, er werde die Firmen der Presse preisgeben. Es war davon die Rede, daß man noch bei der Eröffnung „rauchende Stellen“ sah, wo eine Stunde vorher der letzte Bitumenkies draufgekommen war.

Dipl.-Ing. Müller: Das ist richtig, das waren aber Einzelfälle, es waren zum Beispiel noch Rampen bei Brücken zu machen usw.

Abg. Czernetz: Kann auf Grund verschiedener Landesbestimmungen über die Ausführung die Qualität der Autobahnen von Bundesland zu Bundesland verschieden sein?

Dipl.-Ing. Müller: Die Ausschreibungen machen die Bundesländer. Über die Qualität und das Aussehen sind sich die Techniker schon klar; das ist schon ziemlich gleich.

Abg. Czernetz: Galt die bekannte Dreiteilung des Materials auch für Oberösterreich und Salzburg?

Dipl.-Ing. Müller: Nein, das ist mir nicht bekannt.

Wir sprachen immer von „frostsicherem“ Material, in den Ausschreibungen war nie von „bedingter Frostsicherheit“ die Rede.

Der besondere niederösterreichische Erlaß war mir nicht bekannt; vielleicht kannten ihn die anderen Herren.

Abg. Czernetz: Sind Ihnen Kartellvereinbarungen der Baufirmen in bezug auf die Offertstellung bekannt?

Dipl.-Ing. Müller: Mir ist offiziell nichts bekannt. Aber man hat uns gesagt, wir sollten Bestimmungen einbauen, wonach jeder erklären muß, daß er keine Absprache getroffen hat; das muß jeder unterschreiben.

Abg. Czernetz: Hatten Sie — das schließe ich aus der besonderen Formulierung Ihrer Antwort — Grund zur Annahme, daß so etwas vorgekommen ist?

Dipl.-Ing. Müller: Diese Bestimmung mußten wir hineinnehmen, um Sicherheit zu haben. Wir sind ja nicht die Polizei und können daher nicht behaupten, ob jemand dieses oder jenes angestellt hat. Und auf die Vermutung allein?

Abg. Czernetz: Manche Herren haben hier erklärt, daß es „Wahnsinn“ war, die Bituschicht zu einem solch ungünstigen Zeitpunkt aufzutragen. War das dem Bundesministerium bekannt? Ist trotzdem auf den Abschlusstermin gedrängt worden?

Dipl.-Ing. Müller: Ja, weil fast alles fertig war. Wir waren nach den Erfahrungen mit der

Südautobahn der Fachmeinung, daß dann, wenn der Untergrund gut ist, keine besonderen Schäden zu erwarten sind.

Abg. Czernetz: Sie meinten, daß für den Bruch nicht das schlechte Bauwetter, sondern das schlechte Material ausschlaggebend war. Die Losbauleiter haben über den Gruppenbauleiter dem Oberbauleiter mündlich gemeldet, daß das Material nicht frostsicher ist. War den zuständigen Stellen des Ministeriums bekannt, daß diese Aufsichtsorgane gewarnt haben?

Dipl.-Ing. Müller: Das war uns nicht bekannt, denn sonst hätten wir auf der vertragsmäßigen Ausführung bestanden.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Sie sagten, daß die Ausschreibung auf Landesebene erfolgt. Hat das Ministerium nie beanstandet, daß dieses oder jenes bautechnisch nicht günstig ist? Ist Ihnen bekannt, daß verschiedene Firmen Bedenken gegen die Mächtigkeit der Bitumenkiesschicht geäußert und vorgeschlagen haben, eine Verschleißschicht aufzutragen?

Dipl.-Ing. Müller: Wir müssen natürlich billig bauen, wir können uns eine Überdimensionierung nicht leisten. Wir hatten die Erfahrung gewonnen, daß eine 10 cm-Bitumenkiesschicht genügt. Beispiele: Südautobahn und Regau-Mondsee. Die 3 cm-Schicht hat die Aufgabe, gewisse Korrosionserscheinungen zu verhindern; das Wasser fließt nach der Seite hin ab. Fallweise bringen wir diese Schicht deswegen auf, weil wir sie dann, bevor die Betondecke daraufkommt, sowieso noch als Zwischenschicht einbauen müssen. Wir haben es immer so gemacht.

Abg. Dr. Mussil: Sind über die von Ihnen angeführten Vergabekriterien hinaus noch andere Kriterien maßgebend, wie etwa Streuung der Aufträge oder der Auftragsstand bei den Firmen?

Dipl.-Ing. Müller: Bis zum Jahre 1964, in dem die neue Norm gekommen ist, wurden solche Gesichtspunkte berücksichtigt. Seit der Einführung der neuen Norm gehen wir rein formal nach der Norm vor.

Abg. Dr. Mussil: Wenn sich mehrere Firmen zusammenschließen und eine Arbeitsgemeinschaft bilden, fällt das nicht unter den Kartellbegriff. Was ist, wenn sich mehrere Firmen zusammenschließen, gemeinsam anbieten, und eine Firma führt den Auftrag aus?

Dipl.-Ing. Müller: Wenn eine Arbeitsgemeinschaft anbietet, ist uns gleich, wer es macht. Es haftet die ganze Arbeitsgemeinschaft.

Abg. Dr. Mussil: Wo beginnt dann der kartellrechtlich strafbare Tatbestand?

Dipl.-Ing. Müller: Wenn mehrere Firmen, die nicht gemeinsam anbieten, vorher eine Abrede treffen.

Abg. Dr. K u m m e r: Was heißt, die Firmen haben nicht vertragsgemäß gebaut?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Die Firmen haben kein frostsicheres Material verwendet.

Abg. Dr. K u m m e r: Sind Ihnen die warnenden Eintragungen der Firmen in die Baubücher bekannt gewesen?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Wir können nicht auch noch die Baubücher in ganz Österreich anschauen.

Abg. Dr. K u m m e r: Haben Sie keine Kontrollen durchgeführt?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Wir haben angenommen, daß jeder weiß, wie ein Material beschaffen sein muß, das bei Tauwetter nicht aufgeht.

Abg. Dr. T u l l: Der inzwischen verstorbene Hofrat Mayer und Dipl.-Ing. Hatz haben die größten Bedenken gegen den Einbau des Bitukieses bei Frost gehabt. Sie sagen, es wurden nur mehr nebensächliche Arbeiten verrichtet. Wie erklären Sie sich diesen Widerspruch?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Baufirmen auf Nachbarbaulosen haben unter den gleichen Bedingungen gearbeitet; es ist kein wesentlicher Schaden aufgetreten, obwohl auch diese Baulose im Laufe des Monats November bzw. Ende November, Anfang Dezember fertiggestellt wurden.

Abg. Dr. T u l l: Alle Baufachleute haben ernste Bedenken gegen die beschleunigte Durchführung der Arbeiten geäußert.

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Der Hauptteil der Arbeiten war fast fertig. Die Strecke wurde dringend gebraucht. Man hat das Risiko auf sich genommen, später da und dort Ausbesserungen machen zu müssen. Auf Nachbarbaulosen ist unter den gleichen Bedingungen gearbeitet worden, und es ist trotz aller Bedenken nichts Wesentliches geschehen.

Abg. Dr. T u l l: Swietelsky hat in einem Brief darauf aufmerksam gemacht.

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Vielleicht hat Swietelsky gefunden, daß die Frost- und Kiestragschicht nicht so ist, wie sie sein soll, und hat uns nichts davon gesagt. Das ist eine andere Frage.

Wir stehen auf dem Standpunkt: Wenn die Tragschicht in Ordnung ist, kann man auch noch etwas im Winter die Bitukiesschicht aufbringen.

Abg. Dr. T u l l: Die Oberbauleitung entschied trotz der Bedenken der Firmen Swietelsky und Zehethofer, daß die Arbeiten zum Abschluß zu bringen seien. Die Bereitschaft, die Kosten der Reparaturen zu übernehmen, stammt von Hofrat Sommer.

Dipl.-Ing. M ü l l e r: In den vier Nachbarbaulosen sind keine Schäden eingetreten. Ausgerechnet dort, wo die Kies- und Frostschutz-

schicht nicht einwandfrei war, gibt man der Tatsache die Schuld, daß die Bitukiesschicht im Herbst bzw. Winter ausgeführt wurde. Unserer Ansicht nach ist die Decke nur infolge des nicht frostsicheren Materials zugrunde gegangen.

Abg. Dr. T u l l: Wenn Sie davon etwa durch Einlangen eines entsprechenden Briefes Kenntnis gehabt hätten, hätten Sie dann die Weisung gegeben, die Arbeit einzustellen?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Wenn ich gehört hätte, daß da eine mangelhafte Frostschutz- und Kiestragschicht ist, dann hätten wir überhaupt eingestellt.

Abg. Dr. G e i ß l e r: Sie sind seit 33 Jahren als Straßenbauer tätig. Ist Ihnen irgendwo eine derart miese Frost- und Kiestragschicht untergekommen?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: In aller Welt passiert das immer wieder! Jeder vertuscht. Das ist der wesentliche Grund dafür, warum die Bautechniker nicht wissen, wo etwas geschehen ist. Würde immer dann, wenn so etwas passiert, in der Literatur und in den Zeitungen darüber sachlich berichtet werden, dann wäre jedermann informiert und auch vorsichtiger.

Abg. Dr. G e i ß l e r: Nehmen wir an, das schlechte Material wäre hineingekommen, es hätte von Juni bis Dezember nicht geregnet, der Bitumenkies wäre daraufgekommen, wäre da etwas geschehen?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Von oben kommt immer Wasser hinein. Außerdem saugt das Lehmmaterial von allen Seiten, auch von unten, gierig Wasser an.

Wenn voriges Jahr infolge der Dichte der Decke nichts passiert wäre, dann würde es von heuer auf nächstes Jahr passieren.

Natürlich schließt die Verschleißschicht gegen den Zutritt von Wasser ab. Wenn sich aber unten gutes Material befindet, ist es nicht von wesentlicher Bedeutung, ob Wasser hineinkommt oder nicht.

Abg. Dr. G e i ß l e r: Ist es Ihnen in Ihrer Praxis schon einmal untergekommen, daß ein solches Material eingebaut wurde und dann wieder herausgerissen werden mußte?

Dipl.-Ing. M ü l l e r: Auf der Autobahn nicht; aber in England ist vor kurzem eine lange Strecke zugrunde gegangen. Der Untergrund war schlecht. Es waren mehr Kilometer als bei uns, aber man hat nur ganz wenig darüber gesprochen. (Abg. C z e r n e t z: In den englischen Zeitungen wird schon mehr gestanden sein! — Heiterkeit.) Von der Strengbergstrecke hat in der Zwischenzeit die ganze Welt erfahren.

V o r s i t z e n d e r: Ich danke.

Befragung des wirkl. Hofrates Dipl.-Ing. Erich Sommer vom Bundesministerium für Bauten und Technik

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Sie sind in der Autobahnabteilung tätig. Was ist Ihr Tätigkeitsbereich?

Dipl.-Ing. Sommer: Vor allem die Beobachtung des Erhaltungs- und Winterdienstes der Autobahnen, fallweise die Behandlung von Firmenangelegenheiten und Teilnahme an gerichtlichen Auseinandersetzungen mit Firmen.

Vorsitzender: Haben Sie selbst vor Auftragen der Bitukiesschichte Mängel festgestellt, oder wurde Ihnen etwas erzählt, was mit der Bauausschreibung nicht im Einklang stand?

Dipl.-Ing. Sommer: Nein, mit der Bauausschreibung nichts.

Ich habe Mängel an der Bitukiesschichte festgestellt: Infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse im November ist es stellenweise zu porösen Aufbrüchen gekommen. Der Grund dieser Korrosionserscheinungen ist, daß an einigen Stellen die Abkühlung zu rasch vor sich gegangen ist und die Bindung des Bindemittels mit dem Gestein nicht mehr entsprechend war. Diese Stellen — insgesamt einige hundert Quadratmeter — wurden wiederhergestellt.

Zweimal habe ich eine schlechte Stelle in der obersten Kiestragschichte bemerkt. Ich habe in Gegenwart des Gruppenbauleiters darauf aufmerksam gemacht; das schlechte Material wurde entfernt.

Vorsitzender: Haben Sie der Gruppenbauleitung den Fertigstellungstermin mitgeteilt?

Dipl.-Ing. Sommer: Nach einem Lokalaufgenschein Ende August hat man gesehen, daß der Abschnitt Kottingburgstall—Oiden für eine Verkehrsfreigabe 1965 nicht in Frage kommt, wohl aber der Abschnitt Oiden—Ennsdorf. Infolge günstiger Witterungsverhältnisse im Juli, September und Oktober haben die Firmen in einem gewissen Ausmaß die Rückstände aufholen können. Ende Oktober schien es möglich zu sein, daß der im August vorgesehene Termin vor Weihnachten erreicht wird.

Vorsitzender: Ist davon gesprochen worden, daß man nicht weiterbauen soll?

Dipl.-Ing. Sommer: Ich selbst habe einmal im November gesagt, das Wetter schaut böse aus, die Bitukiesschichte werden wir — vorausgesetzt, daß dieses Wetter andauert — nicht fertig bekommen. — Das Wetter besserte sich aber wieder. Es waren nur mehr Teile der Strecke fertigzustellen.

Vorsitzender: Haben Sie einmal draußen gesagt, es muß unter allen Umständen weitergebaut werden (*Dipl.-Ing. Sommer: Nein!*) und

für etwa auftretende Schäden würden die Bauunternehmen nicht herangezogen werden?

Dipl.-Ing. Sommer: Ich habe nur gesagt, ich könnte mir vorstellen, daß wir dann, wenn wir diese kleinen Stücke überbrücken, wo die Bitukiesschichte noch nicht ausgeführt war, und infolge dieser ungünstigen Witterungsverhältnisse Schäden entstehen, im Hinblick auf das nicht zu große Ausmaß und die sich daraus ergebenden Kosten das auf uns nehmen würden. So ungefähr, ja.

Vorsitzender: Was hat die Herren des Ministeriums bewogen, für eine Streckenfriegabe vor Weihnachten zu plädieren?

Dipl.-Ing. Sommer: Ende November haben die Firmen gesagt, so gegen 4., 5. werden wir fertig werden. Das habe ich in Erinnerung aus einem Akt, wo wir das niedergelegt haben.

Abg. Dr. Tull: Es hat geheißen, die Arbeiten können nicht fortgesetzt werden. Ist es richtig, daß Sie gesagt haben, die Schäden übernimmt der Bund?

Dipl.-Ing. Sommer: Ich nicht, ich bin nicht imstande zu sagen, ihr müßt aufhören, weil das Sache der Oberbauleitung ist, die ja durch die Auftragsverwaltung mit der Ausführung des Baues beauftragt ist. Ich sagte, daß wir unter Umständen höchstens Schäden, die in der Bitukiesschichte durch einen witterungsungünstigen Einbau entstehen können, übernehmen würden. Schäden, welche die Firma wegen eines nicht entsprechenden Materials zu vertreten hat, tragen wir niemals. Für uns war ja diese nicht qualitätsmäßige Herstellung ein vollkommenes Novum.

Abg. Dr. Tull: Sind die auf den Strengbergen entstandenen Schäden ausschließlich auf die schlechten Wetterverhältnisse zurückzuführen?

Dipl.-Ing. Sommer: Die Schäden sind auf die nicht vertragsmäßige Qualität der Frost- und Kiestragschichten zurückzuführen.

Die Schäden, die ich gesehen habe, waren auf ein paar hundert Quadratmeter beschränkt, wo die Bitukiesschichte porös war. Das war eine Quantité négligeable.

Die Schäden, die auf den Strengbergen zur Sperre führten, sind ja durch die nicht entsprechende Qualität der Frost- und Kiestragschichten entstanden!

Der Eröffnungstermin 11. Dezemer ist uns über die Sektion bekanntgegeben worden. Ob das der damalige Staatssekretär gemacht hat, weiß ich nicht.

Abg. Dr. Geißler: Welche Gründe haben Ihrer Meinung nach das Ministerium dazu veranlaßt, auf den Termin 11. Dezember zu drängen?

Dipl.-Ing. Sommer: Die Hauptgründe waren:

1. Vermeidung der Überwinterung, damit Vermeidung von zusätzlichen Kosten.

2. Es ging darum, die Strecke möglichst bald der Allgemeinheit zum Nutzen der gesamten Wirtschaft zur Verfügung zu stellen.

Abg. Pölz: Aus den Aussagen aller Beamter und Firmenvertreter geht eindeutig hervor, daß sich ab einem bestimmten Zeitpunkt die Firmen geweigert haben, die Garantie für die Aufbringung der Schwarzdecke zu übernehmen bzw. einzuhalten. Damals wurde vereinbart — die leitenden Herren des Ministeriums, die das machten, sind mir nicht bekannt —: Ab jetzt einschreiben, welche Teile gemacht werden, denn dafür übernimmt der Staat die Haftung.

Welche Herren haben die Erklärung, die Haftung zu übernehmen, abgegeben? Wie groß waren diese Strecken?

Dipl.-Ing. Sommer: Die Strecke Oiden—Ennsdorf mit ihren rund 30 km hat insgesamt neun Baulose umfaßt. Die Firmen, die ihre Bedenken kundtaten, sind bis auf eine Firma solche, bei denen Schäden aufgetreten sind: die Baulose 19, 21 und 23, dann noch eine Firma im Baulos Oiden. Welche und wie viele Herren bestimmt haben, daß wir diese Schäden übernehmen, dessen kann ich mich nicht erinnern, das weiß ich nicht mehr; es ist darüber debattiert worden.

Vorsitzender: Sie sprachen schon davon, daß Sie selbst sagten, diese Schäden würden übernommen werden.

Dipl.-Ing. Sommer: Ich habe gesagt, wir werden nur die Schäden, die nachweislich aus der schlechten Witterung an der Bitukiesschichte entstehen, übernehmen.

Vorsitzender: Die Firmen meinten doch nichts anderes, weswegen man einstellen sollte?

Dipl.-Ing. Sommer: Nein, die Firmen sprachen auch von Frost- und Kiestragschichten.

Vorsitzender: War denn zu dieser Zeit die Frost- und Kiestragschichte auch noch nicht fertig?

Dipl.-Ing. Sommer: In gewissen kleineren Teilen.

Abg. Pölz: Haben Sie die Erklärung, daß der Staat für die Schäden die Haftung übernehme, die ab einem bestimmten Zeitpunkt streckenmäßig eingetragen werden, in eigener Kompetenz oder nach Rücksprache mit noch höheren Stellen abgegeben?

Dipl.-Ing. Sommer: Ich sagte: Ich könnte mir vorstellen, solche Schäden könnte die Bundesstraßenverwaltung ersetzen. Die Anträge auf Durchführung solcher Angelegenheiten müssen von der Gruppenbauleitung über die Oberbau-

leitung dem Ministerium vorgelegt werden, denn ich bin weder befähigt noch autorisiert gewesen, in die durch die mittelbare Bundesverwaltung festgelegten Agenden und Zuständigkeiten einzugreifen.

Abg. Pölz: Kennen Sie die staatliche Stelle, die gesagt hat, es ist einzutragen, welche Strecken jetzt gemacht werden, damit wir genau abgrenzen können, wenn Schäden auftreten?

Dipl.-Ing. Sommer: Ich kann mich erinnern, daß die Gruppenbauleitung angeordnet hat, festzustellen, was die Firmen an Tagen mit niedrigen Temperaturen gemacht haben. Das zur späteren Beweisführung, wenn eine Firma mit Forderungen kommt.

Abg. Pölz: Sie haben niemals den Auftrag gegeben, die Arbeiten fortzuführen?

Dipl.-Ing. Sommer: Nein, das kann ich nicht. Ich habe immer betont, daß ich den Baufortschritt zu beobachten habe. Ich bin für den Erhaltungs- und Winterdienst — Fahrzeuge, Geräte usw. — zuständig.

Abg. Dr. Mussil: War die Oberbauleitung dem Ministerium, das finanzierte und eigentlich federführend war, weisungsunterworfen?

Dipl.-Ing. Sommer: Der Oberbauleiter konnte der Weisung des Ministeriums überhaupt nicht unterstehen. Das Ministerium mußte in einigen Angelegenheiten den Landeshauptmann bitten, das durchzuführen.

Abg. Dr. Mussil: War der Landeshauptmann in diesen Angelegenheiten weisungsunterworfen? War das klargestellt?

Dipl.-Ing. Sommer: Er mußte nur in bestimmten Angelegenheiten Anfragen bzw. Anträge stellen: Ausschreibung, Vergabe und Zusatzangebote.

Abg. Dr. Mussil: Konnten Sie zum Oberbauleiter sagen, das Material ist schlecht, es darf nicht verwendet werden?

Dipl.-Ing. Sommer: Diese Möglichkeit hatte ich nicht, sondern ich mußte meinem Ministerium darüber berichten. Eine Feststellung der Qualität, der Kies- und Frostschuttschicht setzt eine fortlaufend subtile Überprüfung voraus und ist bei sporadischen Bereisungen — die Strecke betrug 30 km — ganz ausgeschlossen.

Abg. Dr. Mussil: Ist Ihnen bekannt, daß seitens der Oberbauleitung ein Erlaß hinausgegangen ist, der ein bestimmtes Material für zulässig erklärt hat?

Dipl.-Ing. Sommer: Nein! Uns ist erst nach dem Desaster der Strengberge zur Kenntnis gekommen, daß ein Material zugelassen wurde, das nicht entsprechend war. Wir sind nie mit Änderungen der Materialquellen befaßt worden.

Abg. Dr. van Tongel: Wer hätte das berichten müssen?

Dipl.-Ing. Sommer: Hofrat Mayer. — Bei Preis- oder Qualitätsänderungen hätte uns die Oberbauleitung berichten müssen.

Abg. Czernetz: Man kann nicht mehr feststellen, wer wofür verantwortlich ist. (*Abg. Doktor Mussil: Keine Ahnung!*) Das ist völlig undurchsichtig geworden. Alle haben gesagt, der Termin habe so gedrängt. Die Termindrängerei kam von der Landesregierung bzw. dem Bundesministerium, dabei wurde auch Ihr Name genannt, Herr Hofrat.

Dipl.-Ing. Sommer: Ein Bestehen oder ein Drängen auf einen Termin kann niemals die Genehmigung des Einbaues von minderwertigem Material bedeuten, das ist völlig unmöglich!

Abg. Czernetz: Was hätte das Bundesministerium, was hätten Sie selbst unternommen, wenn Hofrat Mayer gemeldet hätte, daß die Losbauleiter erklärten, es werde ungeeignetes Material eingebaut, das habe sofort gestoppt zu werden?

Dipl.-Ing. Sommer: Sofort die Firmen über die Oberbauleitung beauftragen lassen, dieses minderwertige Material sofort zu entfernen und entsprechendes Material zu verwenden.

Diese Warnungen sind mir nicht bekanntgeworden.

Abg. Dr. van Tongel: Hat es jemals bei anderen Anlässen ein derartiges Versagen innerhalb der Hierarchie gegeben?

Dipl.-Ing. Sommer: Ich bin seit 1933 im Bundesdienst und möchte ein offenes Wort sagen: In der Zeit vor 1938 hätte eine Firma auf keinen Fall ein solches Material eingebaut. Damals hatten die Firmen ein bestimmtes Berufsethos. Trotz Zusagen oder Duldung durch irgendeine staatliche Bauleitung hätte damals eine Firma unter keinen Umständen ein solches Material verwendet.

Die Firmen müssen endlich wieder einmal zu einer anständigen Arbeit, zu einem Berufsbewußtsein zurückkehren! Sie dürfen sich nicht auf ein ins Unendliche gehende Spitzel- und Gendarmenwesen verlassen. Man kann eine staatliche Bauleitung nicht so aufziehen, daß Sie dauernd hinter jedem Bau her ist. Die Eigenverantwortlichkeit der Firmen muß wiederhergestellt werden.

Abg. Konir: Das heißt, die Firmen sind korrupt?

Dipl.-Ing. Sommer: Ich kann solche Ausdrücke nicht wählen, es verläßt sich eben einer zu sehr auf den anderen. Wenn man einen anständigen Anzug bestellt, will man keine zweite Garnitur bekommen.

Abg. Czernetz: Was wäre den Beamten, den Losbauleitern usw. von Seiten des Ministeriums geschehen, wenn sie offiziell gemeldet hätten, daß das Material ungeeignet ist, daß man den ganzen Bau stoppen müsse?

Dipl.-Ing. Sommer: Gar nichts. Ich nehme an, daß Hofrat Mayer froh gewesen wäre, wenn er das gehört hätte und das nicht nachher passiert wäre, was ja wahrscheinlich zu seinem frühzeitigen Tod beigetragen hat.

Abg. Dr. Tull: Zwischen der Neuen Reformbau und Swietelsky wurde die Vereinbarung getroffen, daß Swietelsky in den Baulosen 19 und 21 die Bitumendecke herstelle. Das von Swietelsky am 17. November geschriebene Schreiben war Gegenstand einer Aussprache bei der Niederösterreichischen Landesregierung in Wien. Das hat uns Dipl.-Ing. Haase mitgeteilt. Haben Sie an dieser Aussprache teilgenommen?

Dipl.-Ing. Sommer: Nein.

Abg. Dr. Tull: Dipl.-Ing. Brustmann erklärte, es sei Schnee und Eis auf der Straße gewesen, man habe sogar ein Auftaegerät mit Gas konstruiert, um auf dem vorhandenen Kiestragkörper die Eisschicht aufzutauen, dann sei vor Aufbringen der Bitukieschicht gesalzen worden, das sei Gift gewesen, aber ansonsten hätte die Aufbringung überhaupt nicht erfolgen können. Er habe gesagt, daß man unter diesen Umständen eine Weiterführung des Baues nicht mehr vertreten könne, trotzdem habe er von Hofrat Mayer den Auftrag bekommen weiterzubauen.

Ich habe Hofrat Mayer gesagt, daß sowohl er als auch die Firmen ernste Bedenken gegen den Einbau der Bitukieschicht in der fortgeschrittenen Jahreszeit hatten. Er habe also zweifellos damit gerechnet, daß unter Umständen etwas passieren könne.

Ich fragte ihn dann, wer namens der Bauherrschaft diesen Firmen gegenüber die Bereitschaft bekundet hat, eventuell im Zusammenhang mit der Behebung der Schäden entstehende Kosten zu übernehmen.

Mein kurzer Kommentar dazu: Es handelt sich nicht um einige hundert Quadratmeter, sondern um eventuell auf beiden Baulosen auftretende Schäden.

Mayer hat damals erklärt, daß es ständig Besprechungen mit dem Ministerium gab, auch Bereisungen an Ort und Stelle, bei denen die Vertreter des Ministeriums ebenfalls anwesend waren. Bei diesen Gelegenheiten sei mit den Herren des Ministeriums und mit ihm darüber gesprochen worden, was gemacht werden sollte, wenn eventuell kleine Oberflächenschäden im Bitukies eintreten. Da sei gesagt worden, diese Schäden nehme man in Kauf. Als ich fragte, wer diese Schäden in Kauf nehme — das war jedenfalls im

Hinblick auf dieses Schreiben, in dem es hieß, daß ernste Schäden entstehen könnten; Hofrat Mayer sprach von kleinen Schäden —, erklärte er, daß Sie den Auftrag gegeben haben.

Haben Sie den Auftrag im Hinblick auf ganz kleine Flächen oder im Hinblick auf das Schreiben der Firma Swietelsky gegeben, die ja auf Grund einer Vereinbarung verpflichtet war, die Arbeiten auf beiden Baulosen durchzuführen?

Dipl.-Ing. S o m m e r: Nur auf kleine Schäden. Überhaupt keinen Auftrag gegeben, sondern gesagt: Wir können das vielleicht zahlen, aber das Ganze muß dann ans Ministerium gehen.

Abg. P ö l z: Ist Ihnen bekannt, daß das staatliche Überwachungsorgan aus Angst vor der Baueinstellung keine Eintragung ins Baubuch gemacht hat?

Dipl.-Ing. S o m m e r: Das ist mir nicht bekannt, das fällt in die Diensthoheit des Landes. Welche Ängste er vor dem Gruppen- oder Oberbauleiter gehabt haben soll, ist mir unbekannt und auch unverständlich.

Abg. Dr. M u s s i l: Es hieß, wegen des Termindruckes wäre es notwendig gewesen, eine zweite Grube, die Haager Grube, aufzumachen. Ist dem Ministerium darüber nichts bekannt geworden?

Dipl.-Ing. S o m m e r: Dem Ministerium kam ein einziger Antrag auf Änderung einer Materialentnahmestelle zu, das war Wallsee. Wir haben dem zugestimmt, unter der Voraussetzung, daß

dieses Material die geforderte Qualität hat und nicht mehr kostet. Das war im Zusammenhang damit, daß die Firma sagte, das Material reicht nicht, und Wallsee liegt in der Nähe.

Abg. Dr. M u s s i l: Wenn das Ministerium rechtzeitig erfahren hätte, daß der Oberbauleiter von Niederösterreich das Haager Material zugelassen hat, hätte es das abstellen können?

Dipl.-Ing. S o m m e r: Sicher, aber wir haben es nicht erfahren. Wir mußten annehmen, daß das angebotene Material in Ordnung ist, da die Oberbauleitung uns nichts darüber gemeldet hat.

Abg. Dr. v a n T o n g e l: Hat das Ministerium für Bauten und Technik Maßnahmen getroffen, die eine Wiederholung solcher Vorfälle in Zukunft ausschließen?

Dipl.-Ing. S o m m e r: Dieser spezielle Fall gab Anlaß, sofort ein Rundschreiben an die Ämter der Landesregierungen herauszugeben: Änderungen von Materialien sind sofort zu melden, sofern die Qualität nicht mindestens der ausschreibungsmäßigen entspricht und der Preis nicht derselbe ist. Alle anderen Dinge, die noch geschehen sind, fallen nicht direkt in meinen Arbeitsbereich.

V o r s i t z e n d e r: Danke schön.

Beschluß:

Zwei weitere vom Bundesministerium für Bauten und Technik nominierte Fachbeamte, die aus Zeitmangel nicht mehr gehört werden konnten, sind für die nächste Ausschußsitzung zu laden.

8. Sitzung am 2. Dezember 1966

Einlauf:

Schreiben des Amtes der Burgenländischen Landesregierung vom 23. November 1966; Mitteilung über den Beschluß der Landesregierung, alle Landesbediensteten, die vom parlamentarischen Untersuchungsausschuß vernommen werden sollen, von der Pflicht zur Wahrung des Amtsheimnisses zu entbinden.

Befragung des wirkl. Hofrates Dipl.-Ing. Karl K i e n z l vom Bundesministerium für Bauten und Technik

Vorsitzender (*nach Zeugenbelehrung*): Sie sind im Bundesministerium für Bauten und Technik, Abteilung 11, Bundesstraßen A — Autobahn, tätig.

Dipl.-Ing. K i e n z l: Ich war schon vor dem Krieg nebenberuflich bei den Reichsautobahnen tätig; ich war damals Assistent an der Hochschule im Erdbaulaboratorium. Als man im Jahre 1954 mit dem Bau der Autobahnen begann, suchte man Leute, die schon früher im Autobahnbau tätig waren. Zu dieser Zeit war ich Zivilingenieur

in Salzburg; so habe ich zunächst bis 1956 als beratender Zivilingenieur mitgearbeitet. Mit 1. April 1956 trat ich in den Bundesdienst, Autobahnen.

Vorsitzender: Welche Aufgaben haben Sie?

Dipl.-Ing. K i e n z l: Bei uns gibt es keine scharfe Gliederung in einzelne Gebiete, sondern die einzelnen Kollegen üben jeweils Tätigkeiten aus, für die sie dank ihrer Vorbildung und dank der früheren Berufsausübung besonders geeignet sind. So war es meine erste Aufgabe, die Einrichtung von Bodenprüfstellen zu betreuen, Agenden des Erdbaues, teilweise die Überwachung des Erdbaues, dann aber auch Arbeiten im Zusammenhang mit Vergabungen. Das sind aber bei uns Teamarbeiten. Das gilt auch für die Projektierungen, Trassenbegehungen, Vorerhebungen. Bei Erhebungen kommt auch die Bearbeitung von Leistungsverzeichnissen und so weiter dazu.

Ich arbeite im Rahmen der Abteilung 11, deren Leiter Ministerialrat Müller ist.

Vorsitzender: Sie sprachen von der Einrichtung von Bodenprüfstellen.

Dipl.-Ing. Kienzl: Das war eine beratende Tätigkeit; zum erstenmal in Salzburg, dann in St. Pölten.

Vorsitzender: Kennen Sie diese Einrichtung auch heute noch? Ist diese Stelle so ausgestattet, daß sie den Anforderungen nachkommt?

Dipl.-Ing. Kienzl: Sicherlich. In Oberösterreich besteht eine staatlich anerkannte Versuchsanstalt. Die Bodenprüfstellen, die wir haben, sind eigentlich nur dazu da, um während der Baudurchführung gewisse Aufgaben erfüllen zu können. Sie sind nicht forschungsmäßig eingerichtet, sondern nur für die effektive Nachprüfung der Arbeiten, die dort ausgeführt werden. Gerätemäßig sind sie bestimmt in Ordnung; es mangelt halt immer an entsprechendem Personal, sodaß sie dadurch nicht entsprechend leistungsfähig sind.

Vorsitzender: Wozu ist die Bodenprüfstelle in St. Pölten eigentlich da?

Dipl.-Ing. Kienzl: Speziell die Bodenprüfstelle St. Pölten hat die Aufgabe, nachzusehen, ob zum Beispiel die Materialien den Erfordernissen entsprechen. Sie muß zum Beispiel nachprüfen, ob die Frostschuttschicht eine genügende Tragfähigkeit hat. Das ist also eine systematische Nachprüfung. Eine Zwischenschicht wird erst dann freigegeben, wenn die Tragfähigkeitsverhältnisse gegeben sind.

Vorsitzender: Wer veranlaßt das?

Dipl.-Ing. Kienzl: Das wird laufend gemacht. Die einzelnen Gruppenbauleiter oder die Losbauleiter fordern ganz einfach die Stelle in St. Pölten auf und sagen: Dort müssen wir jetzt laufend Prüfungen machen. Sie haben Fahrzeuge, mit denen sie dann hinauskommen.

Vorsitzender: Aber sozusagen nur auf Anforderung?

Dipl.-Ing. Kienzl: Nur auf Anforderung, freilich.

Vorsitzender: Also die Bodenprüfstelle wird tätig, wenn ein Los- oder Gruppenbauleiter diese Tätigkeit anfordert?

Dipl.-Ing. Kienzl: Ja.

Abg. Czernetz: Gibt es irgendwelche Richtlinien dafür, wann Los- oder Gruppenbauleiter solche Prüfungen verlangen sollen?

Dipl.-Ing. Kienzl: Dafür sind die Bundesländer zuständig. Die Losbauleiter wissen schon, daß man sich, bevor die Frostschuttschicht aufgetragen wird, vergewissern soll, ob die geforderte Tragfähigkeit vorliegt. Die Anforderungen werden immer höher, je weiter man zur Decke hinaufkommt.

Abg. Konir: Überprüfen Sie, ob das die Bundesländer auch wirklich durchführen?

Dipl.-Ing. Kienzl: Wir bekommen immer Berichte herein, die dem Kollaudierungselaborat beigelegt werden müssen. Da gibt es dann für die ganze Strecke ein „Band“, auf dem eingetragen wird, an welchen Stellen Untersuchungen vorgenommen wurden.

Abg. Konir: War das beim Strengberg auf Grund Ihrer Erfahrung auch so?

Dipl.-Ing. Kienzl: Das muß beim Strengberg genauso gewesen sein; ich habe es aber persönlich nicht gesehen.

Abg. Dr. van Tongel: Ist die Prüfstelle St. Pölten mit einem Mann besetzt, der den Anforderungen entspricht?

Dipl.-Ing. Kienzl: Jenisch ist seit 1956 dort und ist eingeschult worden. Er hat die Hochschule nicht absolviert. Oberbaurat Dr. Kodric hatte die Überwachung.

Abg. Czernetz fragt nach der Aufzeichnung der Prüfungsergebnisse.

Dipl.-Ing. Kienzl: Die werden zuerst tabellarisch festgehalten. Für die späteren Stadien sollen die Bänder zur Verfügung stehen, aus denen der Kollaudator entnehmen kann, wo Prüfungen erfolgt sind und welches Ergebnis sie gebracht haben.

Praktisch geht das so vor sich, daß man Stellen, die optisch schlecht aussehen, aussucht und Versuche über die Tragfähigkeit macht.

Wenn das Unterbauplanum für den Einbau der Frostschuttschicht freigegeben wird, wird jede Schicht noch einmal geprüft, bevor die letzte Schicht daraufkommt. Diese Prüfungsergebnisse, die die Gruppenbauleitung Amstetten sammeln muß, müssen vorliegen.

Nach der „Blitzbereisung“ vom 4. Februar haben Jenisch, Matl und ich folgendes festgestellt: Unter der Bitumenkiesschicht von ungefähr 10 cm waren die sogenannte Tragschicht mit 23 cm und dann ungefähr noch 30 cm Frostschutz. Damals war eine kurzfristige Tauperiode. Zu diesem Zeitpunkt war die Schicht von oben durch den Bitumenkies hindurch bis etwa zur Unterkante der Tragschicht, also ungefähr 30 bis 33 cm, aufgetaut. Der Frostschutz selber war beinhardt gefroren.

Wir haben durch die 30 cm tiefe Frostschuttschicht durchgraben lassen. Der Untergrund, das reine Erdplanum war noch nicht gefroren. Das ist in einer Tiefe von schätzungsweise 60 bis 65 cm. Wir haben nur die eine Stelle im Baulos Raabberg untersucht.

Wenn Sie unten praktisch diesen „Eisbeton“ haben, dann bleiben oben die 10 cm Bitumenkies und die 23 cm Tragschicht. In diesen 23 cm Tragschicht, die ich persönlich gesehen habe, war zu-

viel Lehm drinnen, das hat man sofort gesehen. Nach dem Augenschein haben wir mindestens 15 Prozent festgestellt. Ich habe eine Probe nehmen lassen, und Jenisch ist auf 17 oder 18 Prozent, glaube ich, gekommen.

Der Untergrund kann bestimmt nichts dafür. Es geht darum, daß es oben auftaut. Klarerweise kommt immer wieder Wasser dazu.

Diese 23 cm-Schichte soll aus Haager Material gewesen sein, wurde mir gesagt, während der Frostschutz nach Angabe des Herrn Jenisch aus der Ennsniederung war.

Die Grube Ulmerfeld wurde schon seinerzeit von den Reichsautobahnen erworben. Dieses Material war in jeder Hinsicht einwandfrei, das gleiche gilt meiner Meinung nach für das Material aus der Ennsniederung.

Abg. Konir: Was war eigentlich die Ursache der Schäden?

Dipl.-Ing. Kienzl: Der Begriff „Frostschäden“ ist in diesem Zusammenhang eigentlich ein bißchen falsch. Man müßte eigentlich von „Tauschäden“ reden. Lehmisches Material zieht beim Gefrieren Wasser an. Ton ist nicht so gefährlich, weil er zu fein ist, um Wasser rasch nachziehen zu können. Aber diese Übergänge von Feinstsand zu Ton, also das, was wir normalerweise als Lehm bezeichnen, haben die Eigenschaft, begierig Wasser aufzunehmen. Beim Gefrieren wird aus der ganzen Umgebung Wasser nachgezogen. Wenn es aber taut, wohin soll das Wasser dann? Nach unten kann es nicht, weil es dort noch gefroren ist. Die Frostschutzschicht kann also zu diesem Zeitpunkt ihre sonstige Funktion als Entwässerungsschicht nicht übernehmen. Das ist ungefähr so, wie wenn man eine Paste dazwischen hätte. Dann bricht eben der Bitumenkies zwangsläufig durch.

Abg. Czernetz: Hat Ihnen Ing. Jenisch damals, als Sie mit ihm die Dinge angesehen haben, gesagt, daß er diese Stellen geprüft hat?

Dipl.-Ing. Kienzl: Gerade an dieser Stelle wäre das überhaupt ein Zufall gewesen. Er hat nur gesagt, daß sie an sich die Materialien, auch aus Haag usw. laufend überprüft und auch darauf hingewiesen hätten, daß sie zum Teil nicht entsprechen. Da gab es dann, glaube ich, verschiedene Debatten mit den Firmen: Einbauen oder nicht einbauen? Die Untersuchungsergebnisse müßten an sich vorliegen.

Abg. Konir: Halten Sie die Einteilung des Materials in „frostsicher“, „bedingt frostsicher“ und „nicht frostsicher“ für möglich?

Dipl.-Ing. Kienzl: In den fünfziger Jahren haben die Schweizer eine entsprechende Norm aufgestellt. Sie haben ein Material, das den Casagrande-Kriterien entspricht, als „watschensicher“ bezeichnet. Sie haben bestimmte Materialien als

„unter bestimmten Bedingungen“ geeignet bezeichnet, das heißt: Wenn zum Beispiel von Haus aus keine Möglichkeit besteht, daß zusätzlich von irgendwo Wasser in diese Schichten hineinkommt, sodaß diese Materialien ihren ursprünglichen Wassergehalt, den sie beim Einbau besessen haben, nicht nachträglich noch verändern können, dann kann praktisch auch nichts passieren.

Abg. Dr. van Tongel: Dieses „bedingt“ bezieht sich eigentlich auf etwas ganz anderes.

Dipl.-Ing. Kienzl: Die Bedingungen, unter denen man das machen kann, sind in den Schweizer Normen taxativ aufgezählt. Es kommt immer wieder auf die Möglichkeit der Wasseranreicherung an. Für eine Senke, wo ein seichter Grundwasserspiegel ist, scheidet es von Haus aus; wesentlich sicherer ist es oben auf einem Damm, da kann man den Eintritt von Wasser von der Seite her nicht erwarten. Natürlich spielen dabei auch die Witterungsverhältnisse eine Rolle.

Abg. Dr. Geißler: Haben Sie sich als Fachmann diese Haager Grube einmal angesehen?

Dipl.-Ing. Kienzl: Ich kenne sie nicht.

Wenn man ein derartiges Vorkommen hat, dann muß man laufend Prüfungen durchführen, denn es treten im Zuge des Abbaues Veränderungen ein. Es gibt keine vollkommen homogene Sandgrube bzw. Kiesgrube.

Wir haben zum Beispiel im Zusammenhang mit der Ausschreibung in der Steiermark im Laufe von zwei Jahren alle Entnahmemöglichkeiten eingehendst studiert. Große Beträge sind aufgewendet worden, um günstige Entnahmemöglichkeiten ausfindig zu machen. Beim Abbau kommt es aber immer wieder zu Veränderungen, sodaß bei jeder Entnahmestelle ein verlässlicher Mann stehen und aufpassen müßte.

Die größte Schlamperie passiert immer wieder dadurch, daß die Unternehmer bzw. die Besitzer solcher Gruben die Deckschichten nicht genügend weit abschieben, dann fällt doch etwas hinein. Man müßte also bei jeder Grube sozusagen einen Gendarm stehen haben. Das kann aber nicht Aufgabe der Bundesstraßenverwaltung sein, sondern das fällt natürlich schon in die Eigenverantwortlichkeit der Unternehmungen. Der Bauleiter kann nur an Ort und Stelle nachsehen. Es hätte auch gar keinen Sinn, allein in der Grube zu prüfen, denn man weiß nie, was dazwischen geschieht, wo der Betreffende damit herumfährt. Richtig ist eigentlich, daß beim Einbau selber jemand dabei ist. Im allgemeinen sind unsere Bauwarte dort, die an und für sich sehen müßten, ob es sich um geeignetes Material handelt oder nicht.

Ob ein Material frostsicher ist oder nicht, kann man schon nach dem Aussehen hinlänglich beurteilen, bzw. es gibt so kleine Tests: Man läßt es fallen, wenn es zerbröseln, dann ist es in Ordnung, oder es zerfällt, bildet aber immerhin noch

Klumpen, dann ist von Haus aus klar, daß man es nicht verwenden kann. Diese rein augenscheinlichen Prüfungen müssen unmittelbar an der Einbaustelle angestellt werden. Was in der Grube geschieht, ist eigentlich nicht maßgebend.

Abg. Dr. Geißler: Das heißt, die Firmen hätten irgend jemand Verantwortlichen aufstellen müssen?

Dipl.-Ing. Kienzl: Die Firmen haben aber meist nur jemand dort stehen, damit man weiß, wie viele Lkw-Fuhren abgegangen sind. Dieser Mann hätte auch auf den Abbau schauen müssen.

Bei jeder Losbauleitung sind je nach Länge des Bauloses zwei oder drei sogenannte Bauwarte, das sind die Hilfsorgane des Losbauleiters. Ein Bauwart müßte entscheiden, ob das Material in Frage kommt oder nicht; er sollte aufpassen, daß das Material entspricht. Wenn er Bedenken hat, kann er es dem Losbauleiter sagen. Er müßte auch ein bißchen darauf schauen, ob genug verdichtet wird.

Abg. Dr. Mussil fragt im Zusammenhang mit der Unterscheidung „frostsicher“, „bedingt frostsicher“ und „frostgefährlich“: Das „bedingt“ bezieht sich darauf, unter welchen Voraussetzungen und wo das Material aufgebracht wird?

Dipl.-Ing. Kienzl: Später soll nicht immer wieder Wasser dazukommen.

Abg. Dr. Mussil: Wenn bedingt frostsicheres Material in eine Senke gefahren wurde, hätte der Bauwart sagen müssen, daß das nicht aufgebracht werden darf, sondern woanders verwendet werden muß?

Dipl.-Ing. Kienzl: Der Bauwart ist der verlängerte Arm des Losbauleiters unmittelbar an der Baustelle. Er hat zu beobachten, ob die Anordnungen des Losbauleiters tatsächlich erfüllt werden.

Abg. Dr. Mussil: Haben die Bauwarte die Weisung gehabt, zu sagen, daß bedingt frostsicheres Material auf einen anderen Platz zu kommen hat?

Dipl.-Ing. Kienzl: Das glaube ich nicht. In erster Linie haben sie darauf zu schauen, ob Erdklumpen drinnen sind.

Abg. Dr. Mussil: Die Räder der zufahrenden großen Materialfahrzeuge sollen besonders bei schlechtem Wetter die verschiedenen Schichten verschmutzt haben.

Dipl.-Ing. Kienzl: Nach 50 m Fahrt auf dem Planum muß er den Schmutz verloren haben.

Abg. Dr. Mussil: Sind die Bauwarte technisch entsprechend vorgebildet?

Dipl.-Ing. Kienzl: Das weiß ich nicht.

Abg. Dr. Mussil: Ist Ihnen bekannt, daß das Haager Material in einem Erlaß des Landeshauptmannes von Niederösterreich für zulässig erklärt wurde?

Dipl.-Ing. Kienzl: Seinerzeit war mir das nicht bekannt.

Abg. Dr. Mussil: Laufen die Schichten in einer Schottergrube parallel oder geht das durcheinander?

Dipl.-Ing. Kienzl: Das liegt alles übereinander. Bestimmte Zwischenzonen müssen ausgeschieden werden, erst dann kann man weitergraben.

Abg. Dr. Mussil: Wie breit sind diese Schichten in Haag normalerweise?

Dipl.-Ing. Kienzl: Das kann ich nicht sagen.

Abg. Dr. Geißler: Am Ende ist ja teilweise in Tag- und Nachtschichten gefahren worden. Es kann also sein, daß man in der Nacht nicht mehr gesehen hat, welches Material genommen wird.

Dipl.-Ing. Kienzl: In der Nacht ist es sicherlich schwieriger, das festzustellen.

Abg. Czernetz: Habe ich Sie richtig verstanden, daß im voraus feststellbar ist, auf welchen Streckenabschnitten bedingt frostsicheres Material eingebaut werden kann?

Dipl.-Ing. Kienzl: Sicher. Man muß sich überlegen, welche Bodenverhältnisse dort herrschen, wie es mit dem Wasser, zum Beispiel mit dem Grundwasser, aussieht. Das könnte man an und für sich feststellen.

Die Schweizer sind allerdings in den letzten Jahren davon abgegangen, weil sich bei der Feststellung, ob diese bestimmten Verhältnisse wirklich zutreffen, Schwierigkeiten ergeben haben. Sie haben gesagt: Lassen wir das „bedingt“ lieber wieder fallen. Das war, glaube ich, 1959.

Abg. Czernetz: Wer hätte in Österreich die Entscheidung zu treffen, ob an einer bestimmten Stelle bedingt frostsicheres Material verwendet werden kann oder nicht?

Dipl.-Ing. Kienzl: Zum Beispiel die Oberbauleitung oder, wenn sie sich nicht sicher ist, unter Umständen irgendeine autorisierte Prüf-anstalt oder ein Gutachter.

Abg. Konir: Es gibt da keine schriftlichen, an die Losbauleiter bzw. Oberbauleiter usw. gerichteten Anleitungen, die Kompetenzen zuweisen und besagen, was im Falle a, b, c zu tun ist?

Dipl.-Ing. Kienzl: Nein, es ist bei uns so, daß das zunächst Hauptaufgabe der Landesbaudirektion bzw. der von ihr bestellten Oberbauleitung ist. Der Bund geht ja insofern darauf ein, als er sagt, welche Materialien eingebaut werden dürfen, unter welchen Voraussetzungen ... aber das ist ein ganz anderes Kapitel.

Vorsitzender: Hier liegt mittelbare Bundesverwaltung in der Kompetenz und Verantwortlichkeit des Landeshauptmannes vor.

Dipl.-Ing. Kienzl: Ja. Erstens: Wir machen Bereisungen grundsätzlich nur mit Vertretern des jeweiligen Landes. Zweitens: Wir können, streng genommen, nur im Falle einer akuten Gefahr etwas veranlassen. In allen anderen Fällen wird der Tatbestand festgestellt, das Ministerium macht eine entsprechende Meldung an den Landeshauptmann, und es wird auf Abhilfe gedrängt.

Abg. Czernetz: Die Autobahnen sind Eigentum des Bundes. Die Finanzierung erfolgt durch den Bund. Abgesehen von der Verantwortlichkeit der Firmen taucht die Frage auf: Wie weit kann der Bund das Land über den Landeshauptmann für Unterlassungen der Baufirmen, für Schadensfälle verantwortlich machen?

Dipl.-Ing. Kienzl: Dja...

Abg. Konir: Wo liegt der Unterschied zwischen Ton und Lehm?

Dipl.-Ing. Kienzl: Lehm entsteht vor allem als Verwitterungsprodukt. Wenn der sogenannte Wienerwaldflysch, das ist ein Gemenge bestehend aus Sandstein, Tonerde und Tonschiefer, verwittert, dann entsteht Lehm. Ton hingegen ist eine reine Meeresablagerung — Sedimentation von Feinstteilchen. Es ist immer wechselweise Ton, Sand, Ton, Sand usw. festzustellen.

Abg. Dr. Mussil: Aus den Weinbaugebieten ist mir bekannt, daß reiner Lehm wasserisolierend wirkt. Eine ganz dünne Schicht Lehm isoliert gegen den Wasserzutritt in die Weinkeller. Wir reden aber dauernd davon, daß der Lehm die Anreicherung von Wasser begünstigt und das Wasser weitergibt.

Dipl.-Ing. Kienzl: Es handelt sich hier um die sogenannte Tragschicht. Sie besteht ja nicht zum größten Prozentsatz aus Lehm, sie soll ja maximal nur 8 Prozent haben.

Vorsitzender: Ich danke, Herr Hofrat.

Befragung des Sektionsrates

Dipl.-Ing. Dr. Franz Matl vom Bundesministerium für Bauten und Technik

Vorsitzender (nach Zeugenbelehrung): Sie sind seit 1956 in der Sektion Bundesstraßen A tätig. Was ist Ihr Aufgabengebiet?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Bevor ich zur Bundesstraßenverwaltung kam, war ich Assistent an der Technik Wien. Ich habe 1954, als der Autobahnbau begann, im Auftrag des Instituts bzw. der Oberösterreichischen Landesregierung die Bodenuntersuchungen in Oberösterreich, zunächst von Enns bis Sattledt, durchgeführt.

Ich habe die Leute eingeschult, bin dann gleichzeitig mit Hofrat Kienzl in den Bundesdienst übergetreten und habe parallel mit ihm die Agenden bodenmechanischer Art weiterbetrieben. Später sind zusätzliche Agenden angefallen, die sich im Rahmen des Referates ergaben. Es ist kein Referat im Sinne dieses Wortes, sondern ein Teamwork: Wenn irgendwo Not am Mann war, mußte man einspringen. Dazu gehörten auch die Natursteine, die Telefonanlagen usw.

Vorsitzender: Sind Sie Bodenfachmann?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Ich habe zehn Jahre bei Professor Fröhlich gearbeitet und ein Jahr an der Hochschule gelesen.

Vorsitzender: Waren Sie draußen auf der Strecke?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Ich wurde mit den Strengbergen zum erstenmal im Jahre 1964 im Zusammenhang mit der Vergabe der östlichen Baulose, 25, 26 usw., befaßt, gleichzeitig mit den Bodenuntersuchungen in der Entnahmestelle Ulmerfeld-Waldheim. Das Land Oberösterreich hat um fallweise Beratung gebeten.

Im Sommer 1964 habe ich im Zusammenhang mit der Entnahmestelle Wallsee und mit der Vertragsänderung der Firma des Bauloses 23 den Herren abgeraten, dieses Material zu nehmen, nicht aber deswegen, weil das Material frostgefährlich ist, sondern weil es in seiner Kornzusammensetzung den geforderten Qualitäten nicht entsprochen hat.

Vorsitzender: Was haben Sie im Februar 1966 als Fachmann festgestellt?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Am 4. Februar erfuhr ich, in welchen Baulosen Schäden aufgetreten sind. Mir war sofort klar, daß das jene Baulose sind, für die die Bauunternehmungen das Material beizustellen hatten, bzw. kurioserweise das Baulos 23, wo Wallseer Material verwendet wurde. Es war mir allerdings im ersten Augenblick unerklärlich, wieso bei Verwendung des Wallseer Materials Tragfähigkeitsschäden auftreten konnten, die nur durch lehmige Beimengungen entstehen können.

Nach dem Aufgrabenlassen zweier Stellen haben Kienzl und ich entdeckt, daß die Tautiefe bis etwa zur halben Tiefe des Oberbaues, 30 bis 35 cm weit, vorgedrungen ist. Unten war die Frostschuttschicht beinhardt gefroren. An dieser Stelle gab es lehmige Beimengungen größeren Ausmaßes. Es waren sehr viele tonige, feinkörnige Bestandteile dabei.

Abg. Konir: Das war das Haager Material?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Ich möchte nicht so sehr die Betonung auf das Haager Material legen. Der

Begriff „Haag“ wurde etwas zu hoch gespielt. Auch im Raum Haag ist brauchbares Material vorhanden. Das Material kommt aber in der Natur nicht homogen vor.

„Entnahmestelle Haag bzw. St. Valentin“ in den Ausschreibungen war mehr oder weniger ein Hinweis darauf, daß die Firmen entsprechende Angebote hinsichtlich Transportweiten usw. legen sollten und sich nicht darauf verlassen konnten, irgendwo in der Trasse Material zu finden.

Der Vertrag lief am 31. Oktober 1965 ab. Infolge verschiedener Umstände war wohl eine längere Bauzeit notwendig, aber der Vertrag beinhaltet auch die Herstellung von Nebenanlagen, also auch sehr umfangreiche Arbeiten, sodaß man ohne weiteres verlangen konnte, daß die Haupttrasse bis zu dem genannten Termin fertig war.

Später hat sich gezeigt, daß verschiedenorts auch die Frostschutzschichte lehmige Beimengungen aufwies.

Der Vorsitzende kommt auf die Schweizer Norm zu sprechen.

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Da sind gewisse Lockerungen vorhanden. Die Schweizer haben auch die Einschränkungen — die Größe der Last usw. — bekanntgegeben, unter denen diese Norm zur Anwendung kommen soll. Für unseren Bereich hat vornehmlich das Casagrande-Kriterium gegolten. Die Vorschrift, daß Casagrande anzuwenden ist, existiert seit Beginn des Autobahnbaues. Der Regelquerschnitt der Autobahn hat sich nach verschiedenen Versuchen ergeben, er hat sich all die Jahre bewährt und ist im Ausland vielerorts nachgebaut worden.

Vorsitzender: Wieso ist man zumindest in diesem Bereich von Casagrande abgekommen?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Das weiß ich nicht.

20 Prozent Feinteile, wie sie die Proben ergeben haben, hält die Tragschichte nicht mehr aus.

Abg. Konir: Kommt es auf die chemische Zusammensetzung an?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Unter Umständen schon. Bestimmte Tone sind sehr quellfähig. Ein kleiner Prozentsatz von Feinteilen verteilt sich in den Hohlräumen. Wesentlichste Funktion der Tragschichte ist, daß durch die innige Berührung der Grobkörner eine große innere Reibung und damit eine große Tragfähigkeit entsteht. Daher ist beispielsweise der Gehalt an quellfähigen Teilchen für diesen Bereich nicht so gravierend.

Abg. Dr. Mussil: Sie haben erwähnt, daß Sie das Wallseer Material überprüft haben und daß dieses Material nicht so sehr wegen des Anteils an Lehm nicht ganz geeignet gewesen wäre, sondern wegen der Körnung.

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Das Geschiebe weist je nach Strömungsgefälle eine verschiedene Körnung auf. Beim Baggern schließt das Greifermaul nicht, es werden auch die weiteren Feinteile mit ausgespült und gehen zurück ins Wasser. Nun liegt dieser Haufen dort und besteht zum Großteil aus grobkörnigen Elementen. Die Kornverteilung dieses Baggergutes entsprach für Tragschichten gerade noch, nicht aber für Frostschutzschichten.

Abg. Dr. Mussil: Bisher haben wir gehört, daß im wesentlichen das Haager Material die Hauptursache der entstandenen Schäden gewesen ist. Wenn man mit Wallseer Material eine „Würstelprobe“ macht, fällt das dann auseinander?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Selbstverständlich. Ich habe gehört, daß man versuchte, dieses Material mit Haager Material zu mischen. Aber anstatt es zu mischen, hat man es lagenweise eingebaut, man hat eine „Pischingertorte“ gemacht.

Abg. Dr. Mussil: Es war davon die Rede, daß wegen der langen Regenperioden das gemischte Material so klumpenartig zusammenklebte, daß eine Mischungsmöglichkeit nur in sehr geringem Umfang vorhanden war. Stimmt das?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Das ist richtig. Wenn Sie lehmiges Material mit körnigem mischen wollen, kann das nie eine homogene Mischung werden.

Abg. Dr. Mussil: Sind die Bodenuntersuchungen, die durchgeführt werden sollten bzw. durchgeführt wurden, Aufgabe der Firmen, oder ist es Aufgabe des Bauherrn, vor der Ausschreibung festzustellen, wo der Boden, insbesondere in den Senken, infolge Wasserfeuchtigkeit von unten besonders heikel ist?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Beim Straßenbau führt die ausschreibende Stelle praktisch die geologischen Erhebungen durch, wobei sich das natürlich auf Grund des Umfangs einer solchen Untersuchung und der begrenzten Leistungsfähigkeit der Bodenprüfstellen usw. auf weitere Strecken erstreckt.

Die Baustelle wird meistens mit einem Geologen begangen. Der Geologe weist dann auf jene Stellen hin, die einer besonderen bodenmechanischen Untersuchung bedürfen: zum Beispiel weiche Stellen im Untergrund, auf denen hohe Dämme errichtet werden.

Im Zusammenhang mit dem Frostschutzmaterial stand es bei diesen vier Baulosen — mit Ausnahme von Baulos 23; dort war Ulmerfelder Material vorgeschrieben — den Firmen frei, das Material beizustellen, weil diese Baulose so liegen, daß man unter Umständen für diese Lose aus firmeneigenen Entnahmestellen wirtschaftlichere Bezugsquellen erhielt.

Abg. Dr. Mussil: Ist Ihnen bekannt, daß es zum Haager Material einen Erlaß des Landeshauptmannes von Niederösterreich gibt, der auch bedingt frostsicheres Material ohne Rücksicht auf die bodenmechanischen Gegebenheiten zugelassen hat?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Das habe ich erst jetzt im Zuge dieser Geschichten erfahren. Die einzige Sache, die an uns bezüglich des Materials herangetragen wurde, betraf Wallsee.

Abg. Dr. Mussil: Glauben Sie, daß auch dann, wenn bei Verwendung dieses Materials die Bitumenschichte bei einer warmen Witterung aufgebracht worden wäre und durch Befahren eine Verdichtung der Oberfläche hätte stattfinden können, Schäden in diesem Ausmaß aufgetreten wären?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Zweifelsohne ja. Die Aufbringung der Bitumenkiesschichte steht mit dem Problem, das hier zur Sprache steht, nicht unmittelbar im Zusammenhang. Gerade das Baulos mit den ärgsten Schäden war, soweit ich das sehen konnte, in einer relativ günstigen Zeit fertig geworden, das ist das Baulos 22, Heimberg. Dort war, wie ich erfahren habe, die Bitumenkiesschicht bereits im Oktober fertiggestellt worden. Dieses feinkörnige Material, mit dem der Kies zum Teil umhüllt war, ist in trockenem Zustand beinhart. Wenn Wasser dazu kommt, verliert es seine Tragfähigkeit.

Abg. Dr. Mussil: Sodaß Sie also der Meinung sind, daß eine noch so gute Bitumenschichte, auch wenn sie entsprechend verdichtet wird, nicht den Einfluß hätte, die schlechte Tragschichte irgendwie zu ersetzen?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Nein. Aus dem einfachen Grund, weil es im Straßenbau überhaupt keine starre Decke gibt. Durch die Wirkung des Frostes vergrößert vorhandenes Wasser sein Volumen bekanntlich um 9 Prozent. Nun treten gewisse Erscheinungen auf, die auch im Zusammenhang mit der etwas wasserdurchlässigen Bitumenkiesschichte zu einer starken Verminderung der Tragfähigkeit führen.

Abg. Dr. Mussil: Ist es also richtig, daß die Aufbringung während einer verhältnismäßig kalten Witterung — ich verweise auf den Termindruck — mit eine Ursache des Entstehens der Schäden sein kann?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Der Einbau der Bitumenkiesschichte bei niedrigen Temperaturen kann sich nur auf die Qualität der Bitumenkiesschichte selbst auswirken. Wir haben gerade bei der Strengbergstrecke einmalig gute Vergleichsmöglichkeiten mit den fünf intakt gebliebenen Baulosen.

Vorsitzender: Ist es eine Ausnahme gewesen, daß die Materialbeistellung durch die Firmen erfolgte?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Man überläßt den Firmen fallweise die Beistellung, weil das wirtschaftlicher sein kann.

Abg. Dr. Geißler fragt nach dem „Frostkoffer“.

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Die seinerzeitigen Reichsautobahnen haben im Bereiche der Fahrbahn den bindigen Boden ausgekoffert, das heißt, das Material wird 30 cm tief abgehoben und durch Sandkies ersetzt. Das nennt man einen „Frostkoffer“.

Bei unseren Autobahnen geht die Frostschuttschicht von Kronenrand zu Kronenrand durch, man spricht in diesem Fall von einer Tragschichte. Im Baujargon bürgern sich aber gewisse Ausdrücke ein.

Abg. Dr. Geißler: Wie konnte es dazu kommen, daß offensichtlich nicht entsprechendes Material eingebaut werden konnte?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Wir haben eine Auftragsverwaltung. Der Landeshauptmann ist delegiert, die Geschäfte des Bundes wahrzunehmen. Das Ministerium bestimmt, was gemacht werden soll. Die Baudurchführung selbst liegt einzig und allein beim Landeshauptmann.

Das soll kein „Reinwaschen“ sein, man steht immer wieder gern mit Rat und Tat zur Verfügung. Das ist der Grund, warum man einen schlecht bezahlten Bundesposten angetreten hat, um sich bei einem Bauvorhaben zu betätigen, das sehr interessant und abwechslungsreich ist.

Frostschäden in diesem Ausmaß haben wir noch nie gehabt. Eine Autobahn in England hat eklatante Frostschäden erlitten.

Abg. Dr. Mussil: Wie stellen Sie sich zur Kornzertrümmerungstheorie des Professors Jelinek?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Die sogenannte Kornverfeinerung ist beim Verdichtungs Vorgang zweifelsohne gegeben. Wenn eine Walze über eine solche Sandkiesschichte fährt, dann brechen die Körner je nach Härte des Materials auseinander.

Wenn ein Material den Casagrande-Kriterien entspricht, ist die Kornverfeinerung auf keinen Fall so groß, daß es zu diesen Erscheinungen kommt. Das betrifft die Sandkiesschichte. Links und rechts ist ein etwas weiches Material, das ist das Kalkmaterial der Ybbs aus Ulmerfeld. Dort sind diese Erscheinungen sicher auch sichtbar geworden, daß sich das Korn unter dem Druck der Verdichtungsgeräte zerteilt.

Die Oberfläche der Bitumenkiesschichte wird infolge des Verkehrs Verrottungen aufweisen. Eine solche Schichte wird mit der Zeit regeneriert werden müssen.

Abg. Czernetz: Würden Sie sagen, daß der „Mechanismus“ der Auftragserteilung, der Aufstellung von Regeln und Bedingungen sowie der

Kontrolle gegenüber der Landesverwaltung ausreicht?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Ich darf mir gestatten, diese Frage nicht direkt zu beantworten: Ich habe jetzt fast ein Jahr Praxis bei der Überprüfung der Sanierungsarbeiten. Ich hatte mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Ich habe mir ein Fahrzeug des Hauses ausbedungen und kann unangemeldet erscheinen, wann immer es mir paßt. Ich bin mir voll bewusst, daß ich nicht jeden Tag dort sein kann und daß zwischen zwei Besuchen sehr viel geschehen kann. Wiederholt habe ich Fuhren mit Material wegführen lassen müssen. Man kann nicht überall einen Wächter hinstellen; irgendwo beginnt die Eigenverantwortlichkeit der Menschen! Wir leiden unter einem krassen Personalmangel. Ich frage mich, wann der Zeitpunkt kommen wird, wo überhaupt niemand mehr in den Bundesdienst treten wird. Denn was erwartet einen dort? Schlechte Bezahlung und dann womöglich noch eine Anklage!

Vorsitzender: Die Frage war eigentlich: Glauben Sie, daß das Verhältnis des Bundes zum Landeshauptmann, dem Träger der mittelbaren Bundesverwaltung, zu wenig ausgeprägt ist, daß zum Beispiel mehr Befugnisse eingeräumt werden müßten?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Die Befugnisse sind problematisch und irgendwie gefährlich. Denn es kann dann so sein, daß man sagt: Der Herr vom Bund hat das gesehen! In Wirklichkeit ist es aber zu einem anderen Zeitpunkt passiert.

Ich habe jetzt wirklich einige Erfahrungen gesammelt und meine: Entweder sind die betreffenden Leute disziplinar und dienstrechtlich unmittelbar unterstellt — aber bei der jetzigen Konstruktion ist es schwer: Ich kann dem Mann auf der Baustelle keine Anordnung geben, ich kann nur Feststellungen treffen und im Wege eines Erlasses des Ministeriums dem Landeshauptmann Mitteilung machen und um Abhilfe bitten.

Abg. Czernetz: Sie sprachen auch von den begrenzten Möglichkeiten der Kontrolle und meinten, man müsse sich mehr auf die Eigenverantwortlichkeit verlassen.

Der Bund gibt den Auftrag zum Bau, er finanziert all das. Inwieweit gibt der Bund dabei genaue Anweisungen, von welcher Art und Qualität die betreffenden Bauten sein sollen? Wie kontrolliert er das?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Es bestehen die Ausschreibungsunterlagen, die vom Bund genehmigt werden. Der Bund behält sich wohl die Überprüfung der Baudurchführung vor, aber meistens scheidet das an den umfangreichen Agenden, die man hat. Eine Baustellenkontrolle erfolgt entweder im Zuge einer besonderen Gegebenheit, oder das Land sagt von sich aus: Bitte, wir haben

ein kompliziertes Problem, schickt uns jemand heraus, damit das an Ort und Stelle besprochen werden kann. — Die Zeit, die dazu notwendig ist, laufend Baustellenkontrollen durchzuführen, ist leider nicht gegeben. Trotz Samstags- und Sonntagsarbeit geht das nicht!

Vorsitzender: Sie haben hauptsächlich beratende Funktion?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Ich bin ein Beamter in der Abteilung. Jeder Kollege ist auf einem gewissen Gebiet spezialisiert. Draußen kann ich eine Niederschrift aufnehmen, ich kann empfehlen, aber Anordnungen treffen kann ich nicht.

Abg. Czernetz: Es laufen Gerüchte, daß im Bauwesen, und zwar auf dem Gebiete der Hochbauten, nicht im Straßenbau, durch all die Geschichten, die in der letzten Zeit publik geworden sind, eine Lähmung der Auftragsvergabe eingetreten ist, niemand wage es mehr, einen Auftrag zu erteilen. Ist Ihnen etwas Ähnliches im Bereiche des Straßen- und Autobahnbaues bekannt?

Dipl.-Ing. Dr. Matl: Ich kann das freimütig beantworten: Ich habe momentan zwei Vorarlberger Baulose zu bearbeiten. Es kam zu gewissen Presseaussendungen: Gibt man es dem Billigsten, ist man „dumm“, gibt man es dem Zweit- oder Drittbietler, kommt man in einen anderen Verdacht.

Das, was hier am meisten bedrückt, ist der Umstand, daß man den Beamten nicht das Vertrauen schenkt, frei von jeder Beeinflussung eine Entscheidung treffen zu können. Eine hundertprozentige Entscheidung wird man ohnedies nie treffen können. Immer wird sich jemand benachteiligt fühlen.

Gerade bei diesen Vorarlberger Baulosen bestehen gewisse Schwierigkeiten. Ich weiß nicht, wie man, wenn man in fünf Jahren darüber „urteilen“ wird, den betreffenden Sachbearbeiter „verurteilen“ wird. Daher ist sicherlich eine gewisse Scheu festzustellen, aber unbeschadet dessen wird die Sache so vorangetrieben, daß es noch jetzt im Winter zur Vergabe kommen wird. Denn wenn man dauernd zuwartet, wie sich die Geschichte entwickelt, kommt man nicht weiter!

Der Vorsitzende dankt Dipl.-Ing. Doktor Matl für seine Aussagen.

Beschluß:

Anfrage an das Bundesministerium für Bauten und Technik um Bekanntgabe der Auftragssummen der Baulose des Strengbergabschnittes der Westautobahn und allfälliger Abrechnungsbeträge sowie der voraussichtlichen Gesamt-abrechnungskosten.

9. Sitzung am 19. Jänner 1967*Einlauf:*

Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 23. Dezember 1966; Bekanntgabe der Auftragssummen, der bisher geleisteten Zahlungen und der voraussichtlichen Gesamtkosten für die Bauweise des Strengbergabschnittes der Westautobahn.

Beschlüsse:

1. Das Bundesministerium für Inneres wird ersucht, die Zahl der amtlich erfaßten Verkehrsunfälle — mit der in der Verkehrsunfallstatistik üblichen Gliederung — bekannt-

zugeben, die sich in den Jahren 1963 bis 1966 auf der Bundesstraße 1 zwischen Oiden und Rems ereignet haben.

2. Das Bundesministerium für Bauten und Technik, das Amt der Nö. Landesregierung und die bauausführenden Unternehmungen werden ersucht bekanntzugeben, mit welchen zusätzlichen Kosten zu rechnen gewesen wäre, wenn die Bauarbeiten in den Baulosen des Strengbergabschnittes der Westautobahn vor der Frostperiode 1965/66 eingestellt und erst nach dem Winter fertiggestellt worden wären.

10. Sitzung am 6. März 1967

(Die ursprünglich für 27. Feber 1967 in Aussicht genomme Sitzung mußte wegen anderer parlamentarischer Arbeiten verschoben werden.)

Einlauf:

1. Schreiben des Präsidenten des Rechnungshofes vom 20. Jänner 1967; Empfehlungen des Rechnungshofes zu Fragen des Straßen- und Autobahnbaues.

Anlage 10

2. Schreiben der Firmen Polensky & Zöllner vom 24. Jänner 1967, Neue Reformbauges. m. b. H. vom 27. Jänner 1967 und Ing. H. Zehethofer vom 2. Feber 1967; Überwinterungskosten. (Die Firma Neue Reformbauges. m. b. H. antwortete auch im Namen der Firma Dipl.-Ing. Swietelsky.)
3. Schreiben des Bundesministeriums für Inneres vom 2. Feber 1967; Strengbergstrecke der Bun-

desstraße 1, Verkehrsunfallstatistik 1963 bis 1966.

4. Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 9. Feber 1967; Strengbergabschnitt der Westautobahn — Überwinterungskosten.
5. Schreiben des Amtes der Nö. Landesregierung vom 10. Feber 1967; Strengbergabschnitt der Westautobahn — Überwinterungskosten.

Anlagen
11a—11d*Beschluß:*

Dem Bundesministerium für Bauten und Technik ist mitzuteilen, daß dem Untersuchungsausschuß mit der Mitteilung, daß die Höhe allfälliger Überwinterungskosten nicht festgestellt werden kann, nicht gedient ist.

Der Untersuchungsausschuß vertritt die Auffassung, daß sich solche Kosten nach der Vertragslage errechnen lassen müssen.

11. Sitzung am 5. April 1967*Einlauf:*

Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 9. März 1967; Strengbergabschnitt der Westautobahn — Überwinterungskosten.

Beschlüsse:

1. Der seinerzeit für den Autobahnbau zuständig gewesene Ressortleiter sowie der Bundesminister für Bauten und Technik sind für die nächste Ausschusssitzung zu laden.
2. Das Bundesministerium für Justiz wird um Mitteilung ersucht, ob in den gegen verschie-

dene Straßenbauunternehmungen laufenden Strafverfahren auch Fakten behandelt werden, die sich auf den Autobahnbau im Strengbergabschnitt beziehen. Zutreffendenfalls wird um Bekanntgabe des Standes der in Betracht kommenden Verfahren ersucht.

3. Das Bundesministerium für Bauten und Technik wird um Bekanntgabe der Kosten der Wiederherstellungsarbeiten im Strengbergabschnitt der Westautobahn und um Mitteilung ersucht, welchen Standpunkt das Ressort in der Frage der Kostenaufbringung einnimmt.

12. Sitzung am 17. April 1967*Einlauf:*

1. Schreiben des Bundesministeriums für Justiz vom 12. April 1967; Mitteilung über staatsanwaltschaftliche Erhebungen, betreffend das Baulos 22, Heimberg, der Westautobahn.

2. Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 13. April 1967; Strengberg-

abschnitt der Westautobahn — Kosten der Sanierungsarbeiten.

(Vizekanzler Dr. Bock ist auf Grund eines Todesfalles in der Familie entschuldigt. Mit Bundesminister Dr. Kotzina sind zwei leitende Beamte der Straßenbausektion erschienen, die ebenfalls gehört werden sollen.)

Befragung des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. Vinzenz K o t z i n a

Vorsitzender: Ich darf dem Herrn Minister sagen, was bisher geschehen ist: Nach einem Lokalaugenschein der schädhaft gewordenen Bauweise im Strengbergabschnitt der Westautobahn am 1. Juli 1966 hat der Untersuchungsausschuß in der Folge den Präsidenten und Beamte des Rechnungshofes, Organe der Oberbauleitung Niederösterreichs, der Gruppenbauleitung Amstetten und der Losbauleitungen, Vertreter der bauausführenden Unternehmungen sowie beamtete Ressortvertreter gehört. Den Mitgliedern des Ausschusses stand auch der Bericht der seinerzeitigen sogenannten Strengberg-Kommission zur Verfügung.

Ich darf um Wortmeldungen bitten.

Abg. P ö l z: Durch alle Einvernahmen zog sich wie ein roter Faden der Gedanke, daß es keine Organisation, keine Kompetenzabgrenzung und auch keine Verfügungsberechtigung gegeben hat. Wie war es möglich, zehn Jahre lang auf eine solche Art und Weise Autobahnen zu bauen?

Bundesminister Dr. K o t z i n a: Ich bin davon überrascht. Ich muß darauf hinweisen, daß sehr zu meinem Leidwesen auf Grund der Verfassungs- und Gesetzeslage der Minister keine wie immer geartete Möglichkeit hat, auf die Organisation des Straßenbaues, dessen Durchführung bei den Bundesländern liegt, Einfluß zu nehmen.

Auf Grund eines einfachen Bundesgesetzes hatten die Landeshauptleute die Geschäfte der Bundesstraßenverwaltung zu besorgen. Dieses Gesetz ist wegen Beschränkung der Rechte des Bundesministers als verfassungswidrig aufgehoben worden. Daraufhin hat der Bundesminister eine Verordnung erlassen, die den gleichen Inhalt hat:

„BGBI. Nr. 131/1963:

Verordnung des Bundesministers für Handel und Wiederaufbau vom 27. Mai 1963, mit der die Besorgung der Geschäfte der Bundesstraßenverwaltung dem Landeshauptmann übertragen wird.

Gemäß Artikel 104 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 wird die Besorgung der Geschäfte der Bundesstraßenverwaltung in den Bundesländern nach Maßgabe der gemäß § 4 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes, BGBI. Nr. 59/1948, vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau aufgestellten Grundsätze und erteilten Dienstanweisungen dem Landeshauptmann und den ihm unterstellten Behörden im Land übertragen.

Bock“

Der Landeshauptmann hat auf Grund dessen die „Omnipotenz“, und der Minister hat sich darauf zu beschränken, das Jahresbauprogramm bekanntzugeben, die Mittel dafür zur Verfügung

zu stellen und im Zuge des Jahresbauprogramms zu sagen, da oder dort wird das Baulos XY gebaut.

Jetzt zur konkreten Frage des Herrn Abgeordneten, inwieweit es an der Organisation gemangelt hat: Dem Minister ist keine Kompetenz eingeräumt; dort, wo er das einmal versuchen wollte, ist das verfassungsgetreu von den Herren Landeshauptleuten zurückgewiesen worden.

Abg. C z e r n e t z: Hat der Bund eine Möglichkeit, den Bau zu kontrollieren?

Bundesminister Dr. K o t z i n a: Insoweit schon, als es geradezu grotesk wäre, wenn der Landeshauptmann oder seine Organe das ablehnen und sagen würden: Du, Bauherr, scher dich! — Diese Kontrollmöglichkeit kann sich der Bauherr faktisch erwirken.

Abg. C z e r n e t z: Hat das damalige Handelsministerium mit Rücksicht auf den besonderen Charakter der Autobahnen versucht, diese Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes zu novellieren, daß vom Bund also auch die Durchführung richtig kontrolliert werden kann?

Bundesminister Dr. K o t z i n a: Mir ist das nicht bekannt.

Abg. K o n i r: Dem Ministerium muß doch aufgefallen sein, daß das unerträgliche Zustände sind. Irgendwo müßte doch der Wille wach geworden sein, daran etwas zu ändern.

Ist die ganze Vergabe von Ausschreibungen auch Sache des Landes oder noch eine Angelegenheit des Ministeriums?

Bundesminister Dr. K o t z i n a: Die Ausschreibung ist Sache des Landes, das praktisch und faktisch mit dem Bundesministerium vorher über die Ausschreibungsgrundsätze befindet.

Abg. K o n i r: Es ist also das Ministerium mitverantwortlich, wenn da etwas passiert?

Bundesminister Dr. K o t z i n a: Na ja, das möchte ich jetzt nicht beurteilen. Die Ausschreibungen erfolgen durch das Land; die Ausschreibungsgrundlagen werden vorher mit dem Ministerium erarbeitet.

Abg. K o n i r: Ich möchte da Beispiele zitieren. Im Bericht der Strengberg-Kommission heißt es: „Im Baulos 19 erfolgte die Vergabe an den Billigstbieter.“ ... „Den Auftrag im Baulos 21 bekam die auf Grund der Anbotsergebnisse an zweiter Stelle ...“ usw.

Man kann also daraus nicht schließen, welche Regeln für die Vergabe vorhanden waren; einmal ist es der erste, dann der zweite.

Sind überhaupt Regeln aufgestellt worden?

Bundesminister Dr. K o t z i n a: Nach den Bestimmungen der Unorm gilt der Zuschlag dem Bestbieter.

Abg. Konir: Dann ist das alles gegen die Unorm!

Bundesminister Dr. Kotzina: Nein, das können Sie nicht sagen. Da kommen eine Reihe von Überlegungen zusammen: 1. die Preiswürdigkeit, 2. die zu erwartende Ausführung und 3. ...

Abg. Konir: Es heißt dann weiter:

„Im Baulos 19 erfolgte die Vergabe an den Billigstbieter. Die ursprüngliche Anbotssumme der Firma Neue Reformbauges. m. b. H. in der Höhe von 37,7 Millionen Schilling wurde jedoch schließlich auf 40,5 Millionen Schilling erhöht, sodaß die Differenz zum Anbot der an zweiter Stelle liegenden Firma 1,3 Millionen Schilling betrug.

Den Auftrag im Baulos 21 bekam die auf Grund der Anbotsergebnisse an zweiter Stelle reihende Firma Swietelsky in Höhe von 27,1 Millionen Schilling, der sich durch Preisverhandlungen auf 28 Millionen Schilling erhöhte, die Differenz zum Billigstbieter (Neue Reformbauges. m. b. H., 24,4 Millionen Schilling) betrug 3,6 Millionen Schilling.

Der Zuschlag im Baulos 22 wurde der an dritter Stelle liegenden Bauunternehmung Polensky & Zöllner in Höhe von 25,6 Millionen Schilling erteilt. Der Unterschied zum Billigstbieter (Neue Reformbauges. m. b. H., 21,2 Millionen Schilling) betrug 4,4 Millionen Schilling, der zu der an zweiter Stelle liegenden Unternehmung (Swietelsky 23,1 Millionen Schilling) 2,5 Millionen Schilling.“

Und so geht es weiter.

Bundesminister Dr. Kotzina: Nach dem, was hier verlesen wurde, ergibt sich folgendes: Es wurden gleichzeitig drei oder vier Baulose ausgeschrieben, und es hat sich ergeben, daß für alle Baulose oder für einen Teil der Baulose ein und dieselbe Firma Billigstbieter war. Für den Auftraggeber war klar, daß er ein und derselben Firma nicht einen so gigantischen Auftrag erteilen konnte.

Abg. Konir: Billigstbieter waren verschiedene Firmen, zum Beispiel bei Baulos 22 die Neue Reformbau und bei Baulos 23 eine andere Firma.

Bundesminister Dr. Kotzina: Diese mußte ausscheiden, das war ja eine Konkursfirma. Es war ja klar, daß man auf Grund der ganzen Situation, die das Ministerium bzw. die Landesbaudirektion kannte, ein Unteraanbot, wie es von einer Konkursfirma gelegt wurde, nicht akzeptieren konnte. Dadurch war zunächst einmal der Billigstbieter nicht der Bestbieter. Man mußte also dann auf Grund der Qualifizierung der Firmen, die Offerte gelegt haben, bei der Vergabe der vier Baulose die bestbietenden bzw. gutbietenden Firmen in ein Verhältnis bringen, um ihnen die Aufträge zu geben. Man mußte auf die Auftragslage, auf die Maschineneinsätze usw. Rücksicht nehmen.

Vorsitzender: Der Bestbieter muß nicht der Billigstbieter sein, daher kann man mit den Zahlen nicht operieren, weil wir die anderen Kriterien, die ihn zum Bestbieter gemacht haben, nicht kennen, zum Beispiel, ob er den größten Maschineneinsatz zur Verfügung gestellt hatte, ob es sich um eine Firma handelt, die — nach den langjährigen Erfahrungen zu schließen — die Termine einhält. Das sind Kriterien, die wir leider nicht kennen.

Abg. Czernetz: Gibt es objektive Kriterien, die jemand zum Bestbieter machen, oder ist das weitgehend eine Frage der individuellen Beurteilung?

Bundesminister Dr. Kotzina: Objektive Kriterien gibt es schon, aber es unterliegt der subjektiven Beurteilung, inwieweit diese objektiven Kriterien sozusagen auf einen Nenner gebracht werden, der dann den Bestbieter ergibt.

Abg. Dr. Mussil: Bestbieter ist derjenige, der nach der Qualität der Leistung und nach dem angebotenen Preis die für den Auftraggeber günstigste Leistung zu erbringen verspricht. Dann kommt drittens noch hinzu, daß man ein und derselben Firma nicht alle Aufträge erteilen soll, damit eine zeitliche, räumliche und firmenmäßige Streuung erfolgt, damit die Baupreise durch die Ballung der Aufträge in einer Hand nicht zu stark in die Höhe getrieben werden. Das sind die Gesichtspunkte, die in der Beiratsempfehlung stehen und die wir seit eh und je verfolgen.

Abg. Konir: Ich gebe nicht meine Meinung, sondern die der Strengberg-Kommission wieder. Ich kann annehmen, daß in dieser Kommission Leute saßen, die genau wußten, was sie mit dieser Formulierung zustande gebracht haben. Wenn diese Formulierung Kritik ist, dann muß sie begründet sein.

Abg. Pölz: In einem konkreten Fall auf dem Strengberg widerspricht das, was jetzt angeführt wurde, den Gegebenheiten: Der Bestbieter hat unter Duldung des Landes oder des Ministeriums — das weiß ich nicht — die Arbeit an den Billigstbieter weitergegeben. (Vorsitzender: *Einen Teil der Arbeit!*) Wer hätte in diesem Fall — Landesregierung oder Minister — als Aufsichtsbehörde einschreiten müssen?

Bundesminister Dr. Kotzina: Ich kann mir vorstellen, daß diese Firmen auch noch andere Aufträge erhalten haben und die Arbeit an den Baulosen, die sie offiziell übertragen bekommen haben, Schwierigkeiten bereitet hat. Wahrscheinlich sind sie zum Bauherrn bzw. zur Landesbaudirektion gegangen und haben gesagt: Wir würden uns leichter tun mit der Abwicklung aller Aufträge, wenn wir die Erdbaulose übernehmen und dafür die andere Firma die Deckenbaulose mitübernimmt — allerdings, nehme ich an, zu den gleichen Bedingungen der Ausschreibung.

Abg. Czernetz: Dieser Vorgang ist vertrags- und auch grundsatzwidrig.

Vorsitzender: Sind solche Weitervergaben verboten?

Bundesminister Dr. Kotzina: Ich bin überzeugt davon, daß diese Transaktionen todsicher im Einvernehmen mit dem Ministerium geschehen sind. Meines Erachtens dürften sie aber der Önorm widersprechen. Der Bundesminister hat von solchen Details nichts gewußt, wohl aber der Sektionschef.

Abg. Dr. Mussil: Das Einverständnis der Baubehörde, des Landes vorausgesetzt, besteht nach meiner Ansicht in der Önorm kein Verbot der Beschäftigung von Subunternehmern.

Bundesminister Dr. Kotzina: Es ist nichts dagegen einzuwenden, sich der Subunternehmer zu bedienen, aber dann zu den gleichen Bedingungen.

Abg. Pölz: Die Frage war, wer die Differenz von dreieinhalb Millionen Schilling verdient hat, der Auftragnehmer oder der Subunternehmer?

Abg. Dr. Mussil: Das Ganze war, damit nicht beide Firmen doppelt Geräte einsetzen müssen.

Abg. Czernetz: Das widerspricht aber dem Streuungsprinzip.

Abg. Dr. Geißler: Man kann neben der vertikalen Streuung auch horizontal streuen. Für die Firmen ist das eine rationellere Auslastung des Geräteparks. Aber beide Firmen haften für die Durchführung.

Abg. Czernetz: Das würde nur gelten, wenn es sich um zwei gleichwertige Bestbieter handeln würde, aber nicht um einen Billigstbieter, der zurückgewiesen wird, und um einen Bestbieter. Es ist nicht anzunehmen, daß die Landes- oder Bundesbehörden einen Billigstbieter ablehnen, weil er zu billig ist, sondern es muß andere Gründe geben. Wenn der Betreffende dann als Subkontrahent herangezogen wird, dann ist das im konkreten Fall eine Durchbrechung des Qualitätsprinzips.

Abg. Dr. van Tongel: Der Firma X wurde also das Baulos übertragen. Sie hat die Firma Y im Subwege auf Grund einer internen Absprache mit — wir nehmen es an, wir wissen es aber nicht — Genehmigung der Landesbaudirektion herangezogen. Mit wem wurde verrechnet?

Vorsitzender: Es wurde festgestellt, daß die betreffende Firma, die den Zuschlag erhielt, für das ganze Baulos verantwortlich ist.

Bundesminister Dr. Kotzina: Entscheidend ist der Zuschlag: Baulos, Erdarbeiten plus Dekkenarbeiten. Es kann sich daher finanziell keine Verschiebung mehr ergeben.

Vorsitzender: Gegenüber dem Auftraggeber nicht, Herr Minister, aber rein intern. Intern hat entweder die Firma, die weitervergeben hat, etwas verdient oder die Firma, die übernommen hat.

Bundesminister Dr. Kotzina: Das kann man gar nicht sagen.

Abg. Dr. Mussil: Meine Theorie ist die Ausgleichstheorie; man müßte sich also die Zahlen wirklich genau ansehen.

Bundesminister Dr. Kotzina: Entscheidend ist die Zuschlagssumme für das Baulos.

Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Es wurde keine dritte Firma, die an der Vergabe nicht beteiligt war, mit Arbeiten betraut.

Abg. Pölz: Die beiden Firmen waren Billigstbieter, aber keine Firma hat dort, wo sie Billigstbieter war, das Los bekommen. Kann man folgendes machen: Es ihm zuerst nicht geben, weil er einfach aus Gründen des Maschineneinsatzes usw. dazu nicht in der Lage ist?, und dann macht er es trotzdem, aber nicht zu seinem billigsten Offert, sondern zum teuren Offert der anderen Firma. Der Staat hat dadurch einen Verlust von mehreren Millionen Schilling erlitten.

Vorsitzender (zitiert aus dem Protokoll über die Befragung des Dipl.-Ing. Brustmann von der Firma Swietelsky): „Es ist das Übereinkommen getroffen worden, daß die Neue Reformbau die Erdarbeiten auf beiden Baulosen durchführt, wir aber für beide Baulose die ‚Schwarzarbeiten‘ durchführen.“

Auf meine Frage, ob die Ursache der aufgetretenen Schäden die Arbeiten der Neuen Reformbau oder die der Firma Swietelsky waren, sagte Dipl.-Ing. Brustmann: „Wir haben den Bitukies sogar besser gemacht, als es die Ausschreibung vorgeschrieben hatte.“

In der von der Neuen Reformbau überreichten Sachverhaltsdarstellung heißt es:

„Wie bereits ausgeführt, wurden die beiden Baulose 19 und 21 von den Firmen Neue Reformbaugesellschaft m. b. H. und Dipl.-Ing. Swietelsky in einer überbetrieblichen Zusammenarbeit ausgeführt. Da die Neue Reformbaugesellschaft m. b. H. zum Zeitpunkt der Auftragserteilung über eine zusätzliche Erdbaukapazität verfügte und andererseits die Firma Swietelsky besonders auf die Erstellung von Schwarzdecken spezialisiert ist, war der Gedanke naheliegend, bei der Baudurchführung beider Baulose diesen Gedanken zugrunde zu legen. Gemeinsame Schritte der beiden Unternehmungen beim Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, die beiden Aufträge zusammenlegen zu dürfen und sodann horizontal zu unterteilen, wobei der Neuen Reformbaugesellschaft m. b. H. die Bauausführung der Erdarbeiten in beiden Baulosen und der Firma Swietelsky die Ausführung der Schwarz-

arbeiten in beiden Baulosen getrennt übertragen werden sollten, wurden ursprünglich positiv beurteilt, jedoch später aus formalen Gründen abgelehnt. Ein weiterer Vorschlag, die beiden Baulose in einer gemeinsamen Arbeitsgemeinschaft durchzuführen, wobei dem Staat keinerlei Nachteile durch diese Zusammenlegung in preislicher Hinsicht entstehen sollten, wurden gleichfalls aus formalen Gründen am 1. 4. 1964 abgelehnt. Es ist daher verständlich, daß die Arbeiten im Baulos 19 vorerst allein vorangetrieben wurden und erst nach einer endgültigen Entscheidung die Arbeiten im Baulos 21 angelaufen sind. Es müssen aber auch auf Grund der Gegebenheiten die Baulose 19 und 21 als betriebliche Einheit betrachtet werden, wenngleich dies aus vertraglich formalen Gründen nicht zutrifft.“

Abg. Dr. Mussil: Daraus geht das, was Abg. Pölz gemeint hat, nicht hervor. Das Streunungsprinzip hat also schon eine ausschlaggebende Rolle gespielt.

Vorsitzender: Abg. Pölz fragte Dipl.-Ing. Brustmann: „Zu welchem Preis haben Sie der Neuen Reform die Erdbauarbeiten übertragen, zu dem Anbotspreis der Neuen Reform oder zu Ihren Preisen?“

Dipl.-Ing. Brustmann antwortete: „Das war kein Subangebot. Wir haben den Auftrag zu unseren Preisen bekommen. Den Vertrag selbst hat unser Finanzdirektor gemacht.“

Das ist alles, was da hervorgeht.

Bundesminister Dr. Kotzina: Ich entnehme aus diesem Protokoll auch das, was hier schon erörtert wurde. Es wurde auch formal festgehalten: Du, Swietelsky, hast den Auftrag für das Baulos 21, und du, Neue Reform, hast den Auftrag für das Baulos 19. Was ihr euch intern ausgemacht habt, das könnt ihr machen, wir nehmen das sozusagen zur Kenntnis; aber du haftest für das eine Baulos und du für das andere. — So ungefähr höre ich das jetzt heraus.

Abg. Czernetz: Kann das Ministerium eine vertrags- und grundsatzwidrige Handlung tolerieren und sagen: Uns geht das nichts an!?

Bundesminister Dr. Kotzina: Wieso vertragswidrige Handlung? Er bedient sich des anderen als Subunternehmer und haftet voll und ganz für seinen gesamten Auftrag.

Abg. Pölz: Die Neue Reform war Billigstbieter, konnte aber die Lose nicht bekommen, weil angeblich der Maschinenpark und die Garantie der Durchführung zum gewünschten Termin nicht gewährleistet war. Die Neue Reform hat als Billigstbieter ein Baulos bekommen. Sie hat aber das zweite Los mitgemacht, das der andere zu einem höheren Preis bekommen hat. Hätte man beide Lose dem Billigstbieter gegeben, wäre der Staat um Millionen billiger herausgestiegen.

Vorsitzender: Wenn die Weitervergabe von Arbeiten nicht verboten ist, dann können wir nachträglich feststellen: Hätte man den Auftrag einer bestimmten Firma gegeben, dann wäre es billiger gewesen.

Abg. Konir: Herr Vorsitzender! Sie lassen sich ein Haus bauen, Sie holen zwei Angebote ein. Der zweite Bieter ist billiger, aber Sie wissen, daß diese Firma nicht entspricht; Sie akzeptieren das teure Angebot. Nun kann es kommen, daß die Firma baut, die Sie abgelehnt haben. Würden Sie das zur Kenntnis nehmen?

Vorsitzender: Hier ist es zur Kenntnis genommen worden, und zwar unter der Bedingung, daß die Firma, der der Auftrag erteilt wurde, haftet. (Abg. Dr. van Tongel: Es ist ja abgelehnt worden!) Aber nur offiziell, aus formalen Gründen!

Abg. Czernetz: Unter den Grundsätzen für den Bau sind ja wahrscheinlich auch die Materialqualitäten genau festgelegt bzw. der durchführenden Stelle des Landesbauamtes vorgeschrieben gewesen. Gab es da auch gewisse Materialkontrollen? Sind dem Bundesministerium die entsprechenden Beschwerden und Unzukömmlichkeiten bekanntgeworden?

Bundesminister Dr. Kotzina: Dem Ministerium nicht, nein!

Abg. Czernetz: Überhaupt nicht?

Bundesminister Dr. Kotzina: Darüber bin ich nicht informiert. Nachher hat man schon davon gehört; da ist schon gemunkelt worden.

Abg. Konir: Im Protokoll findet man irgendwo eine Behauptung, da müßte man das Protokoll ansehen.

Abg. Pölz: Firmen haben die Arbeit niedergelegt, sie haben erklärt, sie könnten keine Garantie übernehmen, der Bitumenkies friert bereits auf den Autos, er bindet nicht mehr, der Unterbau war vereist. Man mußte eigens konstruierte Maschinen, „Flammenwerfer“, einsetzen. Hinter all dem stand der ominöse Termin des 8. oder 10. Dezember.

Meine Meinung ist: Wenn man die Arbeit ausgesetzt und im Frühjahr weitergemacht hätte, wäre ein Großteil der ganzen Misere nicht geschehen.

Die Frage des Termins konnten wir nicht ergründen. Zuletzt hat es geheißt, der inzwischen verstorbene Landeshauptmann hätte das angeordnet. Einmal wurde aber auch Ihr Name genannt, aber das ist nur ganz leise angeklungen.

Bundesminister Dr. Kotzina: Mich wunderte es, daß das ganz leise gesagt wurde. Ich habe mich vom ersten Tage an, vom 3. Feber an — das war der Tag, an dem die Strengbergstrecke über meine Anordnung gesperrt und eine Untersuchung

der Ursache in die Wege geleitet wurde — in einer Pressekonferenz dazu bekannt, daß ich sehr hinter dem Termin gestanden bin, nicht hinter dem 10., 12., aber dahinter, daß die Strengbergstrecke noch vor Einbruch der kalten Witterung für den Verkehr freigegeben werden kann. Da war ich mit dem inzwischen verstorbenen Landeshauptmann Hartmann durchaus eines Sinnes.

Wie Sie aus der ursprünglichen Darlegung entnehmen konnten, konnte nur der Landeshauptmann einen Termin verbindlich anordnen. Aber ich möchte mich dazu bekennen, daß ich hinter diesen Terminen wie der Teufel hinter der armen Seele gestanden bin. Ich bekenne mich auch jetzt dazu, daß ich hinter verschiedenen anderen Terminen stehe. Denn, meine Herren, wenn nicht der Minister oder der Staatssekretär der einzige ist, der auf die Einhaltung von Terminen drängt, wenn da nicht eine einzige treibende Kraft im Ministerium und bei den Landesbaudirektionen wäre, die darauf sieht, daß das, was vereinbart wurde, doch einigermaßen eingehalten wird, dann würde das Ganze überhaupt in ein Nichts zerflattern.

Wie sehr man durch die Schließung einer Baustelle über den ganzen Winter zurückgeworfen wird, das brauche ich Ihnen nicht im Detail zu demonstrieren. Daher haben nicht nur ich, sondern auch die anderen Minister immer getrachtet, daß mit Anfang Dezember die Baustellen geschlossen werden, daß diese Baustellen aber auch nach Möglichkeit abgeschlossen werden, damit sie den verkehrspolitischen Notwendigkeiten Rechnung tragen.

Ich bekenne mich auch heute voll und ganz dazu, daß ich dem Sektionschef gesagt habe: Herr Sektionschef! Schauen Sie, daß die vereinbarten Termine eingehalten werden!

Die Termine sind ja mit 30. Oktober vereinbart worden. Das ist aus Gründen des Schlechtwetters nicht geschehen. Dann hat man um 14 Tage verlängert, diese Verlängerung ist dann um weitere 14 Tage erstreckt worden, sodaß man Ende November fertig zu sein glaubte, allerdings unter den ungünstigen Umständen, die ja auch Gegenstand des Berichtes sind.

Ich möchte noch einmal wiederholen: Ich bekenne mich voll und ganz dazu.

Abg. Czernetz: Es ist sehr erfreulich, daß das ein so klares Bekenntnis ist. Das ist uns in den bisherigen Beratungen nicht so klargeworden.

Bundesminister Dr. Kotzina: Vielleicht haben Sie darnach zuwenig klar gefragt. (*Widerspruch.*)

Abg. Czernetz: Nein, nein. Die am 3. Feber gemachte Äußerung ist nicht in ihrer vollen Tragweite erfaßt worden.

Es handelt sich aber nicht allein um den Termin Ende Oktober, sondern um Warnungen der betreffenden Firmen:

Brief der Firma Swietelsky vom 17. November 1965, in dem es wörtlich unter anderem heißt:

„Unter diesen witterungsbedingten Voraussetzungen müßten wir die gegenständlichen Arbeiten aus Qualitätsgründen einstellen beziehungsweise die Haftung dafür ablehnen.“

Sollte aus Termingründen dennoch eine Weiterführung beziehungsweise Fertigstellung der Heißbitumenkiestragschichte erwünscht sein, so ersuchen wir Sie, die Kosten für die Behebung, die aus vorgenanntem Titel auftreten, zu übernehmen.“

Schreiben der Firma Zehethofer vom 25. November 1965:

„Auf Grund der Weisungen der Gruppenbauleitung, unter allen Umständen weiterzuarbeiten, muß ich daher jede Verantwortung für die Haltbarkeit der Bitumenkieslagen, die an sich technisch einwandfrei hergestellt und eingebaut werden, unbedingt ablehnen.“

Nach all dem, was wir hier sowohl von den Firmen als auch von Fachleuten gehört haben, hat es sich nicht bloß um eine absolute Einschätzung des Materials gehandelt, sondern die Gefahren sind ja erst eingetreten, als dieses Material — „bedingt frostsicher“ und alle diese Geschichten — unter diesen ungünstigen Witterungsverhältnissen eingebaut wurde.

Losbauleiter haben uns gesagt: Die Firmen sind zu uns gekommen und haben gesagt, das könne man nicht machen. Es hieß: Weitermachen! All das wurde ins Baubuch nicht eingetragen. Das heißt, alle haben im Zuge des Bauverlaufes gewußt, daß da etwas Gefährliches geschieht. Dann hat man uns direkt gesagt: Es kam die Weisung von oben: Fertigmachen! Dieses Risiko müssen wir übernehmen. Der Termin Anfang Dezember muß eingehalten werden! — Trotz des frühen Wintereinbruches ist fertiggestellt worden.

Vorsitzender: Es muß betont werden, daß die Firma Swietelsky keine Erdarbeiten, sondern nur Schwarzdeckenarbeiten durchgeführt hat und daß auch die Firma Zehethofer im Schreiben vom 25. November 1965 ausdrücklich betont, daß sich ihr Schreiben nur auf die Bitumenkiesdecke beziehe.

Ich lege sehr großen Wert darauf, daß das absolut genau festgehalten wird.

Bundesminister Dr. Kotzina: Es wurde aus zwei gravierenden Schreiben, den Schreiben vom 17. und 25. November 1965, vorgelesen. Das war zwei Wochen vor der Eröffnung der Autobahnstrecke auf den Strengbergen. Diese Warnungen sind also noch in letzter Minute deponiert worden. Da war aber die Straße praktisch fertig. Sie war fertiggebaut, aber nicht in Ordnung gebaut.

Entscheidend ist: Das hat sich auf die provisorische Decke, also auf eine Zwischendecke, bezogen.

Gerade diese zwei Schreiben von Ende November deuten darauf hin, daß bis zu diesem Zeitpunkt die Witterungsverhältnisse offenbar so waren, daß man das noch vertreten konnte, daß aber ab diesen Zeitpunkten, 17. und 25. November, die Kälteperiode schon so weit fortgeschritten war, daß von da an ein Weiterarbeiten nicht mehr zu rechtfertigen war. Da war aber die Straße praktisch fertig. Das heißt, all das, was an Frostschutzschichten, Tragschichten und wie alle diese Schichten heißen, eingebaut worden war, war doch fertig. Darauf ist dann die Decke gekommen, die das Ganze befahrbar hätte machen sollen.

Das zeigt, wie sehr bis zu diesen Zeitpunkten, von denen hier die Rede war, die Voraussetzungen für ein vernünftiges und zweckdienliches Bauen gegeben waren. (*Der Bundesminister zeigt eine Aufstellung, in der das verwendete Material und der Zeitpunkt der Fertigstellung der Bitumenkiesschichte enthalten sind.*) Ich räume aber ein, daß von diesem Zeitpunkt an, als diese alarmierenden Mahnzeichen gestartet wurden, ein Weiter- oder Fertigbau der Decke nicht mehr zu rechtfertigen war.

Anlage 12

Abg. Dr. Mussil: Bei dieser Terminfrage sollen auch parteipolitische Erwägungen im Zusammenhang mit den Wahlen 1966 eine Rolle gespielt haben. Wären hinsichtlich der raschen Fertigstellung diese Entscheidungen auch dann getroffen worden, wenn 1966 keine Wahlen stattgefunden hätten?

Bundesminister Dr. Kotzina: Ich nehme nicht an, daß in diesem Kreis eine solche Vermutung ausgesprochen worden ist. (*Abg. Dr. Mussil: Wiederholt!*) Ah doch!

Wenn die Fertigstellung einen wahlstrategischen Sinn gehabt hätte, dann doch nur die Fertigstellung der gesamten Westautobahn, aber nicht eines Abschnittes unter vielen Abschnitten, das ist doch viel zu bedeutungslos.

Der Blutzoll in diesem Raum war wirklich furchtbar deprimierend.

Abg. Czernetz: Die Todesfälle waren nicht das verkehrspolitisch Entscheidende, umso weniger, als das Ministerium schon seinerzeit auf den Vorhalt des Rechnungshofes, daß mit dem Bau des Strengbergabschnittes zu spät begonnen wurde, geantwortet hat, daß die dortigen Verkehrsverhältnisse einen forcierten Bau gar nicht vordringlich erscheinen ließen. Das war in Jahren, in denen die schwersten Unfälle gewesen sind. Nicht einmal das war also ausschlaggebend.

Wenn aber auch die Wahlen keine Rolle gespielt haben, war es dann nicht eine Leichtfertig-

keit des Ministeriums, in einem Jahr mit sehr schlechtem Wetter und unter den anderen ungünstigen Umständen zu bauen?

Bundesminister Dr. Kotzina: Diese Baulose wurden nicht innerhalb einiger Monate, sondern im Laufe von zweieinhalb Jahren gebaut!

Abg. Czernetz: Warum mußte man dann die Firmen so hetzen?

Bundesminister Dr. Kotzina: Es ist nicht mehr gehetzt worden!

Abg. Czernetz verweist auf die Festlegung des Termins und darauf, daß man sagte, man müsse das Risiko auf sich nehmen.

Vorsitzender: Die geringfügigen Ausbesserungsarbeiten, mit denen man gerechnet hatte, wollte man in Kauf nehmen.

Unter „verkehrspolitisch“ darf man nicht nur die Toten verstehen, sondern auch die anderen Unfälle, denn bei einem Unfall ist die Strengbergstrecke stundenlang gesperrt gewesen.

Abg. Czernetz: Das Jahr 1963 war überhaupt ein Katastrophenjahr in bezug auf die Zahl der Unfälle. Aber die Zahlen sind in Wirklichkeit jeweils im Jänner geringer, sie häufen sich in der Mitte des Jahres.

Vorsitzender: Im November 1965 gab es dort 32 Verkehrsunfälle!

Abg. Dr. Mussil erklärt, der Begriff „verkehrspolitische Erwägungen“ beziehe sich nicht nur auf die Zahl der Unfälle und Verkehrsstauungen, sondern auch auf die wirtschaftliche Bedeutung des betreffenden Straßenzuges.

Abg. Pölz: Ich glaube, an Hand der Befragungen und auch der späteren Ergebnisse der Untersuchung wird sich herausstellen, daß das ungeeignete Material die Hauptursache der Schäden war, nicht aber die verspätete Aufbringung der Bitumenkiesschichte.

Wieso ist es dazu gekommen, daß dieses ungeeignete Material in diesem Ausmaß auf die Strecke gebracht worden ist? Die Firmen scheinen in Terminverzug gekommen zu sein, denn es waren ihnen für die Entnahme auf Grund des Vertrages andere Stellen vorgeschrieben: Ennsniederung und Waldheim. Da haben die Firmen gesagt: Wir sind außerstande, den Oktobertermin zu halten, weil wir einfach die Transportkapazität nicht haben. Dann wurde toleriert, daß eine Firma aus Haag entnommen hat, und dann haben alle Firmen entnommen. Es ist anzunehmen, daß das stillschweigend toleriert wurde, daher ist anstatt auf einem einzigen Baulos Haager Material auf drei Baulosen verwendet worden.

Die Haupttragik der ganzen Misere liegt daher irgendwie im Termin, wobei ich mich persönlich niemals der Meinung anschließe, daß Wahlen dafür maßgebend sein können — da mag ich

in Widerspruch zu anderen stehen —, weil der Wähler auf eine Autobahn einfach nicht reflektiert, weil es heute eine Selbstverständlichkeit ist, daß man Autobahnen baut.

Abg. Dr. Geißler demonstriert an Hand einer selbst angefertigten Zeichnung die Vorteile, die die Strengberg-Autobahn im Vergleich zur Strengberg-Bundesstraße hatte.

Der Ausschuß sei, wie schon Abg. Pölz erklärte, zu dem Ergebnis gekommen, daß das schlechte Material der Tragschicht letzten Endes der Hauptgrund der Schäden ist. Dazu kommen noch viele andere Gründe, natürlich habe auch der Termin mitgespielt.

Daß aber in der Tragschicht schlechtes Material war, konnte weder ein Staatssekretär noch ein Minister noch auch ein Sektionschef wissen. (Abg. Pölz: *Der Sektionschef schon, der war ja oft draußen!*) Ich weiß nicht, ob ein Sektionschef dazu da ist, zu untersuchen, ob das Material in Ordnung ist.

Ich möchte einen kleinen Appell aussprechen: Kommen wir jetzt wirklich einmal zu einem Schluß, nachdem wir die Hauptursachen dieses von uns zu untersuchenden konkreten Falles Strengberge im großen und ganzen eruiert haben!

Abg. Czernetz: Es war eine Frage der Überwachung. Wir haben in den Untersuchungen oft genug gehört, daß das untere Organ x-mal festgestellt hat, das Material sei nicht geeignet. Es wurde weitergemeldet, und dann ist das verschlampt worden.

Abg. Dr. van Tongel: Die ganze Frage spitzt sich darauf zu: Wer war entscheidungsberechtigt? Wir haben gehört, es war nicht klar. Ich muß annehmen, daß all die Vorgänge, die wir hier sehr mühsam erhoben haben, dem Herrn Minister, der sich zum Drängen auf den Termin Anfang Dezember bekannt hat, nicht zur Kenntnis gelangt sind. Wenn Ihnen, Herr Minister, bekannt gewesen wäre, was alles passiert ist, hätten Sie dann auch noch gedrängt?

Bundesminister Dr. Kotzina: Ich hätte mich zur Vollendung bekennen müssen, denn sonst wären aus einem anderen Anlaß in späterer Zeit irgendwelche Schäden aufgetreten.

Wenn ich meine Entscheidung auf die Frage der zweckmäßigen Schließung der Decke und der damit verbundenen Schäden und Kosten beschränkt hätte, dann hätte ich „Einstellen!“ gesagt.

Vorsitzender: Ich glaube, das ist momentan unverständlich. — Wenn man gewußt hätte, wie schlecht das eingebaute Material ist, wäre da gedrängt worden fertigzumachen, damit man rechtzeitig sieht, wie schlecht das Material ist? Stimmt das?

Bundesminister Dr. Kotzina: Damit man feststellen kann, ob dieses Material den Be-

lastungen gewachsen ist oder nicht. Es war die längste Zeit eine Streitfrage, ob das Material den Notwendigkeiten des Autobahnbaues gewachsen ist oder nicht. Das hat sich erst nach den Verkehrsbelastungen und dem Auftreten der Frostschäden herausgestellt.

Abg. Pölz: Die Firmen selbst haben festgestellt, das Material ist schlecht; wenn sie es einbauen, wird alles hin.

Bundesminister Dr. Kotzina: Das alles ist dem Minister oder Staatssekretär erst in dem Moment zu Bewußtsein gekommen, in dem das Straßenstück eingestellt werden mußte, doch nicht vorher! Denn wenn man vorher ausreichend auf diese Mängel aufmerksam gemacht worden wäre, hätte man doch Schluß gemacht. Aber es ist ja nicht bekannt gewesen, daß sich solche Mängel des Materials herausstellen werden, daß der ganze Straßenbau in Frage gestellt wird. Dann wäre es ja wahnwitzig gewesen, zu sagen: Machen wir fertig! Lassen wir die Autos auf die Autobahn, damit wir sehen können, wie die Qualität der Autobahn „auseinanderfliegt“!

Abg. Dr. Mussil: Es ist gefragt worden, ob der Minister gedrängt hätte, wenn er im November oder Oktober gewußt hätte, wie die Tragschicht aussieht. Man kann da zwei Auffassungen vertreten: Wenn man es hundertprozentig gewußt hätte, hätte man einstellen müssen. Sind Vermutungen und divergierende Äußerungen von Technikern und Untersuchungsanstalten vorhanden, dann ist das Drängen auf Fertigstellung nach meinem Dafürhalten positiv zu werten, und zwar deswegen, weil sich rechtzeitig erweist, ob die Einwände berechtigt sind oder nicht. Wäre die Decke darüber gebaut worden, wären die Schäden erst nach drei, vier oder fünf Jahren aufgetreten, und dann hätte man die Gewährleistungsansprüche überhaupt nicht mehr geltend machen können. Die Fertigstellung hat also die Möglichkeit gegeben, diese Gewährleistungsansprüche geltend zu machen.

Abg. Czernetz: Das ist zu machiavellistisch gedacht. Die Frage ist, wie hoch hinauf die Nachrichten gekommen sind, ob bis zum Landeshauptmann oder Staatssekretär, bzw. warum das nicht nach oben gemeldet worden ist.

Bundesminister Dr. Kotzina: Auf das Warum kann ich keine Antwort geben. Von schlechten Qualitäten ist mir bis zur Schließung der Strengbergstrecke nichts bekanntgeworden. (Abg. Dr. van Tongel: *Seidl soll draußen gewesen sein!*)

Abg. Pölz: Auf einem Strengbergbaulos wurde unter „Duldung“ — vielleicht ist das das richtige Wort — schlechtes Material aus Haag eingebaut. Dann wurde seitens der Firma und der Aufsicht reklamiert, hernach hat man verhandelt.

Es wurde gestattet, Wallseer Material zu verwenden. Denn der Feinkornanteil des Haager Materials war nicht 6 Prozent — das war als Höchstgrenze vorgeschrieben —, sondern 20 Prozent und darüber. Man wollte mit dem Wallseer Material, das überhaupt keinen Feinkornanteil hat, mischen. Man hat dann das Material lagenweise aufgebracht. Dann wurde das Wallseer Material verboten, worauf nur Haager Material aufgebracht wurde. Das war alles bekannt.

Bundesminister Dr. Kotzina: Ja, nachher erst.

Abg. Pölz: Nein, vorher.

Abg. Dr. Mussil: Das wurde zum Teil schriftlich in einem Erlaß anerkannt.

Bundesminister Dr. Kotzina: Ist das das sogenannte bedingt einsatzfähige, frostsichere Material? (*Zustimmung.*)

Abg. Konir: Wir haben x-mal gehört, daß man allein durch eine Handprobe (*Abg. Doktor Mussil: „Würstelprobe“!*) die Qualität des Materials feststellen konnte.

Dipl.-Ing. Hatz sagte vor dem Untersuchungsausschuß, er habe den inzwischen verstorbenen Hofrat Mayer aufmerksam gemacht, er habe aber den Auftrag erhalten weiterzubauen.

Als wir Hofrat Mayer fragten, wer ihn wegen des Termins gedrängt hat, wurde er verlegen. Man konnte den Eindruck haben, daß Hofrat Mayer irgendwie unter Druck gestanden ist, zu einem bestimmten Zeitpunkt fertig zu werden. Da liegt gewiß eine starke Ursache.

Bundesminister Dr. Kotzina: Ich möchte mich noch dazu bekennen, daß ich als Staatssekretär Vollmachten hatte, die über die sonst üblichen Rechte eines Staatssekretärs hinausgehen. Ich darf aus folgendem Schreiben verlesen:

Gemäß Artikel 78 Abs. 2 und 3 der Bundesverfassung betraue ich Sie bis auf weiteres nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen mit der verantwortlichen Leitung der Sektionen I, II und III — II ist die Straßenbausektion, Bundesstraßenverwaltung — des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau.

Sie werden die Ihnen zur Genehmigung vorzulegenden Akten im Auftrag des Bundesministers genehmigen und mir, wenn immer es notwendig erscheint, über Ihren Geschäftsbereich berichten. Durch diese Verfügung wird die Ihnen sonst zukommende verfassungsmäßige Stellung eines Staatssekretärs nicht berührt, ebenso bleiben die in dem Übereinkommen der beiden Regierungsparteien bezüglich der Stellung der Staatssekretäre getroffenen Vereinbarungen wirksam.

Sektion I — das brauche ich nicht zu verlesen, weil das hier nicht von Belang ist.

Sektion II (Sektionschef Dipl.-Ing. Alois Seidl): Alle Akten, die bisher dem Bundesminister zur

Genehmigung oder zur Berichterstattung vorzulegen waren, sind ab nun Ihnen zur Genehmigung beziehungsweise Berichterstattung vorzulegen.

Diese Ermächtigung gilt jedoch nur im Rahmen des von mir zu genehmigenden Jahresprogramms. Baumaßnahmen, die über den Rahmen des Jahresprogramms hinausgehen, sind mir vor Genehmigung durch Sie zur Kenntnis zu bringen.

28. März 1963

Dr. Bock

Das war am Tage meiner Betrauung als Staatssekretär. Ich wollte damit nur zum Ausdruck bringen, daß mir vom Herrn Bundesminister im Belange Bundesstraßenverwaltung wirklich plein pouvoir eingeräumt wurde.

Abg. Konir: Würden Sie heute die Novellierung des Gesetzes empfehlen?

Bundesminister Dr. Kotzina: Die Novellierung des Bundesstraßengesetzes, insbesondere der Bestimmungen hinsichtlich der Autobahnen, ist dringend notwendig. Es geht nicht an, daß die Verantwortung zwar beim zuständigen Ressortminister ist, er aber zufolge der Kompetenzen, die sich aus der mittelbaren Bundesverwaltung in diesem Fall ergeben, keine Möglichkeit hat, direkt und bestimmend Einfluß zu nehmen.

Vorsitzender: Herr Bundesminister! Denken Sie daran, die Verordnung auf Grund des Bundesstraßengesetzes zu ändern?

Bundesminister Dr. Kotzina: Ich kann hier mit einer Verordnung gar nicht durchdringen. Der Verfassungsgerichtshof hat ja nur erkannt: Du, Minister, kannst deine Vollmachten im Zuge eines Gesetzes gar nicht weitergeben. Dann hat der Minister aus dem Gesetz eine Verordnung gemacht, die aber die Problematik nicht löst. Es müßte eine Verfassungsbestimmung, beschränkt auf die Autobahn, sein.

Abg. Dr. van Tongel zitiert aus Artikel 104 Abs. 2 B.-VG.: „Eine solche Übertragung kann jederzeit ganz oder teilweise widerrufen werden.“

Wenn Sie diese Übertragung widerrufen, erzwingen Sie die baldige Gesetzwerdung. — Dann kann nämlich nichts geschehen.

Abg. Dr. Mussil: Dann steht die Bauwirtschaft!

Vorsitzender: Das müßte natürlich mit den Landeshauptleuten...

Abg. Dr. van Tongel: Dann ist es schon aus! (*Heiterkeit.*)

Vorsitzender: Ich habe einmal von einem „Länderprogramm“ oder von „Länderforderungen“ gehört.

Bundesminister Dr. Kotzina: Die Länderforderungen gehen ja viel weiter. Sie gehen dahin,

daß die gesamte Erhaltung des gesamten Bundesstraßennetzes überhaupt in die Kompetenz der Länder übertragen werden soll.

Vorsitzender: Sind an den Herrn Bundesminister noch Fragen zu richten?

Abg. Dr. van Tongel: Vielleicht auf Grund der Antworten der Beamten.

Befragung des Hofrates i. R. Dipl.-Ing. Franz Eduard Fally, prov. Sektionsleiter im Bundesministerium für Bauten und Technik, und des Ministerialrates Dr. Johann Komarek vom Bundesministerium für Bauten und Technik

Abg. Dr. van Tongel (*nach Zeugenbelehrung durch den Vorsitzenden*): Wie war die Rechtslage hinsichtlich der Kompetenz des Handelsministeriums?

Dr. Komarek: Die Kompetenz war immer dieselbe. Im § 28 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes aus 1948 steht, daß die Verwaltung der Bundesstraßen durch den Landeshauptmann erfolgt. Dieses Gesetz stand mit Artikel 104 der Bundesverfassung in Widerspruch, wo steht, daß der Bundesminister die Besorgung solcher Geschäfte dem Landeshauptmann übertragen kann. Diese Bestimmung der Verfassung kann durch ein einfaches Gesetz nicht entzogen werden. Das ist, glaube ich, 1962 aufgehoben worden. In der Verordnung 131 aus 1963 sind dann die Geschäfte der Bundesstraßenverwaltung den Landeshauptleuten übertragen worden.

Abg. Dr. van Tongel: Ist das dann mittelbare Bundesverwaltung?

Dr. Komarek: Nein, das ist nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes und des Verfassungsdienstes Auftragsverwaltung. Mittelbare Bundesverwaltung gibt es nur in der Hoheitsverwaltung.

Abg. Dr. van Tongel: Hat diese Art und Weise der Übertragung der Kompetenzen funktioniert?

Dr. Komarek: Mir bekannte Schwierigkeiten sind nicht aufgetreten, aber es kommt nicht alles zur Rechtsabteilung.

Abg. Dr. van Tongel: Hat man die Notwendigkeit erkannt, an dieser Lage durch Änderung des Bundesstraßengesetzes oder durch sonstige Maßnahmen juristisch etwas zu ändern?

Dr. Komarek: Das ist sehr schwierig zu sagen. Natürlich besteht die Notwendigkeit, das Gesetz zu ändern. Wir haben beispielsweise im Gesetz kein Bauverfahren vorgeschrieben und haben daher bei Enteignungen große Schwierigkeiten. Wir sagen, in den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes bestimmt das Ministerium

die Grundsätze und daher auch die Trassenführung. Was das Ministerium bestimmt, hat Verordnungscharakter, die Leute haben daher nicht den normalen Instanzenzug eines Verwaltungsverfahrens. Das sind zum Beispiel Schwierigkeiten, die da auftreten.

Abg. Czernetz: Sind Ihnen in der Rechtsabteilung die Schwierigkeiten im Kompetenzzug der Verwaltung des Autobahnbaues bekanntgeworden? Wer ist in Wirklichkeit verantwortlich?

Dr. Komarek: Diese Fragen sind schon an uns herangetreten. Erst in letzter Zeit — vor 14 Tagen — haben wir im Wege der Finanzprokurator und auch des Verfassungsdienstes eine Erklärung bekommen, daß, wenn Schwierigkeiten auftreten, wenn irgendwelche Organe der Länder einschließlich des Landeshauptmannes der Republik Österreich einen Schaden zufügen, sie im Sinne der §§ 1295 ff. ABGB. — Verbindlichkeit zum Schadenersatz — im Zivilrechtswege herangezogen werden können. Jedes einzelne Organ kann zum Schadenersatz herangezogen werden.

Abg. Pölz: Wir haben vom Präsidium des Bundesministeriums für Bauten und Technik unter Zl. 14.048 zur Sanierungsstrecke Strengberg eine Stellungnahme bekommen, in der es heißt:

„Die Autobahnverwaltung nimmt weiterhin unverändert den Standpunkt ein, daß die aufgetretenen Fahrbahnschäden in den Baulosen 19, 21, 22 und 23 allein auf die mindere Eignung des von den Bauunternehmungen für die Herstellung der Frost- und Kiestragschichte verwendeten Sand- und Kiesmaterials zurückzuführen sind.“

Stammt dieses Gutachten von der Rechtsabteilung?

Dr. Komarek: Diese Stellungnahme ist nicht von uns, aber wir würden zur selben Stellungnahme gekommen sein.

Die Firmen haben sich im Bauvertrag verpflichtet, ein bestimmtes Werk herzustellen. Wenn das Werk nicht gut ist, haben sie es innerhalb der Gewährleistung so herzustellen, daß wir zufrieden sind.

Abg. Dr. van Tongel fragt Hofrat Dipl.-Ing. Fally: Wir haben gehört, daß Seidl wiederholt die Strecke besichtigt hat. Besuchen auch Sie Autobahnbaustellen, bzw. was werden Sie tun, wenn Sie entdecken, daß etwas vorgeht, was Ihrer Überzeugung nach schlecht ist?

Dipl.-Ing. Fally: Ich kann nur den Oberbauleiter darauf aufmerksam machen, daß meiner Meinung nach diese Arbeit für das Ministerium nicht gut ist. Wenn der nichts macht, muß man es über den Landeshauptmann erzwingen.

Abg. Dr. van Tongel: Sie kontrollieren Autobahnbaustellen?

Dipl.-Ing. Fally: Soweit man die Kontrolle nennen kann, wenn Sie alle paar Wochen auf kurze Zeit hinauskommen. Wenn ich nur sporadisch hinauskomme, kann ich Vorfälle, wie sie am Strengberg vorgekommen sind, unmöglich kontrollieren. Ein „ministerieller Besucher“ einer Baustelle kann das nicht feststellen. Das kann nur der feststellen, der jeden Tag draußen ist.

Abg. Czernetz: Als wir die Strengbergstrecke besichtigten, sahen wir folgendes: Die Deckschicht war weggeschoben. Es waren also nur mehr die Tragschicht und die Frostschuttschicht da. Wir sind daraufgestiegen, und es hat sich in den Fußstapfen Wasser gesammelt — es war Lehm! Das war so kraß, daß wir unseren Augen nicht trauten. Das hätte man auch bei selteneren Besuchen sehen müssen. Wir waren erstaunt darüber, daß man das überhaupt nicht beachtet und angesichts dieser Zustände nichts unternommen hatte.

Vorsitzender: Das war am 1. Juli 1966.

Dr. Komarek: Im Juli hätte das eigentlich nicht mehr vorkommen dürfen. Im Frühjahr, nach der Winterdurchnässung, kann so etwas vorkommen. Entscheidend ist die Zeit des Einbaues; da muß man das sehen.

Abg. Dr. Mussil: Herr Ministerialrat! In dem Schreiben des Ministeriums ist darauf hingewiesen worden, daß die Firmen auf Grund der Gewährleistungsvorschriften für die Wiedergutmachung des Schadens verantwortlich sind. Das haben auch Sie gesagt, und zwar unter Berufung auf die Vorschriften des bürgerlichen Gesetzbuches. Auf Grund der Erhebungen hat sich herausgestellt, daß zum Teil aus Gründen des Zeitdruckes und zum Teil aus anderen Erwägungen mit Zustimmung der Bauaufsichtsbehörde Materialien eingebaut wurden, die als „bedingt frostsicher“ bezeichnet worden sind. Das steht ausdrücklich in einem Erlaß. Dieses Material ist also von der Bauaufsichtsbehörde zur Kenntnis genommen oder genehmigt worden.

Inwieweit ist nach Ihrer Meinung durch diese nachträgliche Zustimmung zum Einbau dieses anderen, des nicht zur Gänze tauglichen Materials eine Abänderung des ursprünglichen Bauvertrages erfolgt, und inwieweit kann man unter diesen Gesichtspunkten noch auf dem Standpunkt stehen, daß die Firmen den Schaden zur Gänze prästieren?

Dr. Komarek: Im Vertrag hat man sich ja dazu verpflichtet, ein gewisses Werk zustande zu bringen. Im Vertrag hat man sich dazu verpflichtet, das Werk mit gutem Frostschutzmaterial auszuführen. Wenn im Zuge eines Verfahrens irgendeine Entnahmestelle nicht mehr zur Ver-

fügung steht, ist es natürlich Sache der Bauunternehmung, dem Werk ein Ersatzmaterial gleicher Güte zugrunde zu legen. Die Entscheidung, ob dieses oder jenes Material genommen wird, wenn es dieselbe Güte hat, ist keine Änderung des Bauvertrages. Wenn hier gesagt wurde, daß das Material verwendet werden dürfe, dann nur unter der Voraussetzung, daß es die gleiche Qualität hat.

Abg. Dr. Mussil: Nein, diese Voraussetzung ist nicht genannt worden. Es ist klar gewesen, daß es sich hier um ein bedingt frostsicheres Material handelte. Trotzdem steht in dem Erlaß, daß dieses Material eingebaut werden darf.

Der Redner verliest aus dem an Polensky & Zöllner gerichteten Schreiben der Gruppenbauleitung Amstetten vom 11. Juni 1965, betreffend Baulos 22, „Heimberg“, Frostschutzmaterial, folgende Stelle:

„Im besonderen wird Ihnen bekanntgegeben, daß bisher alle entnommenen Proben frostsicher beziehungsweise bedingt frostsicher (nach Casagrande) waren. Für den besonderen Fall wird auf die Erfüllung der Casagrande-Bedingung (Feinanteil 0,02 mm) (3%) verzichtet, das heißt, Frostschuttschichten mit dem Ergebnis einer bedingten Frostsicherheit werden zum Einbau freigegeben. Abgesehen, daß sämtliche Proben einen geringeren Bindeanteil als 8% aufweisen, gilt diese Bestimmung nur für A-1-a- und A-1-b-Böden.

gez. OBR. Dipl.-Ing. Haase
Gruppenbauleiter“

Dr. Komarek: Er ist meiner Meinung nach vom Vertrag abgegangen, dazu war er nicht berechtigt. Aber wenn dadurch ein Schaden entstanden ist, hat er nach den Bestimmungen des Zivilrechtes ... Es ist nur die Frage: Ist das ein grobes oder leichtes Verschulden?

Abg. Czernetz: Ist dieses Organ der Landesverwaltung bzw. dieser Erlaß der Landesverwaltung mit den Baugrundsätzen des Bundes nicht eindeutig in Widerspruch gestanden?

Bundesminister Dr. Kotzina: Beziehen Sie sich jetzt auf diese Mitteilung des Gruppenbauleiters Haase? (Abg. Czernetz: Ja!)

Dr. Komarek: Das Ministerium hat genehmigt, daß ein Bauvertrag mit jener Firma abgeschlossen wird, die das beste Angebot gestellt hat. Jede Abänderung des Vertrages selbst bedurfte daher der Genehmigung des Ministeriums. Wenn das nicht geschehen ist, so muß das Organ, das dieses Schreiben erlassen hat, der Firma dafür geradestehen.

Abg. Dr. van Tongel: Die Firma wird herangezogen und wendet sich dann im Regreßweg an den ...

12. Sitzung — 17. April 1967, 13. Sitzung — 16. Mai 1967, 14. Sitzung — 8. Juni 1967,
15. Sitzung — 9. Feber 1968

97

Dr. Komarek: An den, der den Schaden verursacht hat.

Abg. Czernetz: Hat also der Gruppenbauleiter im Widerspruch zu den Baugrundsätzen des Bundes gehandelt?

Dr. Komarek: Er war nicht berechtigt, eine Vertragsänderung selbständig durchzuführen.

Abg. Pölz: Im Zuge der Einvernahme der Losbauleiter usw. haben wir aus den Antworten der Überwachungsorgane entnehmen können, daß sie von oben aus das Verbot hatten, in den Bautagebüchern Eintragungen zu machen, die zur sofortigen Einstellung der Baustellen geführt hätten.

Als wir sie fragten, was sie veranlaßt haben, wenn eine Arbeit geleistet wurde, die nicht der Güte und den Vorschriften entsprach, wurde uns gesagt: Wir haben uns an die Firmen gewendet. Die Firmen haben dann über unseren Wunsch ins Bautagebuch eingetragen, daß diese und jene Dinge eigentlich zur Einstellung führen müßten.

Glauben Sie, daß Ihr Rechtsgutachten über die Schadensgutmachung durch die Firmen angesichts dieses Einwandes, der aus den Protokollen hervorgehen muß, noch zu halten ist?

Dr. Komarek: Diese Frage kann hier nur sehr schwer behandelt werden. Das müßte ganz genau festgestellt und geklärt werden.

Normalerweise ist das Tagebuch dazu da, den Tagesablauf der Arbeit für alle Zeiten festzuhalten. Wenn angeordnet wurde, es solle nichts ins Tagebuch hineinkommen, damit daraus nicht eine Einstellung des Baues erfolgt, dann ist das etwas ganz anderes. Denn durch die Einstellung eines Baues können Kosten entstehen, die niemand verantworten kann.

Abg. Pölz: Die Ausrede der Losbauleiter usw. war: Wir durften es ja nicht eintragen, um es nicht zu einer Einstellung kommen zu lassen. Wir haben es aber weitergemeldet.

Und die Stelle, an die es weitergemeldet wurde, hat dann erklärt: Ja wir haben nichts gewußt, bzw. das war so, daß wir nicht annehmen konnten, daß das so ernst ist.

Dr. Komarek: Sind diese Anordnungen schriftlich erfolgt? (Abg. Pölz: Nein!) Dann ist es sehr schwer nachzuweisen.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Bundesminister und den beiden Herren des Ministeriums.

Beschluß:

Von einer neuerlichen Ladung des Vizekanzlers Dr. Fritz Bock wird Abstand genommen.

13. Sitzung am 16. Mai 1967

Besprechung der von den Fraktionen ausgearbeiteten Berichtsentwürfe.

14. Sitzung am 8. Juni 1967

Auf Grund unvorhergesehener Ereignisse sind mehrere sozialistische Ausschußmitglieder verhindert, an der Sitzung teilzunehmen.

Bezüglich des weiteren Arbeitsverlaufes des Untersuchungsausschusses wird zur Koordinie-

rung mit den übrigen parlamentarischen Arbeiten und Terminen eine Entscheidung der Präsidialkonferenz eingeholt.

Der Präsidialkonferenz wird es obliegen, einen neuen Sitzungstermin festzulegen.

15. Sitzung am 9. Feber 1968

Für den am 15. August 1967 verstorbenen Abg. Dr. Kumer wird Abg. Suppan als Ersatzmann nominiert.

Aus einer Antwort des Bundesministers Doktor Kotzina in der Fragestunde vom 11. November 1967 geht hervor, daß sich ein beim Landesgericht Innsbruck anhängiges Strafverfahren auch auf fünf Baulose der Westautobahn bezieht. Es soll sich dabei um die Strengbergbaulose handeln. Die Einsichtnahme in diese Gerichtsakten wird als erforderlich angesehen.

Die Beratungen über den vom Berichterstatter Abg. Dr. Geißler vorgelegten Entwurf eines

Ausschlußberichtes sollen nach dem Einlangen der anzufordernden Gerichtsakten durchgeführt werden.

Beschluß:

Das Landesgericht Innsbruck wird ersucht, jene Aktenteile der bei diesem Gericht anhängigen Strafsache gegen Sektionschef Dipl.-Ing. Alois Seidl u. a., soweit sie sich auf die Strengbergbaulose beziehen, einschließlich allfälliger Vernehmungsprotokolle, vorzulegen.

7

16. Sitzung am 23. April 1968**Einlauf:**

Schreiben des Landesgerichtes Innsbruck vom 13. Feber 1968; Mitteilung, daß im Strafakt gegen Dipl.-Ing. Sporschill u. a., darunter auch Dipl.-Ing. Alois Seidl, keine Teile enthalten sind, die sich mit den Bauosen des Strengbergabschnittes der Westautobahn befassen.

Es wird darauf hingewiesen, daß das vom zuständigen Untersuchungsrichter gefertigte Schreiben im Widerspruch zu der seinerzeitigen Mitteilung des Bundesministeriums für Justiz (s. Protokoll der 12. Sitzung vom 17. April 1967) sowie einer Anfragebeantwortung des Bundesministers für Bauten und Technik (s. Protokoll der 15. Sitzung vom 9. Feber 1968) steht.

Der vom Berichterstatter vorgelegte Entwurf eines Ausschussberichtes dient als weitere Diskussions- und Verhandlungsgrundlage. Unter Berücksichtigung mehrerer Abänderungs- und Ergänzungsanträge wird ein gemeinsamer Bericht erarbeitet und einstimmig zum Beschluß erhoben.

Dem Nationalrat soll ferner ein Entschließungsantrag, betreffend Verfolgung strafrechtlich oder disziplinar zu ahndender Tatbestände im Zusammenhang mit den Vorkommnissen beim Bau des Strengbergabschnittes der Westautobahn, zur Annahme empfohlen werden.

Entsprechend der bisherigen Übung des Nationalrates werden die Protokolle des Untersuchungsausschusses veröffentlicht.

Anlage 1

BERICHT DER STRENGBERG-KOMMISSION

1. Allgemeiner Teil

Über Initiative des seinerzeitigen Staatssekretärs im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Dr. Vinzenz Kotzina wurde die Untersuchung der Ursachen, die Anfang Feber 1966 zur Verkehrssperre der erst im Dezember 1965 eröffneten Strengbergstrecke der Westautobahn führten, einer unabhängigen Kommission übertragen.

Im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Rechnungshofes, der Landeshauptmänner von Oberösterreich und Wien und dem Präsidenten der Ingenieurkammer für Wien wurden der Ministerialrat im Rechnungshof Dr. Robert Vogler zum Vorsitzenden dieser Kommission, Senatsrat Dipl.-Ing. Friedrich Grassinger, Techn. Rat Ing. Franz Miklaur, Dipl.-Ing. Dr. techn. Paul Petrovic und Hofrat Dipl.-Ing. Ferdinand Vatter zu Kommissionsmitgliedern bestellt. Die Kommission wurde am 14. Feber 1966 im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau konstituiert.

Die Kommission faßte den Beschluß, ihre Tätigkeit folgendermaßen abzugrenzen:

Feststellung der Ursachen der beim Bau der Westautobahn in den Strengbergbaulosen 19, 21, 22 und 23 zutage getretenen Mängel und Unzukömmlichkeiten, die Anfang Feber 1966 zur Sperre der Strengbergabschnitte führten, und Überprüfung des Verhaltens der Baufirmen, der Bauaufsichtsorgane und des Bauherrn, soweit es für diese Mängel und Unzukömmlichkeiten kausal war.

Mit Schreiben vom 1. März 1966 Dr. Tw/Oha an den Vorsitzenden der Kommission hat sich Staatssekretär Dr. Kotzina mit dieser Zielsetzung einverstanden erklärt. Im gleichen Schreiben gab er seine Übereinstimmung mit der Kommission dahin gehend bekannt, daß die Fertigstellung des Berichtes der Kommission keine Voraussetzung für die Inangriffnahme der Sanierungsarbeiten auf dieser Strecke bildet.

Im Zuge ihrer Erhebungen besichtigte die Kommission die aufgetretenen Schäden an Ort und Stelle, sichtete das umfangreiche Aktenmaterial, befragte die Organe der örtlichen Bauleitungen, der Gruppenbauleitung Amstetten, der Oberbauleitung für Niederösterreich und die im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau für den Autobahnbau verantwortlichen Beamten. Dem unparteiischen Charakter der Kommission entsprechend, wurden auch die Vertreter der in den Strengbergbaulosen 19, 21, 22 und 23 tätig gewesenen Bauunternehmungen geladen und ihnen Gelegenheit gegeben, der Kommission ihre Stellungnahme bekanntzugeben.

Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat mit seinem Schreiben vom 22. Feber 1966, Zl. 111.904-II/11-1966, das Institut für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien und die Boden- und Baustoffprüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, beauftragt, in den von den Schäden betroffenen Baulosen Bodenuntersuchungen durchzuführen. Die Kommission beschloß, sich bei ihren Untersuchungen ebenfalls dieser beiden Institute zu bedienen und von einer Beauftragung anderer Institute abzusehen. Einige von der Kommission für notwendig gehaltene und über den Auftrag des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau hinausgehende Untersuchungen wurden mit den beiden Instituten im kurzen Weg vereinbart.

Im Zuge der Untersuchungen wurde bekannt, daß die Bauunternehmungen ein Institut in München mit der Vornahme von Bodenuntersuchungen beauftragt hatten. Die Unternehmungen haben sich über Ersuchen der Kommission einmütig bereit erklärt, ihr diese Untersuchungsergebnisse zur Auswertung zur Verfügung zu stellen. Im Zuge der Endredaktion des vorliegenden Berichtes langte am 23. Mai 1966 beim Vorsitzenden der Kommission eine als Gutachten, Labor Nr. 4459, bezeichnete Untersuchung über die Frage der Kornverfeinerung der für die Trag- und Frostschuttschicht verwendeten Böden bei Verdichtung und unter der Einwirkung des Verkehrs ein, die im gegenständlichen Bericht noch Berücksichtigung findet.

Bevor auf die Untersuchungsergebnisse eingegangen wird, hält es die Kommission angesichts der in der Öffentlichkeit wiederholt diskutierten Frage der Vergabe der Arbeiten in den in Rede stehenden Baulosen für tunlich, folgende Tatsachen festzustellen:

Im Baulos 19 erfolgte die Vergabe an den Billigstbieter. Die ursprüngliche Anbotsumme der Firma Neue Reformbauges. m. b. H. in Höhe von 37,7 Mill. S wurde jedoch schließlich auf 40,5 Mill. S erhöht, sodaß die Differenz zum Anbot der an zweiter Stelle liegenden Firma 1,3 Mill. S betrug.

Den Auftrag im Baulos 21 bekam die auf Grund der Anbotsergebnisse an zweiter Stelle reihende Firma Swietelsky in Höhe von 27,1 Mill. S, der sich durch Preisverhandlungen auf 28 Mill. S erhöhte, die Differenz zum Billigstbieter (Neue Reformbauges. m. b. H., 24,4 Mill. S) betrug 3,6 Mill. S.

Der Zuschlag im Baulos 22 wurde der an dritter Stelle liegenden Bauunternehmung Polensky & Zöllner in Höhe von 25,6 Mill. S erteilt. Der Unterschied zum Billigstbieter (Neue Reformbauges. m. b. H., 21,2 Mill. S) betrug 4,4 Mill. S, der zu der an zweiter Stelle liegenden Unternehmung (Swietelsky, 23,1 Mill. S) 2,5 Mill. S.

Im Baulos 23 wurde die Unternehmung Ing. H. Zehethofer als Zweitbilligstbieter beauftragt. Die Höhe des Auftrages betrug 29,9 Mill. S, die Differenz zum Billigstbieter (Pusiol, 21,1 Mill. S) 8,8 Mill. S.

Unter Zugrundelegung der von den Bodenprüfinstituten erstellten Unterlagen und auf Grund der gepflogenen Erhebungen sowie der Fachmeinung der Kommissionsmitglieder kam die Kommission zu folgenden Feststellungen:

2. Haager Material

Zunächst ist aufgefallen, daß unabhängig vom Zeitpunkt der Fertigstellung der Bitukiesschichte die Schäden, die zur Sperre der Strengbergstrecke führten, in den Baulosen 19, 21, 22 und 23 im wesentlichen dort auftraten, wo für die Herstellung der Frostschutz- bzw. der Kiestragschichte Kies und Sand aus Haag verwendet wurde. Die Bitukiesschichte wurde im Baulos 22 am 15. Oktober 1965, in den anderen Baulosen Anfang Dezember 1965 fertiggestellt.

In den Nachbarbaulosen 18 und 24 bis 27, in denen die Bitukiesschichte auch erst im November/Dezember 1965 aufgebracht wurde und kein Material aus Haag für die Herstellung der Frostschutz- und der Kiestragschichte Verwendung fand, sind bisher keine bedeutenden Schäden aufgetreten.

In den Leistungsverzeichnissen der Baulose 19, 21, 22 und 23 lautet die Vorschreibung für die Herstellung der Frostschutzschichte:

„Als Frostschutzmaterial sind vollkommen frostsichere A-1-, A-2- oder A-3-Böden (siehe Anleitung für den Bau und die Unterhaltung mechanisch verfestigter Trag- und Verschleißschichten, 2. Auflage; herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein im Jahre 1957) in abgestuften Körnungen bis 70 mm zu verwenden.“

Ebenso wird für die Herstellung einer mechanisch verfestigten Tragschichte (Frostschutzkörper als mineralstabilisierter Tragkörper) auf die oa. „Anleitung“ verwiesen. In dieser Anleitung heißt es hinsichtlich der Frostempfindlichkeit:

„Feinkörnige Böden gelten als frostempfindlich, wenn sie bei einem Ungleichförmigkeitsgrad U größer als 15 mehr als 3% Kornanteil unter 0,02 mm haben“ (Kriterium von Casagrande). Darüber hinaus wird ein weiteres Kriterium für die Frostempfindlichkeit eines Bodens durch folgende analoge Bestimmungen festgelegt:

In der Tabelle 2, Bodeneinteilung nach Bureau of Public Roads, heißt es für A-1-Böden: Keine Frostempfindlichkeit, wenn der Binderanteil kleiner als 8% ist. Nach Tabelle 4 liegen günstige Gemische für mechanische Stabilisierungen dann vor, wenn deren Kornanteil unter 0,06 mm höch-

stens 8% bzw. unter 0,074 mm höchstens 10% beträgt. Dabei darf das Material bei Verwendung als Frostschutzschichte nicht plastisch sein und, wenn es als Tragschichte eingebaut wird, eine Plastizitätszahl von max. 6 und bei der Fließgrenze den Wert 25 nicht überschreiten.

Die der Kommission vorliegenden Ergebnisse der Untersuchungen des Institutes für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien und der Boden- und Baustoffprüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung zeigen, daß das eingebaute Haager Material frostempfindlich ist. Die sowohl aus den Frostschutzschichten als auch aus den Kiestragschichten entnommenen Proben weisen fast durchwegs Werte der Kornanteile bis 0,02 mm bzw. bis 0,06 mm auf, die weit über den kritischen 3% bzw. 8% liegen. Sie betragen bis zu 10% bzw. 16%, Extremwerte sogar 12,7% bzw. 21,5%. Auch die Plastizitätszahl und die Fließwerte liegen zu hoch.

Wie konnte es nun zur Verwendung dieses frostgefährlichen Materials kommen, obwohl die Firmen verpflichtet waren, vollkommen frostsichereres Material, dessen Eignung sie überdies gemäß den „Einleitenden Anmerkungen“ zum Leistungsverzeichnis nachzuweisen hatten, zu liefern und einzubauen?

Hier ist zunächst eine Unterteilung zu machen. In den von Haag entfernter liegenden Baulosen 19 und 23 wurde Haager Material in die Frostschutz- und Kiestragschichten eingebaut, obwohl es weder in den Ausschreibungsunterlagen angeführt noch angeboten worden war. Wieso es trotzdem verwendet wurde, wird in den Detailausführungen für diese Baulose besprochen werden.

Die Strengbergbaulose 21 und 22 liegen den Haager Gruben am nächsten. In den „Einleitenden Anmerkungen“ zu den Leistungsverzeichnissen dieser beiden Baulose heißt es u. a., daß das Material für die Frostschutz- und die Kiestragschichte aus „... dem Raum St. Valentin (Ennsniederung) oder Haag wird stammen müssen ...“. Obwohl alle Firmenvertreter übereinstimmend erklärten, diese Vorschreibung nicht als zwingend angesehen zu haben, hat sie doch dazu geführt, daß Haager Material überhaupt angeboten und schließlich auch verwendet wurde. Die Bodenprüfstelle des Amtes der Nö. Landesregierung in St. Pölten hat im November 1960 in drei damals im Raume Haag schon bestanden Kiestentnahmestellen die Eigenschaften des Materials geprüft. Dabei erwiesen sich von fünf gezogenen Proben drei als „absolut frostsicher“ und zwei als „frostsicher“.

Auf Grund dieser Ergebnisse wurde in den Leistungsverzeichnissen auf diesen Entnahmeraum hingewiesen, ohne daß man sich vergewissert hatte, ob im Haager Raum wirklich vollkommen frostsichereres Material in genü-

gender Menge vorhanden und wirtschaftlich zu gewinnen ist.

Der Hinweis auf das Haager Material hat aber die Firmen veranlaßt, dieses in der Nähe der Autobahntrasse gelegene Material für die Baulose 21 und 22 anzubieten, um nicht von vornherein gegenüber den Konkurrenten aussichtslos in Nachteil zu geraten. Während der Bauarbeiten wurden Untersuchungen des Haager Materials zum Teil an Proben, die aus den Gruben entnommen wurden, zum anderen Teil an solchen, die aus den Baustellen stammten, durchgeführt. Auf Grund dieser Untersuchungen wurde das Material zum Teil als „beschränkt frostsicher“, zum anderen als „frostsicher“ bezeichnet. Die Verwendung von „beschränkt frostsicherem Material“ entsprach allerdings nicht den Ausschreibungsbedingungen, der Ausdruck kommt dort überhaupt nicht vor. Er findet sich in den von der Bodenprüfstelle St. Pölten verwendeten Formularen zur Beurteilung der Frostsicherheit auf Grund der Kornverteilung. In diese Diagramme, die außer der „Aichhornkurve“ auch die Kurven I und II der Schweizer Norm enthalten, wurden die Versuchsergebnisse eingetragen. Das Material, das gemäß der Prüfung unter die „Aichhornkurve“ fiel, wurde als „frostsicher“, unterhalb der Grenzlinie II als „beschränkt frostsicher“ und oberhalb dieser als „frostgefährlich“ bezeichnet. Die „Aichhornkurve“ entspricht dem Casagrandekriterium, da ihr Grenzwert bei 3% des Kornanteiles unter 0,02 mm liegt. Bei der Kurve I wird der Kornanteil unter 0,02 mm jedoch mit 6% und bei der Kurve II mit 12% toleriert. Die schweizerischen Richtlinien ließen also ein doppeltes bis vierfaches Ausmaß von Feinstteilen unter 0,02 mm gegenüber dem Casagrandekriterium zu.

Die Verwendung eines solchen Materials entspricht nicht den Ausschreibungsbedingungen. Im Hinblick darauf, daß die provisorische Fahrbahn (10 cm Bitukies auf der Kiestragschichte) durch drei Jahre den Verkehr aufnehmen sollte, mußte größter Wert auf die vollkommene Frostsicherheit des für die Herstellung der Frostschutz- und Kiestragschichte verwendeten Materials gelegt werden. Hiefür ist die genaue Einhaltung der in der oa. „Anleitung“ angegebenen Grenzwerte für die Kornanteile kleiner als 0,02 mm bzw. 0,06 mm von ausschlaggebender Bedeutung. Mit Schreiben vom 11. Juni 1965 an die Firma Polensky & Zöllner hat die Gruppenbauleitung nur für den besonderen Fall des Bauloses 22 auf die Erfüllung der Casagrandebedingung (Feinkornanteil kleiner als 0,02 mm höchstens 3%) verzichtet und „beschränkt frostsicheres“ Material zum Einbau freigegeben; der Kornanteil kleiner als 0,06 mm durfte allerdings 8% nicht überschreiten. Dieses Zugeständnis nahm auch die im Baulos 23 beschäftigte Firma Zehethofer für sich in Anspruch.

In diesem Zusammenhang ist die Feststellung interessant, daß im Baulos 22, in dem die Frostschutz- und Kiestragschichten am frühesten fertiggestellt waren, bei einigen Proben Werte ermittelt wurden, die nur wenig über den zulässigen Grenzen lagen. Dagegen wurden im Baulos 23, für das Material aus Haag zuletzt angeliefert wurde, bis zu 12,7% Kornanteile unter 0,02 mm und bis zu 21,5% unter 0,075 mm festgestellt. Daraus kann auf die ungleichmäßige Güte des Haager Materials geschlossen werden.

Die Untersuchungen der beiden Prüfanstalten haben außerdem ergeben, daß in allen Baulosen die vorgeschriebene Konstruktionsdicke von 60 cm vielfach nicht nur nicht erreicht, sondern teilweise bis zu 15% unterschritten wurde.

Ein Vertreter der Bauunternehmung Neue Reformbauges. m. b. H. und der Gruppenbauleiter von Amstetten wiesen darauf hin, daß ein dem Haager ähnliches Material auch in anderen Autobahnbaulosen, z. B. im Baulos Sankt Christophen, verwendet wurde und dort sogar vorgeschrieben worden war, weil es aus einer autobahneigenen Grube entnommen wurde; dort waren keine Schäden entstanden. Dabei wurde allerdings übersehen, daß diese Strecke erst nach Fertigstellung der gesamten Fahrbahnkonstruktion, also erst nach Herstellung der Betondecke, dem Verkehr übergeben wurde. Überdies muß es als unwahrscheinlich bezeichnet werden, daß aus der bloßen, über einen Zeitraum von mehreren Jahren sich erstreckenden Erinnerung ein Materialvergleich angestellt werden kann. Daß es der Gruppenbauleiter von Amstetten auf Grund dieser Erinnerung unterlassen hat, gegen die Verwendung des Haager Materials Einspruch zu erheben, erscheint als ein weiterer Beitrag zu seinem im Punkt 9 behandelten Verhalten. Auch der von der Firma angestellte Vergleich des Haager Materials mit dem aus Gemmersdorf läßt in diesem Falle ein mangelndes Verantwortungsbewußtsein der Firma erkennen.

Die von den beiden beauftragten Bodenuntersuchungsanstalten durchgeführten Untersuchungen und die nunmehr vorliegenden Ergebnisse bestätigen, daß an jenen Stellen, an denen schwere Schäden an der Fahrbahn aufgetreten sind, in die Frostschutz- und Tragschichten in erster Linie Material aus den Gruben in Haag eingebaut wurde. Wo bei Verwendung von St. Valentin Material Schäden auftraten, kann dies auf besondere örtliche Einflüsse, wie Verschmutzung, ungenügende Entwässerung, oder auf eine Vermischung mit Haager Material zurückgeführt werden.

Aus den Untersuchungsergebnissen des Institutes für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien ist zu entnehmen, daß die Kornzusammensetzung des Haager Materials nicht einheitlich ist. So waren stark lehmige Schichten mit hohem Feinstkornanteil und grob-

körnige Schichten, deren Abgrenzung jedoch nur schwer möglich ist, vorhanden. Die Atterberg'schen Grenzen (Fließgrenze und Plastizitätszahl) wurden überschritten. Die in den lehmigen Schichten vorhandene starke Kapillarwirkung äußert sich einerseits in besonderer Frostgefährlichkeit, da der lehmige Kies sehr rasch Wasser ansaugt, jedoch nicht oder nur langsam wieder abgibt, andererseits verursacht die rasche Durchfeuchtung eine wesentliche Verschlechterung der Festigkeitseigenschaften und der Tragfähigkeit. Wie das Gutachten abschließend ausführt, steht damit aber auch fest, daß das lehmige Material aus Haag nicht nur wegen der Frostgefährlichkeit, sondern auch hinsichtlich aller anderen Eigenschaften als ungeeignet zu bezeichnen ist.

Die Verwendung des Haager Materials für die Herstellung der Frostschutz- und Kiestragschichten muß daher als die Hauptursache der Schäden bezeichnet werden.

An dieser Feststellung vermag auch das von dem Münchner Institut ausgearbeitete Gutachten vom 18. Mai 1966 über die Frage der Kornverfeinerung nichts zu ändern. Es stellt nämlich fest, daß durch das Zusammenwirken verschiedener Beanspruchungen des eingebauten Frostschutz- und Tragschichtmaterials eine zusätzliche Anreicherung von Feinteilchen eintreten kann, die Anlaß zum Auftreten von Frostschäden gibt. Derartige Beanspruchungen sind:

- a) die Wirkung der Verdichtungsgeräte beim Einbau,
- b) die Einwirkung der Radlasten des Verkehrs,
- c) die Verwitterung durch den Wechsel von Frost und Feuchtigkeit.

Abgesehen von der im Gutachten enthaltenen Feststellung, daß die Verdichtungsarbeit beim Einbau der Frostschutz- und Tragschichte wesentlich geringer ist als jene bei der Versuchsdurchführung, führt das Gutachten selbst aus, daß eine starke Anreicherung von Feinkorn erst nach langjähriger schwerer Belastung durch den Verkehr eintreten kann. Diese Voraussetzung trifft aber angesichts des nur rund zwei Monate dauernden und keineswegs überschweren Verkehrs nicht zu. In derselben kurzen Zeit ist auch eine Verwitterung des Materials kaum vorstellbar, zumal es sich dabei um Grubenkies handelt.

Da aus den ob. Gründen die Anreicherung von Feinkorn nicht durch die späteren Beanspruchungen eingetreten sein kann, erscheint der Nachweis gegeben, daß das Material schon beim Einbau nicht entsprochen hat. Die Tatsache, daß in den Nachbarbaulosen, in denen auch auf Grund der Untersuchungsergebnisse des Münchner Institutes die gleiche Anreicherung hätte erfolgen müssen, keine Schäden aufgetreten sind, stützt diese Schlussfolgerung.

Baulos 19

Das westlichste der vier zu behandelnden Strengbergbaulose erstreckt sich von Bau-km 160,820 bis 164,860.

Am 15. Oktober 1963 fand die Übergabe des Bauloses an die bauausführende Unternehmung Neue Reformbauges. m. b. H. statt, bei der die im Anbot nur ganz allgemein mit „Ennsniederung“ bezeichnete Entnahmestelle für die Posten „Sand- und Kiesmaterial, Frostschutzschichte, mechanisch verfestigte Tragschicht“ folgend näher bezeichnet wurde:

„... Der Auftragnehmer erklärt hiezu, daß die vorgesehenen Entnahmestellen im Raume Rems—Altenhofen, und zwar voraussichtlich zwischen Autobahn und Wiener Bundesstraße, liegen...“

Wie es im Baulos 19 trotzdem zur Verwendung von Haager Material kam, konnte aus den vom örtlichen Bauaufsichtsorgan geführten Aufzeichnungen nicht ersehen werden, da die Tagesberichte wenig ausführlich geführt sind und kaum Aufschluß über den Ablauf des Baugeschehens geben können. Über Leistungen, Materialanlieferungen u. dgl. fehlen die Angaben. Jedenfalls geht aber aus den nachstehend angeführten Schriftstücken hervor, daß die Bauunternehmung trotz der Einwände der Gruppenbauleitung immer wieder auf das Material aus Haag zurückkam und es ihr auch schließlich tatsächlich gelang, an einigen Stellen Haager Material für die Herstellung der Trag- und Frostschutzschichten zu verwenden.

- a) Die Baufirma teilte der Gruppenbauleitung am 25. Feber 1964 mit, daß sie außer der im Bauübergabeprotokoll angegebenen Schotterentnahmestelle in der Ennsniederung auch eine Grube in Haag erworben habe. Dieses Material sei für die Position 36 „Bodenverbesserung“ vorgesehen. Die Antwort der Gruppenbauleitung vom 4. März 1964 lautete, daß dieses Material nur für den lagenweisen Dammaufbau für Bodenauswechslung und Bodenverbesserung zugelassen sei, jedoch nicht für die Herstellung der Frostschutz- und Tragschichten. Weiters wies die Gruppenbauleitung auf die Notwendigkeit von laufenden Qualitätskontrollen hin und verbot den Abbau von Schichten mit hohem Schluffanteil.
- b) Am 16. April 1964 schrieb die Bauunternehmung an die Gruppenbauleitung, daß sie eine zweite Schotterentnahmestelle im Raume Haag aufgemacht habe und das Material für die Position „Sand und Kies“ vorgesehen ist. In ihrem Antwortschreiben vom 27. April 1964 führte die Gruppenbauleitung aus, daß auf Grund der Ergebnisse der Bodenprüfstelle St. Pölten der Gehalt an Feinmaterial zu hoch und daher

dieses Material zum Einbau in Frostschutz- und Tragschichten nur bedingt verwendbar sei. Die Bauunternehmung habe für diese Schichten Kiesmaterial aus der Ennsniederung angeboten, welches hiezu besser geeignet sei, und das Material aus der Ströbitzer Grube (Haag) könne nicht als gleichwertiger Ersatz angesehen werden.

Wenn die örtliche Bauleitung und die Gruppenbauleitung Amstetten der Kommission mitteilen mußten, daß im Baulos 19 für die Herstellung der Tragschichte auf der Fahrbahn Wien—Linz von km 163,800—km 164,200 Haager Material und gemischt mit St. Valentiner Material ein solches von km 164,200—km 164,860 sowie auf der Fahrbahn Linz—Wien von km 163,800 bis km 164,860 eingebaut wurde, blieben die Anweisungen der staatlichen Bauaufsichtsorgane offensichtlich ohne Erfolg. (Den Feststellungen des Institutes für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien zufolge wurde bei den Probegruben km 164,100 und km 164,554 auf der Fahrbahn Wien—Linz in den Frostschutz- und Tragschichten Material aus St. Valentin vorgefunden.)

Im Baulos 19 traten Schäden an folgenden Stellen auf:

Fahrbahn Wien—Linz: km 161,150—km 161,350
km 162,500—km 162,550
km 163,750—km 163,950

Fahrbahn Linz—Wien: km 163,750—km 164,860
(Baulosende)

Mit Ausnahme der Bereiche km 161,150—km 161,350 und km 162,500—km 162,550 — die Ursache dieser Schäden wird gesondert behandelt — ergibt sich eine augenscheinliche Übereinstimmung der Schäden mit der Verwendung von Haager Sand- und Kiesmaterial. Überdies gab das Amt der Nö. Landesregierung mit Schreiben vom 18. Feber 1966, Zl. B/2-80a/139-1966, dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bekannt, daß Frostschutz- und Tragschichtmaterial zum Teil aus dem Raum St. Valentin, aber auch aus dem Haager Bereich bezogen wurde und daß in den Schadensabschnitten für die Tragschichte Material aus Haag Verwendung fand.

Geht schon aus dem Obigen ein Kausalzusammenhang zwischen den eingetretenen Schäden und dem Einbau von Haager Material für die Herstellung der Kiestragschichte hervor, bringt das Gutachten des Institutes für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien, wie bereits in den allgemeinen Ausführungen über das Haager Material des näheren erörtert wurde, nur noch eine weitere Bestätigung.

Im allgemeinen kann festgestellt werden, daß das Frostschutz- und Tragschichtmaterial aus der St. Valentiner Gegend in den meisten Fällen den Ausschreibungsbedingungen entsprach. Daß trotz der Verwendung des an sich einwandfreien

Materials in den oa. Bereichen Schäden auftraten, ist darauf zurückzuführen, daß einerseits auftretende Quellen nicht zufriedenstellend gefaßt und abgeleitet wurden und überdies die vorhandenen Dränagen zum Teil funktionsunfähig waren, andererseits die bei km 161,195 auf der nördlichen Fahrbahn vorgenommenen Bodenuntersuchungen zutage brachten, daß im Tragschichtenbereich auch Abraummateriale eingebaut worden war. Auf Grund der entnommenen Proben ergab sich in der Entnahmetiefe von 10 cm bis 22 cm ein Anteil kleiner als 0,06 mm von 18% (Toleranz 8%), der Anteil kleiner als 0,02 mm betrug 12% (Toleranz 3%).

Wenn bei der nächsten westlich gelegenen Probenentnahmestelle bei km 161,050 in einer Tiefe von 11 cm bis 43 cm gleichfalls der Einbau von Abraum, Wurzeln und sogar von Stallmist nachgewiesen werden konnte und folglich der Anteil kleiner als 0,06 mm 24% sowie der Anteil kleiner als 0,02 mm 18% betrug, läßt dies wohl den Schluß zu, daß auch zwischen km 161,050 und km 161,195 der Einbau von nicht geeignetem Material wahrscheinlich ist. Eine Klarstellung, ob und wie weit im anschließenden westlichen Bereich Abraummateriale eingebaut wurde, weiters ob im Schadensbereich km 161,150—km 161,350 die Ursache primär bei den Entwässerungsmängeln oder dem ungeeigneten Abraummateriale zu suchen ist, wird wohl erst im Zuge der Generalsanierung erfolgen können.

Baulos 21

Die Firma Swietelsky hatte das in den „Einleitenden Anmerkungen“ zum Leistungsverzeichnis erwähnte Haager Material angeboten und zum Teil verwendet. Das Baulos erstreckt sich von km 164,860 bis km 167,100.

Auf der südlichen Fahrbahn zeigten sich folgende Schäden:

km 164,860—164,900 . . leichte Frostschäden
km 165,850—166,000 . . Haarrißbildungen und
leichte Frostschäden
km 166,400—166,450 . . Haarrißbildungen und
leichte Frostschäden
km 166,650—166,750 . . Frostschäden und Haar-
rißbildungen

Auf der nördlichen Fahrbahn traten Deckenschäden bei km 165,500 und bei km 167,025 auf (leichte Frostschäden).

Nach Mitteilung der Bauleitung wurde in der südlichen Fahrbahn eingebaut:

Tragschichte:

km 164,860—164,900 Haager Material
km 164,900—165,900 St. Valentiner
Material
km 165,900—166,950 Haager Material
km 166,950—167,100 St. Valentiner
Material

Frostschuttschichte:

km 164,860—165,400 St. Valentiner Material

km 165,400—167,100 Haager Material

In der nördlichen Richtungsfahrbahn besteht die Tragschichte im ganzen Baulos aus St. Valentiner Material, welches die Firma aus eigenem eingebaut hatte und in der Frostschuttschichte von km 164,860—km 166,350 aus Haager Material, von km 166,350—km 167,100 aus St. Valentiner Material.

Eine Zusammenstellung der Untersuchungsergebnisse über die Trag- und Frostschuttschichten im Baulos 21 ergibt folgendes:

Die Untersuchungen der südlichen Fahrbahn erstrecken sich auf 9 Stellen, wobei 21 Schichten geprüft wurden. Die Anteile 0,02 mm überschritten hier in 18 Fällen (86%) und die Anteile 0,075 mm in 6 Fällen (28,5%) die zulässigen Werte, wobei Extremwerte von 17,3% (0,02 mm) und 21,6% (0,075 mm) erreicht wurden. Die nördliche Fahrbahn wurde an 5 Stellen geöffnet und hiebei 14 Schichten untersucht. Hier überschritten die Anteile 0,02 mm in 13 Fällen (62%) und die Anteile 0,06 mm in 9 Fällen (43%) die zulässigen Werte, wobei Extremwerte von 9% (0,02 mm) und 14% (0,075 mm) erreicht wurden.

Diese und ähnliche hohe Werte wurden dort festgestellt, wo Haager Material eingebaut worden war. An denselben Stellen traten die hauptsächlichsten Schäden auf.

Baulos 22

Das Baulos erstreckt sich von km 167,100 bis km 169,830.

Die Firma Polensky & Zöllner hat in ihrem Offert für die Herstellung der Frostschutz- und der Kiestragschichten Material aus „Enns und Umgebung“ angeboten. Wenn dieses Material tatsächlich Verwendung gefunden hätte, wären im Baulos 22, ähnlich wie im Baulos 18, voraussichtlich keine Schäden entstanden, noch dazu, da die Bitukiesschichte bereits am 15. Oktober 1965 fertiggestellt war.

Bei der Bauübergabe am 17. Oktober 1963 erklärte die Firma Polensky & Zöllner, daß sie die „Absicht“ habe, Kies und Sand aus dem Raume Haag zu verwenden. Obwohl im Anbot, wie bereits oben erwähnt, die Entnahme aus „Enns und Umgebung“ angegeben worden war und es wohl nicht möglich erscheint, den Raum Haag unter den Begriff „Enns und Umgebung“ zu subsumieren, wurde von seiten der Vertreter der Oberbauleitung der Autobahn kein Einwand gegen die Verwendung des Haager Materials erhoben. Es wurde daher im Baulos 22 für die Frostschutz- und Kiestragschichte ausschließlich Haager Material verwendet.

Aus den zur Entnahme vorgesehenen Gruben wurden im Dezember 1963 vier, im Mai 1964 zwei, im Oktober 1964 drei und im November 1964 wieder drei Proben entnommen und untersucht. Das Ergebnis lautete teils „frostsicher“, teils „beschränkt frostsicher“.

Im November 1964 wurden die ersten Flächen Frostschuttschichte eingebaut. Das Material dürfte keinen guten Eindruck gemacht haben, denn es wurde von der örtlichen Bauleitung nach dem bloßen Augenscheine beanstandet und die Verwendung eines „besseren“ Materials aus dem Raume St. Valentin oder ein Preisnachlaß verlangt.

Am 2. Dezember 1964 wurde eine Probe aus der Frostschuttschichte entnommen. Das Untersuchungsergebnis lautete „beschränkt frostsicher“, allerdings mit einem Kornanteil kleiner als 0,02 mm von 4%.

In der Folge kam es zu Auseinandersetzungen zwischen der Firma und der Gruppenbauleitung Amstetten, welche im Schreiben vom 10. Dezember 1964 folgendes feststellt:

„In der Baueinleitungsniederschrift wurde festgehalten, daß Sand und Kies aus dem Raume Haag unter der Bedingung verwendet werden kann, daß das Material den Gütebedingungen entspricht. Für die Beurteilung der Güteeigenschaften genügen nicht allein Untersuchungen, die zur Zeit der Inangriffnahme der Arbeiten durchgeführt werden, sondern die Untersuchungen müssen von Zeit zu Zeit wiederholt werden. Eine örtliche Besichtigung der Entnahmestellen ließ erkennen, daß das Material schichtenweise gütemäßig verschieden ist. Die Firma wird daher aufgefordert, nur das qualitätsmäßig geeignete Material für die Frostschuttschichte zu verwenden, auch wenn hiemit der Abbau einer unbrauchbaren Schichte als Abraum erforderlich ist. Sollten die Güteeigenschaften auf diesem Wege nicht erreicht werden, muß die Bauleitung auf dem zusätzlichen Einbau von Ennsener Material zur Qualitätsverbesserung bestehen. Da der Bauleitung mit einem Qualitätsabzug nicht gedient ist, muß getrachtet werden, stets die bedungene Qualität zu erreichen.“

Die weiteren Auseinandersetzungen führten schließlich zu einem Schreiben der Firma Polensky & Zöllner vom 4. Juni 1965, in welchem mitgeteilt wird, daß das Material aus den Entnahmestellen in Haag nicht in ausreichender Menge entnommen werden kann. Es wird daher vorgeschlagen, das fehlende Material aus St. Valentin oder Wallsee zu beziehen, allerdings gegen eine Aufzahlung von S 30,— je m³ (bei einem Anbotspreis für Material aus „Enns und Umgebung“ von S 26,30 je m³!).

Im Antwortschreiben der Gruppenbauleitung vom 11. Juni 1965 wurde der Firma der Einbau

Anlage 1

105

von „bedingt frostsicherem“ Material zugestanden, allerdings unter dem besonderen Hinweis, „daß sämtliche Proben einen geringeren Binderanteil als 8%“ aufweisen müssen. (Gemeint ist der Anteil kleiner als 0,06 mm.)

Trotzdem also die Fragwürdigkeit des Haager Materials offenkundig war, wurden während des Einbaues nur am 23. Juni 1965 drei Proben entnommen, diese aber wieder nur aus der Grube (Ströbitzer). Das Untersuchungsergebnis lautete „beschränkt frostsicher“, aber mit Kornanteilen kleiner als 0,02 mm von 9%, 6% und 4%. Obwohl also auch dieses Untersuchungsergebnis wieder Anlaß zu besonderer Vorsicht hätte sein sollen, wurden in den folgenden Wochen und Monaten die Frostschutz- und Kiestragschichten unter Verwendung des Haager Materials hergestellt, ohne daß weitere Untersuchungen durchgeführt worden wären. Von dem angelieferten Material wurden überhaupt keine Proben entnommen, obwohl es schon dem „Augenscheine“ nach nicht einwandfrei war.

Bei der Gewinnung des Materials im großen Maßstabe ist die Firma offensichtlich nicht mit der nötigen Sorgfalt vorgegangen und hat auch schlechtere Schichten abgebaut. So kam es, daß sich das in den Frostschutz- und Kiestragschichten eingebaute Material ganz wesentlich von dem vorher untersuchten unterscheidet.

Die Untersuchungsergebnisse des Institutes für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien und der Boden- und Baustoffprüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung zeigen, daß das eingebaute Material aus Haag sehr unterschiedlich ist. Einige Proben liegen gerade noch an der Grenze des Brauchbaren, wobei jedoch stets der Kornanteil kleiner als 0,02 mm mehr als 3% beträgt, die überwiegende Mehrzahl weist jedoch viel zu hohe Kornanteile kleiner als 0,02 mm bzw. 0,06 mm auf (bis zu 10% bzw. 16%). Der weitaus überwiegende Teil des eingebauten Materials entspricht also in keiner Weise den Bedingungen der „Anleitung für den Bau und die Unterhaltung mechanisch verfestigter Trag- und Verschleißschichten“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen aus 1957, die der Ausschreibung zugrunde liegen.

In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen des Institutes für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien vom 11. März 1966 hingewiesen, in denen es über das Haager Material heißt:

„... daß die Kornzusammensetzung sicher keine einheitliche ist. Es gibt stark lehmige Schichten mit hohem Feinkornanteil und grobkörnigere Schichten. Eine genaue Abgrenzung ist aber nahezu unmöglich...“

Das Haager Material entspricht daher in seiner Gesamtheit nicht der in der Position 51 des

Leistungsverzeichnisses verlangten „vollkommenen Frostsicherheit“ des Frostschutzmaterials und muß daher als die eigentliche Ursache für die aufgetretenen Frostschäden und Frostaufbrüche im Baulos 22 bezeichnet werden.

Baulos 23

Das Baulos erstreckt sich von km 169,830 bis km 173,220.

In diesem Baulos wurde der bauausführenden Firma Ing. Hans Zehethofer als Entnahmestelle des Materials für die Herstellung der Frostschutzschicht und der mechanisch verfestigten Tragschicht die autobahneigene Grube Ulmerfeld-Waldheim vorgeschrieben. Als Alternativposition hat die Firma Material gleichfalls aus Ulmerfeld angeboten.

Nach Darstellung der Firma wurde Haager Material deshalb zum Einbau gebracht, weil ungefähr im September 1965 der Wunsch laut geworden sei, die Strengbergstrecke noch vor Weihnachten 1965 dem Verkehr zu übergeben. Da der zur Verfügung stehende Transportraum es nicht zugelassen hätte, in diesem Zeitraum die notwendigen Materialien herbeizuschaffen, wurde der Firma über ihren Antrag von der Bezirkshauptmannschaft Amstetten die Bewilligung erteilt, ihre Großraumfahrzeuge auf einer Straße von Meilersdorf nach Haag einzusetzen. So kam es zur Verwendung des Materials aus Haag, das die Firma Zehethofer derselben Grube entnommen hat wie die Firma Polensky & Zöllner. Da die Firma Zehethofer wußte, daß die Firma Polensky & Zöllner in ihrem Baulos das Material aus der dann auch von ihr benutzten Grube verwendete, hat sie sich eine Abschrift des Schreibens der Gruppenbauleitung an die Firma Polensky & Zöllner vom 11. Juni 1965 verschafft, in dem dieses Material als bedingt frostsicher bezeichnet wurde. Die Firma Zehethofer glaubte, Haager Material verwenden zu müssen, um die tägliche Menge von 500 m³ auf 1000 m³ zu erhöhen und so das gewünschte Fertigstellungsziel zu erreichen. Am 10. September 1965 sei Oberingenieur Legat der Firma Zehethofer beim Gruppenbauleiter von Amstetten gewesen und habe ihm von der Entnahme des Materials aus Haag Mitteilung gemacht. Der Gruppenbauleiter habe angesichts der Zwangslage dieser Verwendung zugestimmt.

Trotzdem laut Vertrag von ihr vollkommen frostsicheres Material verlangt war, habe die Firma keine Bedenken gehabt, das als beschränkt frostsicher bezeichnete Material zu verwenden, weil es auch in anderen Baulosen verwendet worden sei und die Bauherrschaft es genehmigt habe und weiters angesichts des knappen Fertigstellungstermins die Verwendung dieses Materials gerechtfertigt erschienen wäre. Die Frostschutzschicht sei zum überwiegenden Teil aus Wald-

heimer Material hergestellt worden, die Kiestragschichte aus einer Mischung von Wallseer — wieso dieses Material zum Einbau kam, kann im Punkt 3 nachgelesen werden — und Haager Material. Die Mischung sei derart erfolgt, daß das Material in Längsmahden aufgetragen und dann gegrädert wurde. In der Haager Grube hätten ungefähr 40.000 m³ bewegt werden müssen, von denen nur zirka 15.000 m³ hätten verwendet werden können. Die Eignung des entnommenen Materials sei in der Grube auf Grund des Augenscheines festgestellt worden. Soweit die Darlegungen der bauausführenden Firma Ing. Zehethofer.

Die Angaben decken sich mit den Aussagen des Losbauleiters und des Gruppenbauleiters. Als zu vermuten stand, daß der Fertigstellungstermin möglicherweise nicht eingehalten werden könne, ist nach Mitteilung des Losbauleiters der Firma zur rechtzeitigen Anlieferung der erforderlichen Mengen der Einbau von Haager Material zugestanden worden. Er habe diese Nachricht von der Firma Zehethofer erhalten und sich durch eine Rückfrage bei der Gruppenbauleitung von der Richtigkeit dieser Mitteilung überzeugt. Der Gruppenbauleiter gab zu Protokoll, daß er der Beimengung von Haager Material im Baulos 23 deshalb zugestimmt habe, weil die Firma Zehethofer unter Zeitdruck gestanden ist und das nachträglich bewilligte Wallseer Material zu grobkörnig und ohne Feinbestandteile gewesen sei. Der Stellvertreter des Gruppenbauleiters hingegen gibt an, daß ihm nicht bekannt sei, wer der Firma Zehethofer die Verwendung des Haager Materials zugestanden habe; Tatsache sei jedoch, daß das von der Firma angebotene Wallseer Material wegen seines geringen Sandgehaltes nicht verwendbar war und die Firma angeblich aus diesem Grunde ein solches aus Haag beismischte.

Der Leiter der autobahneigenen Bodenuntersuchungsstelle St. Pölten gibt an, daß der Ersatz des fehlenden Kornes des Wallseer Materials eventuell durch eine entsprechende Beimischung von Haager Material möglich gewesen wäre; die richtige Zusammensetzung wäre jedoch vorher im Laboratorium festzulegen gewesen.

Von Mitte September bis Anfang Dezember 1965 wurden von der Bodenprüfstelle St. Pölten 13 Proben aus der Frostschutz- und Tragschichte entnommen. Die Ergebnisse waren bei 2 Proben „frostsicher“, bei 11 Proben „beschränkt frostsicher“.

Die Mitteilung der Ergebnisse der Bodenprüfstelle erfolgte zwischen 21. Dezember 1965 und 20. Jänner 1966, also nach der Verkehrsübergabe des Bauloses, sodaß ihre Verwertung während des Baues nicht mehr möglich war.

Im Bericht des Institutes für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Hochschule Wien wird über das Baulos 23 ausgesagt:

„Das Material des Oberbaues stammt aus drei Gruben, und zwar Ulmerfeld-Waldheim, Wallsee und Haag. Zwischen km 171,5 und Baulosende sind dünne Zwischenlagen aus allen drei Materialien, welche ohne Durchmischung eingebaut wurden, vorhanden. Schäden sind an zahlreichen Stellen im ganzen Baulos aufgetreten mit Ausnahme einer kurzen Strecke zwischen km 171,0 und 171,6, in welcher offenbar Waldheimer Material eingebaut wurde. Abgesehen von diesen Strecken, kann besonders gegen Baulosende von einer einheitlichen Frostschutz- oder Kiestragschichte nicht gesprochen werden. Aus dem Vergleich der Ergebnisse der Bodenaufschlüsse und der Fahrbahnschäden entsteht unbedingt der Eindruck, daß die Schäden an jenen Stellen massiert sind, in welchen die Frostschutz- und Kiestragschichte ganz oder teilweise aus Kies der Gruben Haag hergestellt wurde.“

Daß das Material in dem Gemenge der Kiestrag- und Frostschutzschichte schlecht ist, zeigen die Probeentnahmen aus der Fahrbahn Wien—Linz besonders bei km 172,658, wo 15% Anteile unter 0,06 und 9% unter 0,02 mm in 9—25 cm Tiefe, und bei km 173,068, wo 17% Anteile unter 0,06 und 10% unter 0,02 mm ermittelt wurden.

Die Fahrbahn Linz—Wien wurde von der Boden- und Baustoffprüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung untersucht und dabei festgestellt:

„Im Baulos 23 ist sowohl die Trag- als auch die Frostschutzschichte in eine Oberschicht und in eine Unterschicht oder stellenweise auch mehrfach unterteilt. Die Oberschicht besteht meistens aus stark schluffigem Kies/Sand, die Unterschicht dagegen aus reinem Kies/Sand. Die genaue Grenze zwischen Trag- und Frostschutzschichte ist im Baulos 23 schwer erkennbar, weil die Beschaffenheit der Einzelschichten, nach Anzahl und Dicke streckenweise oft sehr verschieden sind, sodaß man oft nicht sagen kann, ob eine bestimmte Schicht zur Trag- oder Frostschutzschicht zu rechnen ist.“

Besonders extreme Werte sind bei km 169,857, wo 21,4% Anteile unter 0,075 mm und 12,7% Anteile unter 0,02 mm in 11 cm—35 cm Tiefe, und bei km 173,216, wo 21,5% Anteile unter 0,075 mm und 12,4% Anteile unter 0,02 mm in 13 cm—21 cm Tiefe ermittelt wurden.

Aus den vorstehenden Ausführungen über das Haager Material im Baulos 23 wäre zu entnehmen:

- a) Das Haager Material war in der Ausschreibung nicht vorgesehen und wurde auf Betreiben der Firma eingebaut, um durch kürzere Transportwege und Einsatz der für den Verkehr auf öffentlichen Straßen nicht zugelassenen Großraumtransporter den gesteckten Termin der Bauübergabe einhalten zu können. Die Verwendung des

Materials wurde von der Gruppenbauleitung mündlich genehmigt — es sind hierüber keine Schriftstücke vorhanden —, es besteht nicht einmal eine Eintragung im Baubuch.

- b) Das Material aus Haag sollte im Baulos 23 gleichzeitig zur Verbesserung des nicht entsprechenden, ebenfalls auf Betreiben der Firma nachträglich, im Widerspruch zum Angebot, zum Einbau genehmigten Materials aus Wallsee dienen. Der von den Firmenvertretern als Grädermischung bezeichnete Arbeitsvorgang bestand offenbar nur aus der Planierung der beiden Materialien, und die beabsichtigte Anreicherung des Wallseer Materials mit den Feinteilen aus Haag ist daher unterblieben. Dies ergibt sich einwandfrei aus der Tatsache, daß die Kiestrag- und Frostschuttschichte ein mehrschichtiges Gemenge verschiedener Materialien, und zwar des einwandfreien Materials aus Ulmerfeld-Waldheim, des feinteilmarmen Materials aus Wallsee und des feinteil- und schluffreichen Materials aus Haag, ist. Die Frostgefährlichkeit des letztgenannten Materials hat maßgeblich zur Zerstörung der Fahrbahn beigetragen.

3. Wallseer Material — Baulos 23

Hier gilt das bereits zum Haager Material Gesagte, nämlich, daß die Firma Zehethofer gemäß dem Leistungsverzeichnis verpflichtet gewesen wäre, Material aus der autobahneigenen Entnahmestelle Ulmerfeld-Waldheim für den Einbau der Frostschutz- und Kiestragschichte zu liefern. Mit Schreiben vom 15. Juni 1964 hat die Bauunternehmung das Amt der Nö. Landesregierung um Zustimmung gebeten, das Sand- und Kiesmaterial aus der Schotter- und Kiesdeponie des Bundesstrombauamtes in Wallsee beschaffen zu dürfen, mit der Begründung, daß der Transport aus der Entnahmestelle Ulmerfeld-Waldheim mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden sei. Das Ansuchen wurde vorerst von der Oberbauleitung abgelehnt, da einerseits die Qualität des Materials nicht entsprechend schien und andererseits die Firma hierfür die Verrechnung nach Position 37 (Alternativposition) verlangte. Das Wallseer Baggermaterial erreichte auf keinen Fall die Qualitäten des Sand/Kieses aus der autobahneigenen Entnahmestelle Ulmerfeld-Waldheim, was auch durch Siebversuche der Bodenprüfstelle St. Pölten anfangs bestätigt worden ist. Es schien somit die ganze Angelegenheit noch im Sommer des Jahres 1964 sowohl von der Gruppenbauleitung Amstetten als auch von der Oberbauleitung als indiskutabler Firmenvorschlag mehr oder weniger abgeschlossen gewesen zu sein.

Umsomehr überraschte die Genehmigung der Materialentnahme aus Wallsee durch die nö. Autobahnverwaltung. Das Bundesministerium

für Handel und Wiederaufbau, welches nachträglich mit der Angelegenheit befaßt wurde, hat nach längeren Ausführungen hiezu abschließend bemerkt, daß das Bemühen der Vertragsfirma, von der vertraglich bedungenen Entnahmestelle entbunden zu werden und eine viel näher zur Einbaustelle gelegene, allerdings nicht so gute Materialbezugsquelle genehmigt zu erhalten, den Versuch einer nachträglichen Aufwertung ihres der Ausschreibung zugrunde gelegten Angebotes bedeutet. Außerdem hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau darauf hingewiesen, daß dieses Sand/Kiesmaterial als Frostschutzmaterial nicht geeignet und als Tragschicht gerade noch brauchbar ist. Weiters wurde betont, daß auf diesen Umstand bei der Baudurchführung Bedacht zu nehmen sein werde.

Der Stellvertreter des Gruppenbauleiters von Amstetten erwähnt hiezu bei seiner Aussage vor der Kommission:

„Tatsache ist, daß das von der Firma später angebotene Wallseer Material wegen seines geringen Sandgehaltes nicht verwendbar war und die Firma angeblich aus diesem Grunde demselben ein solches aus Haag beimischte.“

Als Resümee wäre somit festzustellen, daß der mißlungene Versuch, den Mangel des Wallseer Materials an Feinteilen durch Zugabe von Haager Material auszugleichen, die mittelbare Ursache für die Schäden war.

4. Bitumenkies — Baulose 19, 21 und 22

In den Baulosen 19, 21 und 22 wurde der Bitumenkies von der Firma Swietelsky hergestellt. In den „Technischen Berichten“ zu den Leistungsverzeichnissen war vorgesehen, den Verkehr über die Bitumenkiesschichte bzw. über die Heißmischdecke auf den Tragwerksplatten als provisorische Fahrbahndecke zu führen. Aus diesem Grunde war auf die Qualität der Bitumenkiesschichte besonderer Wert zu legen, und es wurde eine möglichst dichte Herstellung sowie eine hohe Marshall-Stabilität verlangt. Ausdrücklich war eine Gewährleistungsfrist von drei Jahren für die unter Verkehr liegende Bitumenkiesschichte und Heißmischdecke bedungen.

Weiters war vorgeschrieben, daß der Hohlraumgehalt im Marshall-Probekörper im Maximum 5% betragen darf (Marshall-Dichte). Die Verdichtung beim Einbau mußte mindestens 95% der Marshall-Dichte aufweisen. Zur Erreichung der verlangten Marshall-Dichte war erforderlichenfalls die Beimischung von Füller (Kalkmehl) vorzusehen. Die Marshall-Stabilität hatte mindestens 350 kg bei 60° Celsius zu betragen; es war jedoch nach Möglichkeit eine solche von 500 kg anzustreben.

Mit diesen Vorschriften im „Technischen Bericht“ und im Leistungsverzeichnis wurde also

ganz besonders auf die der Bitumenkiesschichte als provisorischer Fahrbahnbelag zugeordnete Funktion hingewiesen und eine besondere Qualität des Bitumenkieses verlangt. Die im Leistungsverzeichnis vorgeschriebene Marshall-Stabilität von 350 kg — es waren sogar 500 kg anzustreben — geht weit über die in der „Anleitung für die Herstellung bituminöser Tragschichten im Heißmischverfahren“ der Forschungsgesellschaft, die allerdings nicht Vertragsbestandteil war, enthaltene Forderung von mindestens 250 kg bei schwerem bzw. mindestens 300 kg bei über-schwerem Verkehr (Autobahnen) hinaus.

Es soll hier nicht untersucht werden, in welche Verkehrskategorie der Verkehr auf der Strengbergstrecke in den Monaten Dezember 1965 und Jänner 1966 einzureihen gewesen wäre. Jedenfalls dürfte die Tagesverkehrs menge kaum über 5000 bis 6000 Kraftfahrzeugen gelegen sein.

Hinsichtlich der Anforderungen, die an die Bitumenkiesschichte gestellt wurden, herrschte also vollkommene Klarheit.

Die von der Firma Swietelsky in einem Wahlvorschlag zum Anbot angegebene Ausführungsart entspricht weitgehend den Vorschriften. Der Vorschlag enthält ebenfalls keine Bedenken.

Über die ausgeschriebene Dicke der Bitumenkiesschichte von 10 cm ist zu sagen, daß diese wohl unter den in der oa. Anleitung für die bituminösen Tragschichten angegebenen Werten von 12 bzw. 15 cm für einen Verkehr bis zu 3000 bzw. 6000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden liegt. Mit Rücksicht auf den provisorischen Charakter als Fahrbahnbelag und die gegenüber der „Anleitung“ wesentlich verschärften Gütevorschriften bestanden zur Zeit der Ausschreibung aber weder von seiten des Auftraggebers noch von seiten der Auftragnehmer Bedenken. Es wurde offenbar damit gerechnet, daß im Laufe der vorübergehenden Benützung als Fahrbahnbelag entstehende Schäden gering sein werden und leicht ausgebessert werden können. Diese Annahme stützte sich auf Erfahrungen, die in den letzten Jahren insbesondere auf der Südautobahn gesammelt werden konnten.

Am 7. Dezember 1965 wurden von der Bodenprüfstelle St. Pölten aus der fertigen Bitumenkiesschichte im Baulos 22 fünf Proben entnommen, deren Alter 98 bzw. 53 Tage betrug (vermutlich Unter- bzw. Oberschichte, deren Herstellung am 15. Oktober 1965 beendet war). Die Dicke der Bitumenkiesschichte betrug 11,3, 9,9, 7,9, 9,1 und 10 cm, die Marshall-Stabilität erreichte Werte zwischen 644 und 1096 kg, der Hohlraumgehalt der Marshall-Körper schwankte zwischen 4,4% und 7,7%, jener in der einzelnen Schichte zwischen 3,4% und 8,9%.

Ähnliche Ergebnisse liegen auch für die Baulose 19 und 21 vor.

Die Untersuchungen der Boden- und Baustoffprüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung zeigen bei den Marshall-Körpern ähnliche Resultate. Dagegen ergeben sich bei den Bohrkernen Hohlräume zwischen 5,25% und 17,70% des Gesamtvolumens, wobei sie im Baulos 23 mit zwei Ausnahmen durchwegs über 12% liegen. Dieser hohe Anteil an Hohlräumen läßt auf mangelhafte Verdichtung schließen. Die höheren Werte in jenen Strecken, in denen der Bitukies im November und Dezember 1965 eingebaut wurde, legen die Vermutung nahe, daß das Mischgut bereits zu stark abgekühlt auf die Baustelle gelangte und daher eine ordnungsgemäße Verdichtung nicht mehr möglich war.

Die Sieblinien, welche von der oben angeführten Prüfstelle ermittelt werden, liegen durchwegs im Bereich „A“ der „Anleitung“, sie entsprechen daher den Bedingungen.

Die ersten Bedenken, die von der Firma Swietelsky gegen den Bitukies bzw. dessen Einbau kamen, wurden nicht gegenüber dem Auftraggeber geäußert und richteten sich auch nicht gegen den Bitukies selbst, sondern gegen die Kiestragschichte. Wie aus einem Schriftwechsel zwischen den Firmen Swietelsky und Polensky & Zöllner hervorgeht, hat die erstere am 9. August 1965 die Haftung für die von ihr im Baulos 22 hergestellte Bitumenkiesschichte wegen „schlechter Tragschichte“ abgelehnt. Die Firma Polensky & Zöllner wies das Schreiben der Firma Swietelsky am 11. August zurück und schrieb dann weiter:

„... durch die gemeinsame Abnahme mit dem Bauherrn ist die Tragschichte sowohl hinsichtlich der Höhe als auch der Qualität für in Ordnung befunden. Die Fehlstellen im Bitukies sind nach unserer und auch der Meinung des Bauherrn durch den Einbau bei Regen und unmittelbar nach dem Regen entstanden. Es ist erforderlich, bei Regenwetter die Einbauarbeiten einzustellen und eine entsprechende Abtrocknung der Tragschichte abzuwarten.“

Auch beim weiteren Einbau des Bitukieses im Baulos 22 traten Mängel auf, die schließlich in dem Schreiben der Firma Swietelsky an die Firma Polensky & Zöllner vom 12. Oktober 1965 ihren Niederschlag fanden:

„Bezugnehmend auf die gemeinsame Besprechung und Begehung mit Vertretern der Bauherrschaft, Ihrer Firma und Vertretern unserer Firma, wurde einvernehmlich festgelegt, daß jene Teilstücke auf der Fahrbahn, die schadhaf sind, ausgebessert werden sollen. Das Aushacken der schadhafte bituminösen Kiestragschicht sowie die Auswechslung des zu bindigen Kiestragkörpers sollten von ihrer Firma ausgeführt werden, während wir das Liefern und den Einbau des Bitukieses kostenlos übernehmen sollten.“

Wie wir jedoch feststellen mußten, wurde wohl die bituminöse Stabilisierung ausgehakt und entfernt, eine Auswechslung des bindigen Kiestragkörpers jedoch nicht vorgenommen. Am Tage vor dem Einbau des Bitukieses, am 7. Oktober 1965, fand zwischen Ihrem sehr geehrten Herrn Dipl.-Ing. Nietsch und unseren Herren Dipl.-Ing. Lauf und Ing. Reithofer eine Besprechung statt, wobei ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß eine Auswechslung des bindigen Schottermaterials unserer Meinung nach unbedingt erfolgen solle. Mit der Begründung Ihrer Firma, daß dies nicht nötig sei, teilen wir Ihnen mit, daß wir nun keinerlei Haftung für etwaige weitere Schäden in der bituminösen Fahrbahn übernehmen werden.“

Aus diesem Schriftwechsel geht hervor, daß im Baulos 22, in dem die Bitumenkiesschicht — wie bereits erwähnt — am 15. Oktober 1965 fertiggestellt war, offensichtlich Schäden aufgetreten waren, die auf Herstellungsmängel zurückzuführen waren. Die Firma Swietelsky mußte, um den Fertigstellungstermin Ende Oktober 1965 einzuhalten, in den Baulosen 19, 21 und 22 im August und September 1965 bei jedem Wetter einbauen. Dadurch dürften Schäden im Bitukies entstanden sein, zu deren Behebung die Firma Swietelsky offenbar bereit war. Sie verlangte aber andererseits von der Firma Polensky & Zöllner die „Auswechslung des zu bindigen Kiestragkörpers“, wozu diese Firma aber nicht bereit war. Die Firma Swietelsky verlegte daher die Bitumenkiesschicht auf die von ihr als „schlecht“ bezeichnete Unterlage und lehnte die Haftung „für etwaige weitere Schäden in der bituminösen Fahrbahn“ ab.

Während im Baulos 22 die Bitumenkiesschicht am 15. Oktober 1965 fertiggestellt war, konnte in den übrigen Baulosen wegen der mangelnden Fertigstellung der Kiestragschicht der Bitukies nicht mehr im Oktober 1965 verlegt werden. Als neuer Fertigstellungstermin wurde Mitte Dezember 1965 festgelegt, und die Arbeiten wurden in forciertem Tempo Ende Oktober, Anfang November 1965 fortgeführt. Erst mit dem Eintritt des schlechten Wetters und als die Firmen gezwungen waren, um den Fertigstellungstermin im Dezember 1965 einzuhalten, die Bitumenkiesschicht bei Regen, Schnee und Frost einzubauen, wurden schwerwiegende und zu diesem Zeitpunkt auch berechnete Bedenken erhoben. Da diese Bedenken auch der Auftraggeber teilte, wurde den Firmen zugesichert, daß sie für Schäden, die auf diese ungünstigen Einbaubedingungen zurückzuführen sind, nicht haftbar gemacht werden. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, dem gegenüber auch von der Oberbauleitung Bedenken wegen des Bitukieseinbaues in so später Jahreszeit geäußert wurden, nahm dieses Risiko auf sich, um die

Strengbergstrecke möglichst rasch dem Verkehr übergeben zu können. Mitbestimmend für diese Entscheidung war, daß in früheren Jahren bei ähnlichen Arbeiten im Spätherbst keine besonderen Schäden aufgetreten waren.

Durch den Einbau der Bitumenkiesschicht auf nasser und gefrorener Unterlage bei Regen, Schnee und Frost sind stellenweise Schäden entstanden. Infolge der großen Transportweiten gelangte das Mischgut oftmals stark abgekühlt auf die Baustelle und konnte daher nicht mehr ordnungsgemäß verdichtet werden. Es entstanden Nester, undichte Stellen und Schäden an den Nahtstellen. Zwischen der Ober- und Unterschicht war stellenweise keine Bindung vorhanden, sodaß sich die Oberschicht ablöste. Diese Mängel begünstigten das Eindringen von Oberflächenwasser durch den Bitukies in die Kiestragschicht, was außerdem noch durch die Salzung der Fahrbahn nach der Verkehrsübergabe gefördert wurde.

Alle diese Mängel und widrigen Umstände hätten aber nicht zu den schweren Zerstörungen und Frostaufbrüchen im Feber 1966 geführt, wenn die Unterlage in Ordnung gewesen wäre. In den Baulosen 24 bis 27 wurde der Bitukies zur gleichen Zeit und unter den gleichen ungünstigen Bedingungen eingebaut, und es entstanden trotzdem keine Frostaufbrüche. In diesem Zusammenhang ist die Äußerung des Vertreters der Firma Swietelsky bemerkenswert, der meinte, die Schäden in den Baulosen 19, 21, 22 und 23 wären auch dann eingetreten, wenn der Bitukies schon im Oktober 1965 fertig gewesen wäre, wie es ja im Baulos 22 der Fall war. Es wurde bereits oben ausgeführt, in welcher Weise die Firma Swietelsky bereits frühzeitig auf die „schlechte Unterlage“ hingewiesen hatte.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß es infolge der ungünstigen Einbaubedingungen nicht überall möglich war, den Bitukies in der verlangten Qualität herzustellen — so vor allem hinsichtlich seiner Dichte —, und daß dadurch mehr oder minder große Schäden entstanden sind. Die schweren Frostaufbrüche aber sind nur dort aufgetreten, wo die Frostschutz- und Kiestragschichten aus Haager oder sonstigem, nicht frostsicherem Material hergestellt wurden.

Bitumenkies — Baulos 23

Im Baulos 23 wurde der Bitukies von der Firma Zehethofer hergestellt, wobei im „Technischen Bericht“ zum Leistungsverzeichnis die gleichen Bedingungen wie in den drei anderen Baulosen gestellt waren. Die 10 cm starke Bitumenkiesschicht war laut Leistungsverzeichnis, Position 57, mit Sand- und Kiesmaterial aus der autobahneigenen Entnahmestelle Ulmerfeld-Waldheim herzustellen.

Die Firma wandte sich mit zwei Briefen am 26. Feber und 28. Mai 1965 an die Bauherrschaft und hat dieser mitgeteilt, daß auf Grund von Auswertungen der Kiesproben durch die Firma Shell das in der Grube Waldheim angetroffene Material nicht geeignet wäre, als Bitumenkieslage dem Verkehr standzuhalten, und die Zufügung von füllerreichen Sanden, etwa 0/6 mm, unbedingt notwendig wäre. Außerdem sei diese Behauptung durch einen Großversuch erhärtet. Die Firma schlug drei Alternativen — Enthebung von der dreijährigen Haftung, Einbau einer Verschleißschichte, Beigabe von Überkorn und Füller — vor und verlangte für den Vorschlag 2 und 3 Mehrkosten.

Am 18. Juni 1965 teilte die Oberbauleitung der Firma Zehethofer mit, daß die Firma offenbar den erforderlichen Füllergehalt falsch eingeschätzt hätte und von der Bauherrschaft keine diesbezüglichen Mehrkosten anerkannt werden könnten. Von der ausschreibungsgemäßen Ausführung der Bitumenkieschicht könne somit nicht abgegangen werden, ebenso bleibe die dreijährige Haftung voll wirksam.

Am 2. Juli 1965 antwortete die Firma mit einem Schreiben, worin sie feststellte, daß sie sich nie geweigert hätte, in ausreichender Menge Füller beizugeben, jedoch die fehlende Menge der Mineralgerüst-Komponente 0/6 mm bzw. 0/8 mm maßgebend sei.

Die Firma lehnte neuerlich die Haftung ab und ersuchte um diesbezügliche schriftliche Bestätigung.

Am 11. August 1965 fand laut Aktenvermerk der Firma Zehethofer eine Besprechung bei der Oberbauleitung statt, wobei angeblich vom Oberbauleiter der Firma die verbindliche Zusage gegeben wurde, an sie nicht wegen Haftarbeiten heranzutreten, wenn das gesamte gebrochene Überkorn der Oberschicht beigegeben werde, wodurch zusätzliches Feinkorn in diese gelangen würde. Natürlich dürfe sich die Bitukiesdecke nicht in „riesige Schollen“ auflösen.

Am 8. November 1965 richtete die Firma Zehethofer an die Oberbauleitung ein Schreiben, worin sie nochmals auf die ungeeignete Zusammensetzung des Sand- und Kiesmaterials aus Ulmerfeld hinwies, keine Verantwortung für daraus resultierende Schäden zu übernehmen gedenke und auch nicht bereit wäre, diesbezügliche Gewährleistungsansprüche anzuerkennen.

In einem weiteren Schreiben vom 25. November 1965 wird aus Gründen der schlechten Einbaubedingungen (strenger Frost) jede Verantwortung für die Haltbarkeit der Bitumenkieslagen unbedingt abgelehnt.

In einem Schreiben der Firma Zehethofer vom 9. Dezember 1965 an die Oberbauleitung wies die Firma nach Abschluß der Arbeiten nochmals auf die schlechte Qualität sowie auf die bereits

aufgetretenen Schäden an der Bitukieschichte hin und kündigte an, alle Schadensbehebungen voll in Rechnung zu stellen.

Ein Antwortschreiben des Amtes der Nö. Landesregierung an die Firma Zehethofer vom 21. Dezember 1965 stellte nochmals die volle Haftung der Firma fest und nahm nur jene bei niedrigen Temperaturen unmittelbar vor der Verkehrsübergabe hergestellten Deckenabschnitte aus.

In demselben Schreiben wies aber das Amt der Nö. Landesregierung noch darauf hin, daß bei Auftreten von Schäden die Beschaffenheit der darunterliegenden Schichten, und zwar Frostschutzschichte und Kiestragschichte, zu beurteilen sein werde, da die Qualität des hier eingebauten Materials schon während der Baudurchführung oftmals Anlaß zur Beanstandung von seiten der Bauleitung gegeben habe.

Ein Untersuchungsergebnis der Bodenprüfstelle St. Pölten vom 14. Jänner 1966 zeigt, daß die Marshall-Probekörper im Mittel über die gesamte Strecke den Ausschreibungsbedingungen entsprechen. Einige Proben weisen zu geringe Werte auf.

Die Prüfungsergebnisse der Bodenprüfstelle des Amtes der Oö. Landesregierung lassen erkennen, daß die Bitukieschichte des Bauloses 23 gegenüber den anderen drei Baulosen (Firma Swietelsky) einen beträchtlich größeren Hohlraumgehalt (bis zu 17,5% auf der Nordfahrbahn und bis zu 17,7% auf der Südfahrbahn) aufweist. Dieses Ergebnis scheint zunächst die seit langem geäußerten Bedenken der Firma gegen die angeblich ungünstige Kornzusammensetzung des Materials aus Ulmerfeld zu bekräftigen. Gleichzeitig weisen jedoch die Sieblinien mit einer einzigen Ausnahme eine durchaus entsprechende Kornverteilung auf. Es muß daher angenommen werden, daß bei dem langen Anfahrtsweg von 20 km bei Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt das Mischgut einer starken Abkühlung unterworfen und daher keine einwandfreie Verdichtung mehr möglich gewesen war.

Zu dieser Feststellung einer Qualitätsverminderung der Bitukieschichte muß jedoch bemerkt werden, daß auch alle im Strengbergbereich östlich des Bauloses 23 eingesetzten Firmen das Material aus Ulmerfeld-Waldheim für die Bitumenkieschichte verwendet haben und dort keine Schäden aufgetreten sind. Die Schadensursache scheint also auch im Baulos 23 die mangelnde Festigkeit der Frostschutz- und Kiestragschichte gewesen zu sein.

5. Fertigstellungstermin

In den Leistungsverzeichnissen für die Baulose 19, 21, 22 und 23 war der 31. Oktober 1965 als Fertigstellungstermin genannt. Bei Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Termins war ein Pönale von 3000 S pro Kalendertag vorgesehen.

Anlage 1

111

In den Niederschriften, die anlässlich der Bauübergaben angefertigt wurden, heißt es, daß die Auftragnehmer ehestens ein ausführliches Bauprogramm mit Angabe der Beschäftigtenzahl und der zum Einsatz gebrachten Geräte usw. vorlegen werden. In diesen Niederschriften wurde vom Auftraggeber auch festgestellt, daß auf die systematische und rechtzeitige Inangriffnahme der Vorbereitungsarbeiten größtes Gewicht gelegt wird.

Das Verlangen der Bauherrschaft wurde jedoch nicht überall erfüllt. So hat die Firma Swietelsky im Baulos 21 erst im Sommer 1964 mit den Arbeiten begonnen, obwohl die Bauübergabe bereits am 17. Oktober 1963 erfolgt ist. Die Gruppenbauleitung Amstetten wies in ihrem Schreiben vom 8. April 1964 an die Bauunternehmung darauf hin, daß die Leistungen im Vergleich mit dem vorgelegten Bauzeitplan bereits unterschritten sind. Auch sei der Einsatz von Baugeräten ungenügend.

Die Kommission mußte feststellen, daß Bauzeitpläne — wenn überhaupt — nur verspätet dem Auftraggeber vorgelegt wurden. Kontrollen, ob die ausgeführten Leistungen mit den Soll-Ständen der Bauzeitpläne übereinstimmen, wurden von den örtlichen Bauleitungen überhaupt nicht und von der Gruppenbauleitung nur in ungenügendem Ausmaß durchgeführt. Die Gruppenbauleitung Amstetten mußte in ihrem Schreiben vom 11. Juni 1964 an die Firma Swietelsky darauf verweisen, daß in den Baulosen 19 und 21 die Leistung bis Ende Mai 1964 nur ein Drittel der auf Grund der Bauzeitpläne auszuführenden betrug. Gleichzeitig wurde schon damals die Befürchtung ausgesprochen, daß wegen des ungenügenden Baufortschrittes der vertragliche Fertigstellungstermin nicht wird eingehalten werden können.

In der Folge haben schlechte Wetterbedingungen, die in der Zeit vom Oktober 1964 bis Juni 1965 eintraten, auf die Fertigstellung der Arbeiten einen wesentlichen Einfluß gehabt. Genaue Aufzeichnungen über den Entfall der dadurch verlorengegangenen Arbeitszeiten sind jedoch weder bei den örtlichen Bauleitungen noch bei der Gruppenbauleitung vorhanden.

Infolge der langen Schlechtwetterperiode war es einerseits unmöglich, die von den Bauunternehmungen verursachten Bauzeitverluste aufzuholen, andererseits verschoben sich dadurch die Fertigstellungsarbeiten immer mehr in die winterliche Jahreszeit. Als die Auswirkungen der Ausfallstage erkennbar waren, suchten die Bauunternehmungen um Bauzeitverlängerungen an. So die Firma Swietelsky mit Schreiben vom 25. Juni 1965 für das Baulos 21 bis zum 31. Mai 1966. Die Gruppenbauleitung bewilligte mit Schreiben vom 1. Juli 1965 eine Verlängerung bis Ende November 1965. Die Firma gab sich

mit dieser Entscheidung jedoch nicht zufrieden, gab mit Schreiben vom 11. August 1965 den Baurückstand für die Frostschutz- und Tragschicht mit 2½ bis 3 Monaten bekannt und ersuchte um Unterbrechung der Arbeiten und um neuerliche Verlängerung der Bauzeit bis 31. Mai 1966. Dieses Ansuchen der Firma wurde abschlägig beschieden.

Um den Fortschritt der Bauarbeiten zu überprüfen, fand am 27. August 1965 eine Bereisung des Strengbergabschnittes durch Vertreter des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau und der Oberbauleitung statt, bei der man übereinkam, den Abschnitt Ennsdorf—Oiden Anfang Dezember 1965 dem Verkehr zu übergeben. Die Voraussetzungen dafür waren durchschnittliche Witterungsverhältnisse sowie die Bewältigung noch umfangreicher Arbeiten in den Baulosen 19, 21 und 23. In der Folge wurde der Baufortschritt vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau noch viermal, und zwar am 30. September, 10. und 17. November sowie am 3. Dezember 1965, überprüft.

Mit Einbruch des schlechten Wetters, es war dies der 13. November 1965, haben die Bauunternehmungen gegen die Fortsetzung der Arbeit Bedenken geäußert. Sie hielten den Einbau der Kiestragschichte bei Frost, die Durchfeuchtung bei Tauperioden und das Aufbringen der Bitukiesschichte bei niederen Temperaturen für ein Ausführungsrisiko. Die Firma Swietelsky hat im Schreiben vom 17. November 1965 an die Oberbauleitung erklärt, sie müsse wegen der schlechten Witterung (Regen, Schnee, Frost und starker Wind) aus Qualitätsgründen die Arbeit einstellen oder lehne eine Haftung ab. Die im Baulos 23 tätige Firma Zehethofer führte am 23. November 1965 eine Baubucheintragung ähnlichen Inhaltes durch.

Mit Rücksicht auf den endgültig festgelegten Fertigstellungstermin — dieser war für den 11. Dezember 1965 vorgesehen — entschied die Oberbauleitung trotz der erwähnten Bedenken, daß die Arbeiten zum Abschluß zu bringen seien, auch wenn die Fertigstellung unter außerordentlich ungünstigen Umständen erfolgen müßte. Gleichzeitig wurde die Bereitschaft der Bauherrschaft zur Übernahme der Kosten für die Behebung von Schäden erklärt, die aus diesem Grund entstehen können. Die örtlichen Bauleiter wurden angewiesen, entsprechende Baubucheintragungen zu machen.

Der Fertigstellungstermin wurde unter diesen Voraussetzungen eingehalten.

Die Firmen wurden also zur Fertigstellung der Arbeiten verhalten, wofür offensichtlich der Wunsch ausschlaggebend war, diesen Autobahnabschnitt noch vor Winterereinbruch dem Verkehr zu übergeben. Die Bereitwilligkeit der Bauherrschaft, die Kosten der Behebung eventuell auftretender Schäden zu übernehmen, war zu weit-

gehend, denn es wurde dabei nicht berücksichtigt, daß die Bauunternehmungen schon von allem Anfang an in Verzug geraten waren und daß außerdem gegen die Qualität der Tragschicht Bedenken bestanden, wie aus dem Schriftwechsel zwischen den Firmen Swietelsky und Polensky & Zöllner hervorgeht. (Siehe hiezu auch die Ausführungen im Punkt 4.)

6. Verkehrsbeschränkung

Im Zuge der von der Kommission gepflogenen Erhebungen wurde als eine der Ursachen, die zu den auf der Strengbergstrecke aufgetretenen Schäden führten, auch die uneingeschränkte Verkehrsübergabe angeführt. Hierbei wiesen die Vertreter der Bauunternehmungen besonders auf die ungünstigen klimatischen Verhältnisse auf dieser Strecke, die noch dazu eine Bergstrecke ist, sowie auf die schlechten Herstellungsbedingungen der provisorischen Fahrbahndecke und auf die überforderte Deckenkonstruktion hin. Eine ähnliche Auffassung vertrat der Straßenbaudirektor von Niederösterreich.

Der Leiter der für den Autobahnbau zuständigen Abteilung im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bezog in dieser Frage keinen eindeutigen Standpunkt. Er vertrat einerseits die Meinung, daß allein wegen der provisorischen Fahrbahndecke eine Verkehrsbeschränkung nicht notwendig sei, wenn der Unterbau in Ordnung ist. Andererseits glaubte er sich jedoch zu erinnern, daß der Vertreter des Bundesministeriums bei der Kommissionierung der Strecke beauftragt war, für eine Geschwindigkeitsbeschränkung einzutreten. Er hatte auch die Vornahme eines Lokalausweises beantragt, weil nach Meinung der Sektion II des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau Verkehrsbeschränkungen erforderlich sein werden. Er mußte zugeben, daß das Ministerium die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht durchsetzte, sich allerdings auch nicht sehr nachhaltig dafür verwendet hat.

Der Oberbauleiter von Niederösterreich hat nach seiner Angabe den mit der Erhaltung der Autobahn betrauten Bediensteten als Vertreter des Amtes der Nö. Landesregierung zur Behördenverhandlung über die Freigabe der Strecke entsandt und ihn sowie die Gruppenbauleitung beauftragt, bei dieser Verhandlung eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu verlangen. Eine Begründung für diesen Auftrag hat der Oberbauleiter weder bei der Auftragserteilung noch bei seiner Befragung angegeben. Dies dürfte auch dafür ausschlaggebend gewesen sein, daß der Vertreter des Amtes der Nö. Landesregierung bei der Behördenverhandlung keinen formellen Antrag auf Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung gestellt hat.

Auch der Leiter der Behördenverhandlung hat angegeben, daß weder der Vertreter des Ministeriums noch der des Amtes der Nö. Landes-

regierung formell die Festsetzung einer Verkehrsbeschränkung beantragt haben. Es sei wohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung — eine andere Verkehrsbeschränkung wurde gar nicht diskutiert — besprochen worden, doch seien schließlich mit Rücksicht auf das Vorhandensein zweier getrennter Fahrbahnen und auf den augenscheinlich guten Zustand der Strecke alle Verhandlungsteilnehmer zur Auffassung gelangt, daß von der Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung Abstand zu nehmen wäre. Der gleiche Sachverhalt ergibt sich aus der am 9. Dezember 1965 über den Lokalausweis aufgenommenen Niederschrift. Laut dieser Niederschrift haben am Lokalausweis außer dem Leiter der Amtshandlung noch ein Vertreter der Sektion II des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau, der des Amtes der Nö. Landesregierung sowie je ein Vertreter des Landesgendarmeriekommandos und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit teilgenommen. Nicht vertreten waren die am Baugeschehen unmittelbar Beteiligten, die über den Bauzustand informiert sein mußten und aus diesem Grunde allenfalls für die Erlassung von Verkehrsbeschränkungen hätten eintreten können, nämlich die Baufirmen und die Gruppenbauleitung Amstetten. Der Gruppenbauleiter, der angeblich vom Oberbauleiter beauftragt war, eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu verlangen, war verhindert, am Lokalausweis, zu dem er eingeladen war, teilzunehmen, und hat angegeben, daß er bei der Verhandlung von seinem Stellvertreter vertreten wurde, doch scheint auch dieser in der Verhandlungsniederschrift nicht als Teilnehmer auf.

Auf Grund des dargelegten Sachverhaltes steht fest, daß die Verkehrsbeschränkungen seinerzeit nicht mit der gleichen Intensität verlangt wurden, mit der ihre Nichtvorschreibung jetzt als teilweise Schadensursache bezeichnet wird. Die bei der Kommissionierung bekannten Tatsachen reichten nicht für die Verfügung solcher Beschränkungen aus. Die Firmen, die die Konstruktionsmängel als Begründung für die Erlassung einer Verkehrsbeschränkung anführen, waren zu der Augenscheinverhandlung nicht geladen und hätten, ohne die von ihnen erbrachte Arbeit in ein etwas fragwürdiges Licht zu stellen, wohl auch kaum für die Erlassung von Verkehrsbeschränkungen plädieren können. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau und die Oberbauleitung haben ihren Vertretern beim Lokalausweis keine konkreten und begründeten Aufträge zur Beantragung von Verkehrsbeschränkungen erteilt.

7. Salzstreuung

Als eine der möglichen Ursachen für das Auftreten der Schäden auf den Strengbergen wurde auch die Salzstreuung genannt.

Die Firma Swietelsky hat darauf hingewiesen, daß vor Aufbringung der Bitukiesschichte gesalzen werden mußte, da die Unterlage gefroren war. Dadurch trat eine Wasseranreicherung in der Kiestragschichte unmittelbar unter dem Bitukies ein.

Die Firma Zehethofer nannte im Zusammenhang mit einem Hinweis auf die schlechten Einbaubedingungen auch die Salzspreuung als eine mögliche Ursache der Schäden.

Der Oberbauleiter gibt an, daß die Salzung der provisorischen Fahrbahndecke durchgeführt werden mußte, da die Strecke ohne Einschränkung dem Verkehr übergeben wurde und nur so ein verkehrssicherer Zustand erhalten werden konnte. Er ist jedoch der Meinung, daß die Firmen auch trotz der Salzung von der Haftung nicht befreit sind.

Dazu wäre folgendes zu sagen:

Im „Vorläufigen Merkblatt über die Verwendung von Auftausalzen im Straßenwinterdienst“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen wird im Punkt 6 die „Anwendung von Auftausalzen“ behandelt. Es wird festgestellt, daß bituminöse Decken von Tausalzen der üblichen Art chemisch nicht angegriffen werden, eventuelle Schäden sind daher auf physikalische Einflüsse zurückzuführen. Auftausalze erzeugen Nässe, und das entstehende Wasser dringt in undichte Beläge ein und ruft Schäden hervor. Daher sollen nur dichte Beläge mit Salz bestreut werden und auch diese erst nach einer Liegedauer von wenigstens einem Jahr.

Im Punkt 6,21 heißt es: „... besonders Straßenstrecken mit nicht frostsicherem Ober- bzw. Unterbau werden, wenn deren Decken porös oder rissig und daher wasserdurchlässig sind, im erhöhten Maße Schäden infolge der durch die Salzspreuung bedingten Durchfeuchtung und der dadurch herabgesetzten Tragfähigkeit erwarten lassen.“

Da der verlegte Bitukies sicher nicht vollkommen dicht war, kann angenommen werden, daß das durch die Salzspreuung entstandene Schmelzwasser zumindest zum Teil in die Kiestragschichte gelangte und auf diese die oben geschilderte ungünstige Wirkung ausübte.

Allerdings wurde dadurch in jenen Strecken, in denen der Bitukies auf eine nasse bzw. gefrorene Tragschichte verlegt wurde, nur ein bereits bestehender Zustand weiter verstärkt.

Dagegen traten Schäden trotz dieser wahrscheinlichen zusätzlichen Durchfeuchtung der Unterlage nur dort auf, wo Haager oder sonstiges frostgefährliches Material in den Frostschutz- oder Tragschichten eingebaut war, während in den anderen Strecken keine Schäden entstanden. Diese Erscheinung findet ihre Erklärung in der Feststellung des Institutes für Grundbau und Boden-

mechanik der Technischen Hochschule Wien, daß der lehmige Kies aus Haag sehr rasch Wasser ansaugen, jedoch nicht oder nur langsam abgeben kann.

Die Schlußfolgerung erscheint daher berechtigt, daß das durch die Bitukiesschichte infolge der Salzspreuung eventuell eingedrungene Wasser in jenen Strecken, in denen frostsicherer Material in der Unterlage eingebaut ist, klaglos abgeleitet wurde, während es in den Strecken mit frostgefährlichem Material zu einer weiteren Wasseranreicherung und in Verbindung damit zu einer weiteren Verminderung der Tragfähigkeit führte.

8. Autobahneigene Bodenprüfstelle

In St. Pölten besteht eine autobahneigene Bodenprüfstelle. Sie war nach Aussage des Oberbauleiters bis zum Jahre 1961, nach Aussage des Leiters der Prüfstelle bis ungefähr 1963 personell recht gut besetzt. Durch Abbaumaßnahmen und Kündigungen seitens der Bediensteten verlor die Bodenprüfstelle in der Folge bewährte Mitarbeiter. Dies ging so weit, daß die Bodenprüfstelle schließlich kaum mehr in der Lage war, die Untersuchungsergebnisse schriftlich auszufertigen, da ihr zeitweise nicht einmal mehr eine Schreibkraft zur Verfügung stand. Auf eine Personalvermehrung abzielende Vorstellungen des Leiters der Prüfstelle und von Organen der Bauaufsicht, wie z. B. des Stellvertreters des Gruppenbauleiters von Amstetten bei der Oberbauleitung, blieben ohne Erfolg, da das notwendige Fachpersonal nicht aufgetrieben werden konnte. Unter diesen Umständen war die Bodenprüfstelle nicht in der Lage, regelmäßige Untersuchungen durchzuführen, sondern mußte sich, wie der Leiter der Prüfstelle angab, „auf die Fälle beschränken, in denen es gebrannt hat“.

Hält man sich vor Augen, daß die Bodenprüfstelle nicht nur für die Strengbergstrecke zuständig, sondern dauernd und laufend mit Untersuchungen für den Autobahnbau in ganz Niederösterreich beschäftigt war und daß faktisch jeder Losbauleiter, wenn auch im Wege der Gruppenbauleitung, das Recht hatte, ihre Dienste in Anspruch zu nehmen, dann ist es verständlich, daß die Untersuchungen durch die Prüfstelle oft wochenlang und weit darüber hinaus andauerten und daß die Bodenprüfstelle nur in unzureichendem Maße in der Lage war, das Material an der Einbaustelle zu prüfen, weil die Ergebnisse gerade solcher Prüfungen in der kürzesten Zeit hätten vorliegen müssen.

Trotzdem die geringe Leistungsfähigkeit der Bodenprüfstelle den Losbauleitern wegen der langen Wartezeiten auf die Untersuchungsergebnisse hätte bekannt sein müssen und dem Gruppenbauleiter von Amstetten sowie dem Oberbauleiter effektiv bekannt war, haben sich sämtliche Bauaufsichtsorgane auf die Bodenprüf-

stelle verlassen. Der Gruppenbauleiter hat anlässlich der Befragung durch die Kommission festgestellt, daß hinsichtlich der Qualität des Materials für ihn nur die Beurteilung durch die Bodenprüfstelle maßgebend war. Der Oberbauleiter hat erklärt, er sei der Meinung gewesen, „daß die Bodenuntersuchungen in St. Pölten laufend durchgeführt werden“. Der Oberbauleiter hat noch ein übriges getan und in dem Rundschreiben vom 17. Juli 1964 an alle Gruppenbauleiter der Autobahn und an die Bodenprüfstelle St. Pölten Richtlinien über die Beurteilung der Frostsicherheit erlassen und darin eine Unterscheidung zwischen

frostsicher — beschränkt frostsicher — frostgefährlich

getroffen. Die Bodenprüfstelle St. Pölten hatte auf Grund dieser Anordnung „von den entnommenen Bodenproben die Kornverteilung zu ermitteln und den sich daraus ergebenden Punkt in das Diagramm zur Beurteilung der Frostsicherheit auf Grund der Kornverteilung einzutragen. Auf Grund dieser von der Bodenprüfstelle St. Pölten gelieferten Unterlage, womit die Einstufung des untersuchten Bodenmaterials eindeutig festgelegt ist“, hatte die Gruppenbauleitung die endgültige Verwendungsfähigkeit des geprüften Materials festzusetzen. Damit wurde der ohnehin schwer überlasteten Bodenprüfstelle auch noch ein wesentlicher Teil jener Verantwortung übertragen, die ausschließlich von den bauausführenden Firmen zu tragen gewesen wäre.

Gemäß den Leistungsverzeichnissen waren als Frostschutzmaterial nur vollkommen frostsichere Böden zu verwenden, und nach den „Einleitenden Anmerkungen“ war die Eignung des aus den Entnahmestellen gewonnenen Materials hinsichtlich seines jeweiligen Verwendungszweckes von den Auftragnehmern nachzuweisen. Keine einzige der in den vier Baulosen beschäftigten Baufirmen hat diesen Nachweis je erbracht. Laut übereinstimmender Aussage der von der Kommission befragten Firmenvertreter haben sich auch die Firmen auf die Untersuchungen der autobahneigenen Prüfstelle verlassen. Die Vertreter zweier Firmen erklärten darüber hinaus, daß seit eh und je die Überprüfung der Bodenproben durch die autobahneigene Prüfstelle erfolgt. Nur die im Baulos 23 beschäftigte Firma hat erklärt, sie hätte neben der Bodenprüfstelle St. Pölten auch in einer eigenen Anlage Bodenuntersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse jedoch nur firmenintern verwendet, sodaß auch diese Firma ihrer Verpflichtung zum Nachweis der Eignung des Materials nicht nachgekommen ist.

Es hat die Bauunternehmungen offenbar weder gestört, daß sie auf die Prüfungsergebnisse lange warten mußten, noch daß sie diese zum Teil überhaupt nicht zu sehen bekamen — auch in

den Fällen nicht, in denen sie selbst über den Losbauleiter oder im Wege der Gruppenbauleitung um die Vornahme der Untersuchungen gebeten hatten. Sie haben sich mit der Annahme begnügt, daß das Material in Ordnung ist, wenn gegen seine Verwendung kein Einwand erhoben wurde.

Überdies haben die Unternehmungen für die Bodenuntersuchungen, die eigentlich von ihnen vorzunehmen gewesen wären, der Bodenprüfstelle St. Pölten keine Vergütungen geleistet.

9. Verhalten der staatlichen Bauleitung und der Baufirmen

Von dem allgemein bekannten Mangel an gut ausgebildetem technischem Personal ist naturgemäß auch die Autobahnverwaltung nicht verschont geblieben. Auf diese Tatsache wurde anlässlich der Befragung durch die Kommission auch von verschiedenen Beamten der Nö. Landesbaudirektion hingewiesen. Anstatt nun daraus die Lehre zu ziehen und das vorhandene Personal zu einer möglichst intensiven Bauüberwachung heranzuziehen und zu verhalten, hat man es in der Frage der Materialprüfung und der Entscheidung über die Verwendungsfähigkeit einzubauender Materialien mit einer Verantwortung belastet, die auf Grund der Vertragslage ausschließlich von den Bauunternehmungen zu tragen gewesen wäre. Auf die in diesem Zusammenhang getroffenen Feststellungen im Punkt 8 wird verwiesen.

Daß sich die Oberbauleitung und die Gruppenbauleitung gerade in der überaus heiklen Frage des zur Verwendung gelangenden Materials mit den Firmen in eine — übrigens auch nach Ansicht des Leiters der Sektion II des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau — überflüssige Diskussion eingelassen haben, anstatt auf der Einhaltung der vertraglichen Bedingungen zu bestehen, hatte weitgehende Folgen.

Vor allem entstand bei den Losbauleitern eine gewisse Unsicherheit bei der Beurteilung der Eignung des Materials. Alle Losbauleiter haben, obwohl ihnen durch entsprechende Anweisungen der Oberbauleitung eine genaue Führung der Baubücher und eine gewissenhafte Überwachung der bedingungsgemäßen Ausführung von Bauarbeiten zur Pflicht gemacht worden war, es unterlassen, ihre Bedenken gegen die Verwendung des Haager Materials in Baubucheinträgen festzuhalten, sondern haben sich mit mündlichen Mitteilungen an den Gruppenbauleiter und dessen Stellvertreter begnügt. Der Losbauleiter des Bauloses 22 hat von der Baufirma Maßnahmen zur Bodenverbesserung und der Losbauleiter der Baulose 19 und 21 die Entfernung des eingebauten Tragschichtmaterials im Baulos 19 verlangt, wozu die Firma allerdings erklärt hat, einen solchen Auftrag nie

erhalten zu haben. Er ist auch weder schriftlich ergangen noch im Baubuch festgehalten. Der Stellvertreter des Gruppenbauleiters hat ebenfalls angegeben, diesen Auftrag erteilt, sich aber von dessen Durchführung aus Zeitmangel nicht überzeugt zu haben. Darüber hinausgehende Anordnungen, wie etwa die Baueinstellung, haben die Losbauleiter nicht getroffen, weil sie befürchten mußten, daß die Baufirmen dies zum Anlaß für eine Terminüberschreitung nehmen könnten, und weil die Baueinstellung über ihre Befugnisse gegangen wäre. Ob die letztere Behauptung der Losbauleiter zutrifft, konnte nicht überprüft werden, da eine Kompetenzabgrenzung für die einzelnen Bauaufsichtsstellen nicht besteht.

In diesem Zusammenhang erscheint erwähnenswert, daß es die Gruppenbauleitung offenbar unterlassen hat, die Losbauleiter von wichtigen Entscheidungen in Kenntnis zu setzen. So erklärte der Losbauleiter für die Baulose 19 und 21, keine Weisung über die Einbaufähigkeit von bedingt frostsicherem Material erhalten, sondern nur davon gehört zu haben. Das Schreiben der Gruppenbauleitung an die Firma Swietelsky vom 6. Mai 1964, wonach nur frostsicheres Material einzubauen war, habe er nicht zur Kenntnis bekommen. Der Losbauleiter des Bauloses 23 gab an, er habe die Nachricht, daß der Firma Zehethofer der Einbau von Haager Material zugestanden wurde, von der Unternehmung erhalten und habe sich erst durch eine Rückfrage beim Gruppenbauleiter von der Richtigkeit dieser Mitteilung überzeugen müssen. Diese Aussage ist deshalb glaubwürdig, weil der Gruppenbauleiter — mangels jedweder schriftlicher Unterlagen muß dies angenommen werden — der Firma Zehethofer diese Bewilligung mündlich erteilt hat.

Der Gruppenbauleiter hat weiters angegeben, die im Baulos 19 beschäftigte Firma hätte das Haager Material eigenmächtig verwendet und er habe erst eine Woche später davon erfahren, dagegen allerdings keinen Einspruch erhoben, weil das Material im eingebauten und abgewalzten Zustand keinen schlechten Eindruck auf ihn gemacht habe und er schon wegen des Termindruckes nicht darauf bestanden habe, das Material durch ein anderes ersetzen zu lassen. Daß die Gruppenbauleitung mit Schreiben vom 27. April 1964 an die bauausführende Firma den Einbau dieses Materials in die Tragschicht abgelehnt hatte, habe er vergessen. Derart wichtige Tatsachen, wie z. B. eine Änderung der vertraglichen Entnahmestelle schriftlich festzuhalten, hat der Gruppenbauleiter verabsäumt, ganz abgesehen davon, daß er anlässlich der Befragung durch die Kommission auch erklärte, es sei nicht in seiner Ingerenz gelegen, in den Ausschreibungsunterlagen enthaltene Bezugsquellen abzuändern. Aber auch sonst sind die Äußerungen des Gruppenbauleiters voll von Widersprüchen. Im Gegensatz zu seinen obigen Ausführungen behauptete er

nämlich, ab dem Frühjahr 1965 wiederholt bei der Oberbauleitung seine eigenen und die von den Losbauleitern an ihn herangetragenen Bedenken gegen die Qualität des Haager Materials vorgebracht zu haben, dies allerdings auch wieder nicht schriftlich, sondern anlässlich von allgemeinen Dienstbesprechungen und in persönlichen Aussprachen mit dem Oberbauleiter. Seine angeblich in dieser Angelegenheit an die Firmen und die Losbauleiter ergangenen Weisungen sind ebenfalls nicht schriftlich belegt.

Der Stellvertreter des Oberbauleiters hat die Bauübergabeverhandlung für das Baulos 22 geleitet, bei der die Firma die Absicht äußerte, Material für die Frostschutz- und Kiestragschichte aus den Haager Gruben zu entnehmen, obwohl sie solche aus dem Raum „Enns und Umgebung“ angeboten hatte. Er erklärte, gegen diese Absicht der Firma deshalb keinen Einspruch erhoben zu haben, weil er der Meinung gewesen sei, daß Haag unter dem Begriff „Enns und Umgebung“ subsumiert werden könne. Es fällt schwer, dieser Meinung des Stellvertreters des Oberbauleiters zu folgen, wenn man sich vor Augen hält, daß seine eigene Dienststelle in der von ihr verfaßten Ausschreibung, die ihm ja bekannt gewesen sein mußte, sehr wohl einen Unterschied zwischen diesen beiden Entnahmestellen machte, als sie angab, daß das Material aus dem Raum St. Valentin (Ennsniederung) oder Haag stammen müssen.

Mit der Frage der Verwendbarkeit des Haager Materials wurde der Oberbauleiter wiederholt befaßt, am eingehendsten von dem angeblich mit der Bearbeitung der bodenmechanischen Agenden bei der Gruppenbauleitung Amstetten betrauten Stellvertreter des dortigen Gruppenbauleiters. Dieser erhob, als Bedenken gegen die Verwendung von Haager Material auftraten — ein genauer Zeitpunkt konnte mangels einer schriftlichen Unterlage nicht festgestellt werden —, bei der Oberbauleitung die Forderung, die sogenannte Aichhornkurve als Frostkriterium festzulegen.

Dieser Forderung wurde jedoch nicht stattgegeben, da als wahrscheinliche Folge der Einbau von Haager Material überhaupt hätte untersagt werden müssen. Dies hätte eine Änderung der Vertragslage bedingt und allenfalls die Gewährung von Aufzahlungen für andere Kieslieferungen, auf jeden Fall aber die Nichteinhaltung des Eröffnungstermins zur Folge gehabt.

Der Gruppenbauleiter hat angegeben, daß die mit seinem Schreiben vom 11. Juni 1965 an die Firma Polensky & Zöllner erteilte Zustimmung zum Einbau von bedingt frostsicherem Material im Einvernehmen und nach Rücksprache mit dem Oberbauleiter erfolgt sei. Der Oberbauleiter hat dies bestritten und will von diesem Schreiben

erst im Feber 1966 Kenntnis erlangt haben. Übrigens hat auch der Oberbauleiter — im Gegensatz zu den von ihm erteilten Weisungen über die genaue Führung der Baubücher — die schriftliche Festlegung wichtiger Tatsachen und Entscheidungen unterlassen. So hat er z. B. zwei Briefe der Bauunternehmung Zehethofer, die er nicht beantwortete, zum Gegenstand von Besprechungen mit der Firma gemacht, in deren Verlauf er dieser zusicherte, daß sie für den Fall einer bestimmten Art der Ausführung ihrer Arbeiten nicht im Rahmen der Gewährleistungsfrist herangezogen wird. Die Firma hat diese Zusicherung in einem Brief und in einem Aktenvermerk festgehalten, weil es der Oberbauleiter ablehnte, sie ins Baubuch einzutragen.

Betrachtet man zusammenfassend das Verhalten der Organe der Bauaufsicht, muß wohl gesagt werden, daß sie den an sie zu stellenden Anforderungen in mancher Hinsicht nicht gerecht geworden sind. Je offenkundiger die Zweifel an der Verwendbarkeit des Haager Materials wurden, umso weicher und nachgiebiger wurde die Haltung der Bauleitungsorgane. Niemand hat sich veranlaßt gesehen, von den Firmen den diesen vertragsgemäß obliegenden Nachweis der Verwendbarkeit des einzubauenden Materials zu verlangen, sondern man hat es geschehen lassen, daß sich die Firmen dieser Verpflichtung entzogen und die Verantwortung dafür der autobahneigenen Bodenprüfstelle, die dieser Aufgabe nicht gewachsen sein konnte, überlassen. Man begnügte sich mit mündlichen Mitteilungen an die jeweils übergeordnete Stelle, und die Oberbauleitung erließ eine mündliche Anordnung, von der auch nicht bekannt ist, wie weit sie überhaupt gedungen ist. Durch die vom Oberbauleiter getroffene Einteilung des Frostschutzmaterials in drei Gruppen, von denen eine als „beschränkt frostsicher“ bezeichnet wurde, was eindeutig im Widerspruch zur Ausschreibung stand, in der „vollkommen frostsicheres“ Material verlangt war, und die damit der Bodenprüfstelle und dem Gruppenbauleiter aufgelastete Verantwortung hinsichtlich der Verwendung des Materials wurde die bereits bestehende Unsicherheit noch größer. Vereinzelt Versuche, Firmen zur Herstellung des vertragsmäßigen Zustandes zu verhalten, waren schon deshalb von vornherein zum Scheitern verurteilt, weil die Anordnungen nicht schriftlich erfolgt sind oder, wenn dies schon der Fall war, ihre Durchführung nicht überwacht wurde. Es dürfte nicht einmal bei einer nur notdürftig funktionierenden Bauaufsicht vorkommen, daß eine Firma in die Lage versetzt wird, zu behaupten, sie hätte einen Auftrag nicht erhalten, ohne daß man ihr das Gegenteil beweisen kann.

Angesichts der sowohl auf seiten der Firmen als auch bei der Bauaufsicht aufgetretenen Zweifel an der Eignung des Haager Materials,

wäre die Baueinstellung die einzig richtige und zielführende Maßnahme gewesen. Daß eine so weit tragende Entscheidung nicht den Losbauleitern und auch kaum der Gruppenbauleitung zugemutet werden konnte, ist umso verständlicher, als für diese Organe keine Weisungen über ihre Kompetenz bestanden und bestehen. Wohl aber wäre es Sache der Oberbauleitung gewesen, diese allem Anschein nach schwerwiegende Frage mit dem Hinweis, daß mit der Baueinstellung eine Terminverzögerung eintreten wird, an das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau heranzutragen. Statt dessen hat die Oberbauleitung eine einheitliche Linie vermissen lassen, wozu noch kommt, daß sie dadurch noch da und dort ein vertragswidriges Verhalten der Firmen sanktioniert hat (z. B. Zulassung des Wallseer Materials im Baulos 23 und von „beschränkt frostsicherem“ Material usw.), wozu sie offenbar gar nicht berechtigt war. Allerdings ist diese Zuständigkeit nicht geklärt, und es besteht darüber nicht einmal im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau eine einheitliche Auffassung.

Der Leiter der Abteilung 11 der Sektion II erklärte nämlich der Kommission auf ihre diesbezügliche Frage wörtlich:

„Bei großen Aufträgen ist die Oberbauleitung nicht berechtigt, einen Vertrag zu ändern, wenn diese Änderung Nachteile für den Auftraggeber beinhaltet. Allgemein festgelegt ist dieser Grundsatz zwar nicht, doch legen die Ämter der Landesregierung solche Vertragsänderungen dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau vor. Die Vereinbarung der Änderung einer vorgeschriebenen oder angebotenen Materialentnahmestelle ist keine wesentliche Vertragsänderung, sofern hierdurch nicht eine Verschlechterung eintritt und dem Bund keine höheren Kosten entstehen.“

Dieser Erklärung steht die Aussage des Leiters der Sektion II des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau gegenüber, der zu dieser Frage der Kommission folgende Stellungnahme bezog:

„Die Oberbauleitung ist keineswegs berechtigt, Vertragsänderungen von sich aus zu genehmigen, da sie jeden Vertrag selbst nur über Ermächtigung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau unterfertigt. Gegenüber der Firma gelten allerdings von der Oberbauleitung mit ihr abgemachte Vertragsänderungen.“

Das Ministerium hat übrigens zu der Furcht vor einer Baueinstellung wegen der dadurch bedingten Nichteinhaltung des Fertigstellungstermins dadurch wesentlich beigetragen, daß sich seine Organe bei ihren Baustellenbesuchen immer wieder und in erster Linie nach den Baufortschritten erkundigten, wodurch bei den Bauauf-

sichtsstellen der Eindruck entstehen konnte, daß die rasche Fertigstellung den Vorrang vor allem anderen haben müsse.

Wer übrigens den endgültigen Fertigstellungstermin festgelegt hat, konnte von der Kommission nicht geklärt werden, weil hierüber voneinander abweichende Angaben gemacht wurden und eine schriftliche Unterlage hierfür nicht vorgefunden werden konnte.

Haben auch, wie den vorstehenden Ausführungen zu entnehmen ist, die Organe der Bauaufsicht und der Bauherrschaft manches unterlassen oder toleriert, so haben die bauausführenden Firmen daran einen nicht unwesentlichen Anteil. Sie haben nämlich der Bauaufsicht ihre Aufgabe nicht gerade erleichtert, denn es war ja nicht so, daß die Bauherrschaft und ihre Organe von sich aus die Initiative zu den diversen Vertragsabweichungen ergriffen, sondern sie wurden von den Baufirmen dazu gedrängt. Ob es sich dabei um die Nichteinhaltung von Vertragsbedingungen, wie etwa die Verpflichtung zum Nachweis der Qualität des einzubauenden Materials, und um die Verwendung von vollkommen frostsicherem Material handelte oder um eine Änderung von Vertragsbedingungen, wie etwa der Materialentnahmestellen, ist dabei belanglos. Die Bauunternehmungen unternahmen die erwähnten Schritte letztlich zu dem Zweck, um sich Kosten zu ersparen oder daraus Nachforderungen abzuleiten. Schließlich haben die Firmen — wie bereits im Punkt 1 erwähnt — die Aufträge nicht als Billigstbieter erhalten, wenn man von einem Fall absieht, in dem aber schon vor der Auftragserteilung eine namhafte Erhöhung der Anbotsumme erfolgte, sondern zu Summen, die vielfach bedeutend höher waren als die des Billigstbieters. Wenn also die Firmen trotzdem mit den kalkulierten Preisen nicht das Auslangen zu finden glaubten, so muß angenommen werden, daß sie schon bei der Erstellung ihrer Angebote nicht jenes Verantwortungsbewußtsein walten ließen, das sie nicht nur der Bauherrschaft, sondern letztlich auch sich selbst schuldig sind.

Die Verantwortlichkeit der Bauunternehmungen beruht auf der Tatsache, daß sie auf Grund ihrer Gewerbeberechtigung verpflichtet sind, in den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechendes Bauwerk herzustellen, unabhängig davon, ob die Bauherrschaft über eine fachkundige Bauaufsicht verfügt oder nicht. Auf keinen Fall aber kann die Verantwortlichkeit auf die Bauherrschaft oder deren Organe abgeschoben werden. Diese Verantwortlichkeit umfaßt auch die Verpflichtung, die Bauherrschaft vor Baubeginn auf technische Mängel des Projektes und der Planung aufmerksam zu machen. Die von den Baufirmen anlässlich der Befragung durch die Kommission vorgebrachten Bedenken gegen die Konstruktionsdicke der Frostschutz- und Kiestragschichte, gegen den Mangel eines

Porenverschlusses der Bitukiesdecke, gegen die unbeschränkte Zulassung des Verkehrs u. dgl. kommen, sofern sie überhaupt ernst gemeint waren, reichlich spät. Die Firmen wären verpflichtet gewesen, diese Bedenken schon bei Abgabe ihres Angebotes zu äußern. Daß die Firmen diese Unterlassung mit ihren Hemmungen zu begründen versuchten, die sie vor der Bauherrschaft hatten, läßt sich mit ihrem späteren Verhalten nicht gut vereinbaren, wenn man sich ihr Bemühen vor Augen hält, Abweichungen von den Verträgen durchzusetzen, die durchaus nicht im Interesse des Auftraggebers lagen, sondern bei denen es in erster Linie um den Vorteil der Firmen ging.

10. Schlußbemerkung

In den an die Schadenstrecke anschließenden Baulosen 18, 24, 25, 26 und 27 traten keine wesentlichen Schäden auf, obwohl sie den gleichen technischen Aufbau, die gleiche Bitukiesschichte ohne Oberflächenabschluß aufweisen und die Arbeiten ebenfalls bei schlechter Witterung und unter Zeitdruck ausgeführt wurden. Weiters war die Verkehrslast die gleiche und der Salzungseffekt wirkte nicht minder auf die Fahrbahn ein. Trotzdem ist in diesen Baulosen die Fahrbahn im wesentlichen ohne Schaden geblieben. Sie weist allerdings gegenüber den Verhältnissen in den Baulosen 19, 21, 22 und 23 einen Unterschied auf, nämlich die Verwendung eines anderen Materials für die Frostschutz- und Tragschichte.

Der Einbau bei winterlichen Temperaturen ist problematisch. Heißmischgutarbeiten sind um diese Jahreszeit äußerst bedenklich und wären vom technischen Standpunkt aus gesehen einzustellen gewesen. Die 10 cm-Dicke der Bitukieschichte, das Fehlen eines Porenschlusses, ungünstige Witterungsverhältnisse, der einzuhaltende Fertigstellungstermin, die Zulassung des unbeschränkten Verkehrs, die Salzstreuung und schließlich der plötzliche Temperaturwechsel Ende Jänner 1966 stellten an sich zahlreiche Möglichkeiten zur Entstehung von Schäden dar. Die im Strengbergabschnitt schadenfrei gebliebenen Baulose sind nach Ansicht der Kommission eigentlich ein Beweis dafür, daß viele Fehler gemacht werden können, ohne dem Bauwerk wesentlich zu schaden. Selbst der nur 10 cm dicke Bitukies in den unbeschädigt gebliebenen Baulosen vertrug den schweren Verkehr, weil er auf einer unnachgiebigen, gesunden Frostschutz- und Tragschichte verlegt wurde. Daß durch die Verwendung von frostgefährlichem Material der Bogen allerdings überspannt wurde, ist in den Baulosen 19, 21, 22 und 23 nur allzu offenbar geworden.

Im Vertrauen darauf, „daß schon nichts passieren wird“, wurde von allen für den Bau Verantwortlichen manche grundlegende technische Vorsicht

außer acht gelassen. So kam es schließlich zur Verwendung von frostgefährlichem Material für die Frostschutz- und Kiestragschichte, das als Hauptursache für die Entstehung der schweren Frostschäden anzusehen ist.

Der Ausspruch eines Firmenvertreters, „... daß alle miteinander vielleicht nicht so wachsam waren, wie dies notwendig gewesen wäre...“, kann wohl als bezeichnend für dieses Baugeschehen gelten.

Wien, am 31. Mai 1966

Dr. Vogler eh.

Grassinger eh.

Dr. Petrović eh.

Miklaur eh.

Vatier eh.

Anlage 2

Amt der Nö. Landesregierung

Landesamt B/2-f, Bundesstraße A Autobahn, Oberbau-
leitung Niederösterreich

Wien, am 17. Juli 1964

An
die Gruppenbauleitung der Autobahn
in Amstetten
in St. Pölten
in Traiskirchen
die Bodenprüfstelle St. Pölten

Betrifft: Bundesstraße A, Autobahn, boden-
kundliche Untersuchungen; Beurteilung der
Frostsicherheit

Aus gegebenem Anlaß wird hinsichtlich der Be-
urteilung der Frostsicherheit von Böden folgendes
festgelegt:

Die Bodenprüfstelle St. Pölten hat von den ent-
nommenen Bodenproben die Kornverteilung zu
ermitteln und den sich daraus ergebenden Punkt
in das „Diagramm zur Beurteilung der Frost-
sicherheit auf Grund der Kornverteilung“ einzu-

tragen, wobei gleichzeitig nachstehende Beurtei-
lung der Bodenprobe in der letzten Zeile dieses
Vordruckes aufzunehmen ist:

1. Frostsicher, wenn der Punkt unterhalb
der Grenzlinie nach Aichhorn gelegen ist.
2. Beschränkt frostsicher, wenn der
Punkt oberhalb der Grenzlinie nach Aich-
horn, jedoch noch unterhalb der Grenz-
linie II gelegen ist.
3. Frostgefährlich, wenn der Punkt
oberhalb der Grenzlinie II gelegen ist.

Auf Grund dieser von der Bodenprüfstelle
St. Pölten gelieferten Unterlage, womit die Ein-
stufung des untersuchten Bodenmaterials ein-
deutig festgelegt ist, hat die Gruppenbauleitung
die endgültige Verwendungsfähigkeit des geprüf-
ten Materials nach dem Verwendungszweck und
unter Bedachtnahme auf die örtlichen Verhält-
nisse festzulegen.

Mayer eh.

Wirkl. Hofrat der Nö. Lds.-Reg.

Anlage 3

Polensky & Zöllner

Bauunternehmung
SALZBURG

An die
Gruppenbauleitung Amstetten der
Bundesstraßenverwaltung
Autobahn B/2 — f

4. 6. 1965

Autobahnlos 22 „Heimberg“
— Frostschutzmaterial —

Wie wir Ihnen bereits bei unserem Besuch am 2. 6. d. J. mitgeteilt haben, ist das zum Einbau vorgesehene Frostschutzmaterial aus den Seitenentnahmen „Gruber“ und „Ströbitzer“ in seiner Menge für den Gesamtbedarf nicht mehr ausreichend. Wir bitten Sie um Ihre Zustimmung, das fehlende Material (ca. 18.000 m³) aus dem Raume St. Valentin oder aber von Wallsee anliefern zu dürfen. Gleichzeitig melden wir hiefür Mehrkosten an, die sich auf ca. S 30.—/m³ belaufen, deren Vergütung wir mit nachfolgenden Angaben begründen:

1. Im Bau-Einleitungsprotokoll haben wir Ihnen zur Kenntnis gebracht, daß das Frostschutzmaterial nicht wie im Leistungsverzeichnis angegeben aus Enns und Umgebung stammt, sondern aus dem Raume Haag. Bei einer Änderung des Entnahmegebietes bedeutet dies, daß eine neue Preisvereinbarung getroffen werden muß. Von Ihrer Seite wurde hiezu kein Einspruch erhoben.
2. Die einzubauenden Mengen haben sich infolge Planänderung um ca. 50% erhöht. Die bis-

herigen Entnahmestellen sind aus diesem Grunde nicht mehr ausreichend und muß eine neue erschlossen werden. Da im Raume von Haag trotz aller Bemühungen kein geeignetes Material mehr zu finden ist, besteht nur die Möglichkeit nach St. Valentin oder Wallsee auszuweichen.

3. Bei der Ausschreibung wurden für das Frostschutzmaterial A 1-, A 2- und A 3-Böden zugelassen. Diese Böden erlauben einen Anteil an Feinmaterial (Binder) bis zu 8%. Nach den neuen Bestimmungen wird jedoch das Frostschutz-Kriterium von Casagrande angewendet, welches vorschreibt, daß der Feinstanteil unter 0,02 mm kleiner als 3% sein muß. Der erhöhte Qualitätsanspruch hat wiederum zur Folge, daß die Massen in der bisherigen Schottergrube nicht ausreichen; d. h., von uns gemäß der Ausschreibung noch als brauchbar angesehenes Material darf nicht mehr eingebaut werden.

Wir bitten Sie, eine rasche Entscheidung zu treffen, da in den genannten Gruben nur mehr 5.000—8.000 m³ Frostschutzmaterial zu gewinnen sind und dieses nach Möglichkeit mit dem neu anzuliefernden Material gemischt werden sollte.

In Erwartung Ihrer baldigen positiven Erledigung begrüßen wir Sie mit dem

Ausdruck vorzüglicher
HOCHACHTUNG!

POLENSKY & ZÖLLNER
SALZBURG
Unterschrift

Anlage 4

Gruppenbauleitung Amstetten

Amstetten, 11. Juni 1965

An die
Firma Polensky & Zöllner
Bauunternehmung
Salzburg

Betrifft: Baulos 22 „Heimberg“;
Frostschutzmaterial.

Bezug: Ihr Schreiben vom 4. 6. 1965

Die Berechtigung zu einer neuen Preisvereinbarung für den Fall, daß Sie Frostschutzmaterial

aus dem Raume „Enns und Umgebung“ beziehen, besteht nicht zu Recht, da diese Ortsangabe Ihrerseits im Leistungsverzeichnis angegeben wurde. Wenn Ihnen trotz geringerer Entfernung die Entnahme aus dem Raum Haag zubilligt wurde, entbindet diese Genehmigung Sie nicht von der Verpflichtung, das Material aus Enns zum vertraglichen Preis zu beziehen, wenn die Qualität des Haager Schottermaterials nicht entspricht.

Die Behauptung der Mengenüberschreitung besteht ebenfalls nicht zu Recht, wie folgende Aufstellung zeigt:

Laut Ausschreibung	Pos. 21	210.000 m ³
	Pos. 35	170.000 m ³
	Pos. 51	35.000 m ³
		415.000 m ³
laut Abrechnung	Pos. 21	110.000 m ³
	Pos. 35	96.000 m ³
	Pos. 51	11.000 m ³
		18.000 m ³
		235.000 m ³

noch zu leisten entsprechend Ihrem Schreiben

Bezüglich Punkt 3 Ihres Schreibens verweisen wir auf die Beschreibung der Pos. 51, derzufolge frostsichere A 1-, A 2- und A 3-Böden zugelassen werden. Sollten einzelne Böden nach den vorgenommenen Prüfungen nicht frostsicher sein, so sind Sie verpflichtet, diese mit besseren Böden zu mischen, um in der Summe die Frostsicherheit zu erreichen. Im besonderen wird Ihnen bekanntgegeben, daß bisher alle entnommenen Proben frostsicher bzw. bedingt frostsicher (nach Casagrande) waren. Für den besonderen Fall wird auf

die Erfüllung der Casagrande-Bedingung (Feinanteil 0,02 mm kleiner als 3%) verzichtet, das heißt, Frostschutzschichten mit dem Ergebnis einer bedingten Frostsicherheit werden zum Einbau freigegeben. Abgesehen, daß sämtliche Proben einen geringeren Binderanteil als 8% aufweisen, gilt diese Bestimmung nur für A-1-a- und A-1-b-Böden.

OBR. Dipl.-Ing. Haase c. h.
Gruppenbauleiter

Anlage 5

Dipl.-Ing. Swietelsky, Baugesellschaft
 m. b. H. & Co. K. G.
 Wien

AN DAS
 AMT DER NÖ. LANDESREGIERUNG
 Landesamt B/2-f, Autobahn

St. Valentin, 17. 11. 65

Autobahnbaulos 21 „Strengberg“.
 Weiterführung der Oberbauarbeiten und der Heißbitumenkiestragsschichte.

Am heutigen Tage fand in Anwesenheit von Hofrat Dipl.-Ing. Sommer und der Gruppenbauleitung (Oberbaurat Dipl.-Ing. Haase) eine Besichtigung des Bauloses 21 „Strengberg“ statt.

Von unserer Firma wurden dabei Bedenken geäußert, bei den derzeit vorherrschenden Witterungsverhältnissen (Frost, Schnee und starke Winde) die Oberbauarbeiten und die bitumenstab. Kiestragschichte so auszuführen, daß dieselben den geforderten Qualitätsbedingungen der Ausschreibung entsprechen.

Wir sehen das Ausführungsrisiko im Einbau der Kiestragschichte bei Frost und Durchfeuchtung während der Tauperiode und bei der Aufbringung der Heißbitumenkiestragschichte auf die unter vorgenannten Umständen hergestellte Feinplanie.

Ein großes Risiko liegt ebenfalls bei der Aufbringung der Oberschichte, bei diesen derzeit herrschenden tiefen Temperaturen (Frost, Regen und Schneefall), da eine nur ungenügende Haftung zwischen Unter- und Oberschichte sowie an den Nahtstellen auftritt.

Unter diesen witterungsbedingten Voraussetzungen müßten wir die gegenständlichen Arbeiten aus Qualitätsgründen einstellen bzw. die Haftung dafür ablehnen.

Sollte aus Termingründen dennoch eine Weiterführung bzw. Fertigstellung der Heißbitumenkiestragschichte erwünscht sein, so ersuchen wir Sie, die Kosten für die Behebung, die aus vorgenanntem Titel auftreten, zu übernehmen.

Wir bitten um sofortige Stellungnahme und verbleiben mit

vorzüglicher Hochachtung
 Unterschrift

Anlage 6

Bautagebucheintragung vom 23. 11. 1965 für Baulos 21 „Strengberg“

Die Firma „Swietelsky“ hat mit Schreiben vom 17. Nov. 1965, gerichtet an die Abteilung B/2-f, Bedenken über allfällige später eintretende Schäden an der Bitumenkiesschichte, welche derzeit unter äußerst ungünstigen Witterungsverhältnissen eingebracht wird, zum Ausdruck gebracht.

Zwecks Klärung dieser Fragen fand am heutigen Tage in der Oberbauleitung mit Herrn Hofrat Dipl.-Ing. Mayer eine Besprechung statt und wurde folgendes festgelegt:

Die Firma wurde beauftragt, in Erfüllung des nunmehr endgültig festgelegten Termins der Fertigstellung (11. Dezember 1965) die Arbeiten trotz der erwähnten Bedenken, auch wenn diese unter witterungsbedingt außerordentlich ungünstigen Umständen erfolgen muß, zum Abschluß zu bringen.

Zur Festlegung und Begrenzung von eventuell auftretenden Schäden wird an Ort und Stelle durch Bautagebucheintragungen die gemessene Streckenlänge nach Baukilometer festzustellen sein, in welchen Bereichen Schäden aus nachstehend angeführten Titeln auftreten können.

Diese wären:

1. Gefrorene grobhergestellte Kiestragschichte, auf welcher noch die Feinplanie fehlt.
2. Infolge Niederschläge durchfeuchtete Kiestragschichte.
3. Mangelnde Haftfähigkeit der Deckschichte auf der schon vorher aufgetragenen Unterschichte der Bitumenkiesschichte.
4. Oberflächenschäden an der eingebauten Bitumenkiesschichte bei extrem tiefen Temperaturen, welche sich in der Bildung von Nestern und offenen Nahtstellen zeigen und deren Ursache in der allzu raschen Abkühlung und daher schlechten Verdichtbarkeit des Mischgutes zu suchen sind.

Anlage 7

Strengberg-Untersuchungskommission

Protokoll vom 22. März 1966

Von der autobahneigenen Bodenuntersuchungsstelle St. Pölten erscheint der Leiter, Herr Ing. Jenisch, und erklärt über Befragen folgendes:

Schon im Jahre 1961 hat die Bodenprüfstelle St. Pölten für Zwecke der Ausschreibung über Kiesentnahmestellen Untersuchungen gemacht. Ich berichtige, die ersten Untersuchungen stammen schon vom Herbst 1960.

Ich habe zwei Schaffellner- und eine Gruber-Grube untersucht, die Ergebnisse waren im allgemeinen zufriedenstellend, mit Ausnahme der einen Grube in Haindorf, wo eine Probe gerade an der Grenze lag, und die zweite Schaffellner-Grube, von denen eine Grube schlecht, die zweite völlig in Ordnung war.

Die Untersuchungsergebnisse sind der Ausschreibung schriftlich zugrunde gelegt worden. Es ist möglich, daß die Untersuchungsergebnisse aus dem Jahre 1961 bei der Ausschreibung nicht schriftlich vorlagen, hingegen müssen sie bei der Ausschreibung 1963 auf jeden Fall schriftlich vorhanden gewesen sein, denn es sind von Ing. Podlesak, der mich während meiner Krankheit vertrat, 10 Parien angefertigt worden.

Bis zum Jahre 1963 ungefähr war die Bodenprüfstelle personell recht gut besetzt. Ab 1963 bzw. 1964 setzte eine Abbauwelle ein, in deren Verlauf ich sehr gute und bewährte Mitarbeiter verlor.

Ich habe für die Untersuchungen vor der Ausschreibung keine bestimmte Anweisung bekommen, habe jedoch die Untersuchungen nach der Anleitung für den Bau und die Unterhaltung mechanisch verfestigter Trag- und Verschleißschichten durchgeführt.

Die von mir vor der Ausschreibung durchgeführten Untersuchungen sind in der Richtung der Frostsicherheit auch nach dem Casagrande-Prinzip durchgeführt worden.

Es lag in der Befugnis jeder Gruppenbauleitung, Untersuchungen durch die Bodenprüfstelle St. Pölten anzuordnen.

Vor Beginn der Arbeiten sind die Gruben von der Bodenprüfstelle untersucht worden.

Es ist richtig, daß die Bodenuntersuchungen oft vier Wochen und weit darüber hinaus dauerten, weil ich aus Personalmangel nicht in der Lage war, die mir gestellten Aufgaben zu erfüllen.

Ich habe deshalb auch bei der Oberbauleitung wiederholt Vorstellungen erhoben, doch hatte ich damit keinen Erfolg.

Es ist mir nicht bekannt, daß die Firmen zum Nachweis der entsprechenden Qualität des von

ihnen verwendeten Materials eigene Untersuchungsstellen herangezogen haben. Da ich alle Ergebnisse in dreifacher Ausfertigung den Gruppenbauleitungen bekanntgeben mußte, ist es ohneweiters denkbar, daß eine dieser Ausfertigungen den Firmen zur Verfügung gestellt wurde.

Ich habe gesprächsweise davon erfahren, daß sich die Firmen mit der Bitte um Untersuchung des Materials durch die Bodenprüfstelle an die Gruppenbauleitungen gewendet haben. Eine Entschädigung für diese Untersuchungen hat die Bodenprüfstelle St. Pölten von den Firmen in keinem einzigen Falle erhalten.

Ich bzw. die Bodenprüfstelle St. Pölten wurden dauernd und laufend mit irgendwelchen Untersuchungen beauftragt, wobei sich die Anforderungen nicht nur auf die Strengbergstrecke, sondern auf das ganze Gebiet im Bereich von Niederösterreich erstreckten. Die Proben sind ausnahmslos (in der Grube und auf der Trasse) von mir selbst oder einem von mir beauftragten Organ entnommen worden. Eine regelmäßige Untersuchung konnte nicht vorgenommen werden, sie mußte sich auf die Fälle beschränken, „in denen es gebrannt hat“.

Die mit dem Erlaß der Oberbauleitung vom 17. Juli 1964 getroffene Einteilung in frostsicheres, beschränkt frostsicheres und frostgefährliches Material, das ich allein nach diesen Gesichtspunkten zu beurteilen hatte, bedeutet für mich keine zusätzliche Belastung, weil diese Einteilung nur eine Änderung einer schon vorher bestandenem bedeutete.

Für das Baulos 22 habe ich nur die vorliegenden Untersuchungen des einzubauenden Frostschutzmaterials in der Grube vorgenommen. Es ist mir nicht erinnerlich, daß weitere Untersuchungen, insbesondere im Jahre 1965, von der Bauleitung verlangt wurden.

Mir ist nicht bekannt, daß der Straßenmeister von Haag das Haager Material abgelehnt hat; ich weiß lediglich, daß ein solches Material auf einer Bundesstraße im Haager Bereich eingebaut wurde. In der Ströbitzer Grube stand aus diesem Grunde auch eine Mischanlage für Schwarzmischgut.

Auf die Frage, wie ich das Material aus Wallsee beurteile, gebe ich bekannt, daß meiner Ansicht nach dieses zuwenig Feinanteile hatte. Eine Beigabe von dem fehlenden Korn wäre eventuell nur durch eine ordentliche Vermischung mit Haager Material möglich gewesen. Die richtige Zusammensetzung wäre jedoch vorher festzulegen (im Laboratorium) gewesen.

Auf die Vorlesung wird verzichtet.

Dr. Vogler eh.

Ing. Jenisch eh.

Anlage 8

Strengberg-Untersuchungskommission

Protokoll vom 2. März 1966

Über Einladung der Kommission erscheint der Gruppenbauleiter, Oberbaurat Dipl.-Ing. Haase, und gibt über Befragen an:

1. Die aufgetretenen Schäden an der Strengbergstrecke führe ich auf folgende Ursachen zurück:
 - a) auf den Einbau von nicht so hochwertigem Material für Frostschutz- und Tragschichten aus der Haager Gegend,
 - b) auf die gering bemessene Dicke der Bitumenschichte von 10 cm, ohne Porenschluß,
 - c) auf die Zulassung des unbeschränkten Verkehrs,
 - d) auf den kurzen Fertigstellungstermin,
 - e) auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse (äußerst regenreicher Sommer und früher Eintritt von tiefen Temperaturen),
 - f) auf die Salzstreuung der frisch übergebenen Fahrbahn.

ad a):

Ich habe gegen die Verwendung des Haager Materials deshalb nicht Einspruch erhoben, weil ähnliches Material während meiner Dienstleistung in St. Pölten ohne Beanstandung verwendet wurde, allerdings bei unmittelbar darauf erfolgter Betonierung der Fahrbahn, ohne daß eine bituminöse Schichte aufgebracht worden wäre. Weiters war ich der Meinung, daß das Material den Anforderungen der Ausschreibung entspräche. Es lag nicht in meiner Ingerenz, in den Ausschreibungsbedingungen enthaltene Bezugsquellen abzuändern. Die Ausschreibungsunterlagen wurden von der Oberbauleitung ohne Einschaltung der Gruppenbauleitung erstellt. Darüber hinaus waren die Ergebnisse der Bodenprüfung durch das Labor in St. Pölten so günstig, daß ich keine Veranlassung fand, irgendwelche Maßnahmen zu treffen, abgesehen davon, daß mir diese Ergebnisse meistens sehr spät zukamen. Im übrigen wurden die bodenmechanischen Angelegenheiten im überwiegenden Maße selbständig von Dipl.-Ing. Hase bearbeitet. Die Verantwortung gegenüber vorgesetzten Dienststellen habe ich getragen, für den Verkehr mit Firmen und den Losbauleitern habe ich Dipl.-Ing. Hase ermächtigt. Als sich im Zuge des Baufortschrittes herausstellte, daß das Material aus Haag augenscheinlich nicht die ursprünglich angenommene Qualität aufwies, habe ich ab Frühjahr 1965 wiederholt der Oberbauleitung (Hofrat Mayer) sowohl bei allgemeinen Dienstbesprechungen als auch bei persönlichen Aussprachen mündlich berichtet. Diesen Berichten sind gleichlautende Meldungen der Losbauleiter vorangegangen. Ich habe

in diesem Sinne auch die Firmen und die Losbauleitungen angewiesen. Die Tatsache, daß Ing. Schulz das im Baulos 19 eingebaute Tragschichtmaterial von der Firma herausnehmen ließ, ist mir eben jetzt bekanntgeworden, es ist daher nicht richtig, daß der Auftrag in meiner Anwesenheit erteilt wurde.

Baulos 19

Die Verwendung von Haager Material in diesem Baulos erfolgte eigenmächtig durch die Firma. Die Einbauzeit dieses Materials erstreckte sich zirka über eine Woche, und ich habe erst nachträglich davon erfahren. Ich habe dagegen nichts unternommen, weil dieses Material im eingebauten und abgewalzten Zustand keinen schlechten Eindruck auf mich machte. Außerdem habe ich es angesichts des Termindruckes nicht für tragbar erachtet, dieses Material ersetzen zu lassen. Bei Beurteilung dieses Materials habe ich mich nicht mehr daran erinnert, daß die Gruppenbauleitung Amstetten mit Schreiben vom 27. April 1964 an die Firma dieses Material für den Einbau in die Tragschicht abgelehnt hat. Zur Frage des beschränkt frostsichereren Materials bin ich persönlich der Meinung, daß diese Bezeichnung einen Nonsens darstellt, weil Material entweder frostsicher ist oder nicht. Durch die am 17. Juli 1964 durch die Oberbauleitung getroffene Einteilung in „frostsicherer“, „beschränkt frostsicherer“ und „frostgefährlicher“ Material ist insofern eine Änderung in der Beurteilung des Materials erfolgt, als das nunmehr als beschränkt frostsicher bezeichnete Material vorher zum Teil als frostsicher angesehen wurde. Da ich mir über die Auslegung des Begriffes beschränkt frostsicher im unklaren war, habe ich bei verschiedenen Anlässen bei der Oberbauleitung (Hofrat Mayer) rückgefragt (mündlich) und erhielt die Antwort, daß für die Beurteilung der Frostsicherheit ausschließlich die einen Vertragsbestandteil bildende „Anleitung für den Bau und die Unterhaltung mechanisch verfestigter Trag- und Verschleißschichten“ maßgeblich ist, auch wenn der die Frostempfindlichkeit charakterisierende Punkt zwischen dem Bereich der Aichhornkurve und der Schweizer Norm zu liegen kommt. Ich bin der Meinung, daß zwischen dem vorerwähnten Erlaß und der „Anleitung“ insofern ein Widerspruch besteht, als die Anleitung den Ausdruck „beschränkt frostsicher“ überhaupt nicht kennt. Ich bin daher in Hinkunft nach den Bestimmungen der „Anleitung“ vorgegangen.

Baulos 21

Mein Aufgabenbereich umfaßte 12 Baulose, auf denen fast zur gleichen Zeit unter Hochdruck gearbeitet wurde. An Hilfspersonal standen mir nur Dipl.-Ing. Hase und die Losbauleiter zur

Verfügung. Abschnittsbauleiter gab es keine. Trotz dieses großen Arbeitsumfanges habe ich jedes Baulos mindestens einmal wöchentlich besucht.

Baulos 22

Anlässlich der Bauübergabe hat die Firma die Absicht geäußert, Haager Material für die Frostschutz- und Tragschicht zu verwenden, obwohl sie in ihrem Anbot Material aus Enns und Umgebung angeboten hatte. Auf den Vorhalt, daß laut Bauübergabeniederschrift diese Absicht der Firma unwidersprochen blieb, erkläre ich, daß eine diesbezügliche Bewilligung durch die Oberbauleitung zu erteilen war. Die Niederschrift wurde von Oberbaurat Dr. Kodric als Verhandlungsleiter unterschrieben. Bodenproben aus dem einzubauenden Material wurden deshalb nicht entnommen, weil die Bodenprüfstelle St. Pölten überlastet war. Im übrigen war ich derart überlastet, daß dies Sache des Dipl.-Ing. Hase gewesen wäre. Die in meinem Schreiben vom 11. Juni 1965 an die Firma Polensky & Zöllner erteilte Freigabe zum Einbau von Frostschutzschichten mit bedingter Frostsicherheit erfolgte im Einvernehmen und nach Rücksprache mit Hofrat Mayer und entsprechend der zuvor schon angegebenen Weisung.

Baulos 23

Da in der Ausschreibung die Verwendung von Haager Material nicht vorgesehen war und die Firma Zehethofer wegen des Zeitdruckes und weil das nachträglich bewilligte Wallseer Material zu grobkörnig und ohne Feinbestandteile war, um Bewilligung der Entnahme aus Haag ersuchte (mündlich), habe ich ebenfalls der Beimengung von Haager Material zugestimmt.

Zu dem Vorhalt, daß die Straßenmeisterei Haag anlässlich der Instandsetzung der Zufahrtstrecken durch die Firma Polensky & Zöllner auf die Nichteignung des Haager Materials für diese Instandsetzungen hingewiesen hat und mir daher die mindere Qualität dieses Materials bekannt gewesen sein mußte, stelle ich fest, daß für mich nur die Beurteilung durch die Bodenprüfstelle maßgebend war.

ad b):

Weder ich noch eine der bauausführenden Firmen hat gegen die geringe Dicke der Bituschichte von 10 cm ohne Porenschluß Einwände erhoben.

ad c):

Über die Zulassung des unbeschränkten Verkehrs hat eine Kommission entschieden, zu der ich eingeladen war, bei der mich wegen meiner Verhinderung Dipl.-Ing. Hase vertreten hat.

ad d):

Auf die Festsetzung des Fertigstellungstermins 31. Oktober 1965 hatte ich keinen Einfluß. Ob und von wem eine Entscheidung über eine Erstreckung des Fertigstellungstermins gefällt wurde, ist mir nicht bekannt. Wir wurden jedoch bei jedem Besuch von Herren des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau und der nö. Baudirektion darauf aufmerksam gemacht, daß unter allen Umständen noch im Jahre 1965 die Strecke für den Verkehr freigegeben werden müsse.

ad e):

Ebenfalls aus Termingründen habe ich die bei Schlechtwetter vorgenommene Herstellung der Tragschichten und der Bitukieeschichten nicht — wie vorgeschrieben — einstellen lassen können.

ad f):

Zur Frage der Salztreuung habe ich nicht Stellung genommen, weil ich hierfür nicht zuständig bin und auch gar nicht befragt wurde.

2. Bezüglich der in der Ausschreibung geforderten Qualitätsbedingungen für die Bitumenkieschichte wurden in St. Pölten Untersuchungen angestellt, deren Ergebnisse bei der Gruppenbauleitung aufliegen.

3. Zur Frage der Kalkstabilisierung im Baulos 23 erkläre ich, daß eine Stabilisierung des Unterbauplanums aus terminlichen Gründen nicht möglich war. Abgesehen davon, weigerte sich die Firma Zehethofer dauernd, sie durchzuführen. Im übrigen geht aus einer Abschrift eines Schreibens der Firma Zehethofer an das Amt der Nö. Landesregierung vom 12. Juli 1965 hervor, daß zwischen Hofrat Mayer und Dr. Pistorius vereinbart wurde, auf eine Kalkstabilisierung zu verzichten.

Auf eine Vorlesung des gegenständlichen Protokolls wird verzichtet.

Dr. Vogler eh.

Dipl.-Ing. Haase eh.

Anlage 9

Professor Dr. Ing. Richard Jelinek

Ordinarius u. Direktor d. Institutes f. Grundbau
u. Bodenmechanik an der Technischen Hochschule
München

München, den 18. 5. 1966

An die

Neue Reformbaugesellschaft mbH

Wien IX

Mariannengasse 3

Betr.: Autobahn über die Strengberge
Baulose 19, 21, 22 und 23

In meinem abschließenden Gutachten sollen sämtliche Untersuchungsergebnisse, die an den in den schadhafte Baulosen entnommenen Bodenproben in den Laboratorien der Technischen Hochschule Wien (Prof. Borowicka) und der Boden- und Baustoff-Prüfstelle des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung (Dr. Steinbrenner) sowie vergleichsweise an meinem Institut an der Technischen Hochschule München durchgeführt worden sind, verarbeitet werden. Diese Unterlagen liegen noch nicht vollständig vor. Deshalb soll nachstehend als Vorgriff nur ein Punkt aus dem zu behandelnden Fragenkomplex vorweg erörtert werden. Es handelt sich um die Frage der Kornverfeinerung der für die Trag- und Frostschuttschicht verwendeten Böden bei Verdichtung und unter der Einwirkung des Verkehrs. Da dieser Gesichtspunkt alle vier durch Schäden betroffenen Lose gleichermaßen berührt — stammen doch die verwendeten Baustoffe aus den gleichen oder geologisch ähnlichen Entnahmen —, so erscheint es auch sinnvoll, diese Frage summarisch für alle Lose zu behandeln.

Das Material, das für die Frostschutz- oder Tragschicht Verwendung findet, wird nach der Entnahme aus der Grube verschiedenen Beanspruchungen unterworfen, die möglicherweise zu einer Anreicherung der Feinteilchen führen können:

1. Beim Einbau wird das Material durch die Verdichtungsgeräte mechanisch stark beansprucht.
2. Im Straßenkörper wird es mechanischen Beanspruchungen durch den Verkehr unterworfen; dies vor allem dann, wenn es in geringer Tiefe unter dem Angriffspunkt der Radlast liegt.
3. Unterliegt das Material auch im Straßenkörper der weiteren Verwitterung durch den Wechsel von Frost und Feuchtigkeit und deren Einflüssen.

Das Zusammenwirken dieser Beanspruchungen kann unter ungünstigen Umständen dazu führen, daß selbst Materialien, die in der Grube nach dem

Ergebnis von Voruntersuchungen einen dem Frostkriterium von Casagrande entsprechenden sehr geringen Feinkornanteil aufwiesen, nach dem Einbau und nach längerer Beanspruchung in der Straße eine so starke Anreicherung an Feinkorn erfahren haben, daß sie Anlaß zu dem Auftreten von Frostschäden werden.

Bezüglich ihrer Neigung zu Kornverfeinerungen unter mechanischer und klimatischer Beanspruchung sind die Böden, die als Material für Frostschutz- und Tragschichten in Frage kommen, nicht gleichwertig.

Unter Böden gleicher Korngrößenverteilung neigen jene stärker zur Kornverfeinerung, deren Körner weicher oder oberflächlich stärker angewittert sind. Bei gleicher Kornfestigkeit verfeinert sich scharfkantiges Korn leichter als abgerundetes.

Aber auch die Korngrößenverteilung ist auf die Neigung zu Kornverfeinerung nicht ohne Einfluß. Schlecht abgestufte grobkörnige Böden, das sind solche, deren Poren durch nächstfeinere Korngruppen nicht ausgefüllt sind, verfeinern sich unter mechanischer Beanspruchung bei gleicher Kornfestigkeit stärker als solche, deren Korngrößenabstufung ein sehr hohlraumarmes Gemisch ermöglicht.

Bei der Beurteilung eines Bodens auf seine Eignung zur Verwendung in der Frostschutz- und Tragschicht kommt es daher nicht nur darauf an, daß das Material dem Frostkriterium genügt, sondern es müssen nach den neueren Erkenntnissen auch die Kornfestigkeit und u. U. auch die Kornabstufung und die Kornform überprüft werden. Die Kornfestigkeit wird durch Anritzen mit Fingernagel oder Messer, die Kornform nach dem Augenschein und die Korngrößenabstufung nach dem Ergebnis der Korngrößenanalyse beurteilt. Der Einfluß dieser Faktoren auf die Neigung eines Bodens zur Kornverfeinerung kann aber auch unmittelbar dadurch bestimmt werden, daß man den Boden nach der Korngrößenanalyse einer Verdichtung im Labor unterwirft und an dem so beanspruchten Probenmaterial die Korngrößenanalyse wiederholt.

Untersuchungen dieser Art habe ich an 6 der an mein Institut eingelieferten Bodenproben durchgeführt. Die Proben wurden nach der ersten Korngrößenanalyse im CBR-Topf mit der Verdichtungsarbeit des verbesserten Proctorversuches (270 tm/m^3) beansprucht und die Korngrößenanalyse an den gleichen Proben wiederholt. Das Ergebnis ist auf den Anlagen 1 bis 6 zu diesem Schreiben als Körnungskurven dargestellt. Wie man aus diesen Ergebnissen entnehmen kann, sind durch die Verdichtung durchwegs erhebliche Kornzertrümmerungen eingetreten, ungeachtet dessen, ob es sich um Materialien han-

delt, die unmittelbar aus den Kiesgruben entnommen wurden, oder um solche, die aus dem Straßenkörper entnommen worden sind. Die Verdichtungsarbeit, der die Proben zwischen den beiden Korngrößenanalysen unterworfen wurden, ist wesentlich größer als die Verdichtungsarbeit beim Einbau der Frostschutz- bzw. der Tragschicht, die in der Größenordnung jener beim einfachen Proctorversuch liegen dürfte. Die hier zwischen den Korngrößenanalysen angewandte Verdichtungsarbeit bewirkt etwa jene Verdichtung, die nach den Erfahrungen der Bundesanstalt für Straßenbau, Köln, die Tragschicht in ihrer obersten 20 cm dicken Lage unter der Decke schwer belasteter Straßen nach langjährigem Betrieb erfahren kann. Die im Versuch erzielte Kornzertrümmerung ist daher als ein oberer Grenzwert anzusehen. Trotzdem erkennt man, daß die untersuchten Materialien durchwegs eine ausgeprägte Neigung zur Anreicherung des Feinkornes besitzen, die lediglich bei dem Material aus Wallsee (Probe Nr. 25379) keine wesentliche Überschreitung des Frostkriteriums zur Folge hat (vgl. auch die Zusammenstellung auf Anlage 7). Die Untersuchung zeigte auch, daß der Feinkornanteil in der eingebauten Frostschutz- und Tragschicht wegen der vorangegangenen Verdichtung zwangsläufig höher sein muß als der Feinkornanteil beim Anliefern des Materials war. Das Verhalten der Frostschutz- und Tragschicht ist daher ungünstiger, als wenn für diese Schichten Materialien mit sehr hoher Kornfestigkeit verwendet worden wären.

Auf die Gefahr der Kornverfeinerung beim Einbauvorgang im Straßenkörper bzw. unter der Verkehrsbeanspruchung und auf die Notwendig-

keit, Materialien mit unverwittertem und hartem Korn zu verwenden, ist in der „Anleitung für den Bau und die Unterhaltung mechanisch verfestigter Trag- und Verschleißschichten, Ausgabe 1957“, auf die das Leistungsverzeichnis im Zusammenhang mit der Frostschutz- und Tragschicht verweist, nicht aufmerksam gemacht. Auch in den Vertragsbedingungen fehlt jeglicher Hinweis auf eine mögliche Kornverfeinerung und darauf, daß die Kornfestigkeit oder der Verwitterungszustand der einzelnen Körner in irgendeiner Form überprüft werden müßte. Andere österreichische Vorschriften oder Richtlinien über Frostschutzschichten sind nicht vorhanden. Auch spezielle Untersuchungen über das Verhalten von Frostschutzschichten bei mechanischer Beanspruchung sind in Österreich bisher nicht üblich. Die Erkenntnisse über die Kornverfeinerung beim Einbauvorgang und unter Verkehr sind verhältnismäßig neu und in der deutschen und schweizerischen Fachliteratur erst in den letzten Jahren behandelt worden (Jahn 1955, Schaible 1957, Voss, Schweizer Normblatt SNV 40375 Dezember 1952 und SNV 70120 Dezember 1959 sowie Zusätzliche Technische Vorschriften für Erdarbeiten des Bundesverkehrsministeriums, Ausgaben 1959 und 1965).

Diese neueren Forschungsergebnisse über die nachträgliche Feinkornanreicherung in Frostschutz- und Tragschichten sind weder den Bauherren noch den Auftragnehmern bekannt gewesen.

Hochachtungsvoll

Dr. Ing. R. Jelinek eh.
o. Prof.

Anlage 10

Zusammenstellung der wichtigsten Fragen, deren Behandlung vom Rechnungshof empfohlen wird

1. Mängel, die sich aus der derzeitigen Organisation im Autobahnbau ergeben. (Autobahnbau ist eine vorübergehende Maßnahme; in den einzelnen Bundesländern werden gerade in den leitenden Stellen immer wieder neue, mit dem Autobahnbau nicht vertraute Kräfte befaßt; Abwerbung des Bauleitungspersonals unter den einzelnen Ländern, wodurch insbesondere Abrechnungsarbeiten unvollendet bleiben, da keine Dauerbeschäftigung einen Anreiz für das Personal bildet; Gefahr einer negativen Auslese.)

Bei den übrigen Bundesstraßen treten diese Mängel wegen der Kontinuität des Baugeschehens nicht ausschlaggebend in Erscheinung.

2. Planung (Generalplanung, Rangordnung) im Zusammenhang mit der Finanzplanung.

3. Sorgfältige Detailplanung verhindert Baukostenüberschreitungen.

4. Ausschreibungsmängel (mangelhafte Bauvorbereitung, Zeitpunkt, Verteilung, mangelhafte Ausschreibungsunterlagen, Koordinierung).

5. Die Vergabe. Onormen werden vom Rechnungshof bejaht. Oft nicht eingehalten werden Bestimmungen über:

- Wahl der Vergabungsart,
- Deckungs- und Haftrücklaß,
- Anbotfrist,
- Zuschlagfrist,
- Prüfung der Angebote,
- Verhandlung mit Bieter,
- Ausscheidung von Angeboten,
- Wahl des Zuschlages,
- Zusatzangebote,
- Vergabe im Anhangsverfahren,
- Gewährleistung,
- Pönale.

6. Bauaufsicht, Bauzeitpläne.

7. Bauabnahme, Bauabrechnung.

ad 1): Die erwähnten Mängel wären angesichts der Tatsache, daß der Autobahnbau in Österreich noch Jahrzehnte dauern wird, durch die Einrichtung bundesunmittelbarer Autobahnbaupräsidien zu vermeiden, wobei diesen Ämtern nur der Bau der Autobahn obliegen sollte, während die Erhaltung der bereits in Betrieb genommenen Autobahnteilstrecken nach wie vor mittelbar von den Ländern zu besorgen wäre. Mehrkosten würden bei entsprechender Organisation nicht anfallen, da ja auch bisher der Auf-

wand für die Bauleitung und die Projektierung (Personal- und Sachaufwand) aus Bundesmitteln getragen wurde. Die Belange der Länder, wie z. B. Trassenführung u. dgl., würden von dieser Regelung nicht berührt werden, da es sich bei der vorgeschlagenen Regelung nur um eine organisatorische Frage handelt.

ad 2): Zwischen der technischen Gesamtplanung und der Finanzierung des Straßenbaues bestehen derart enge Zusammenhänge, daß nur unter Berücksichtigung beider Komponenten ein zweckmäßiger und wirtschaftlicher Ablauf des Baugeschehens gewährleistet erscheint.

ad 3): Zur Bauvorbereitung gehören insbesondere: Bodenuntersuchungen, rechtzeitige Grundeinlösungen, zeitgerechte Abwicklung von Behördenverfahren.

ad 4): Möglichst genaue Angaben in den Leistungsverzeichnissen über die geforderten Leistungen verhindern weitgehend spekulative Preise.

ad 5): Die immer wieder gegen die Anwendbarkeit der Onormen vorgebrachten Bedenken kann der Rechnungshof nicht teilen. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß besonders für die Vergabe öffentlicher Aufträge Vorschriften bestehen müssen. Wohl aber erfordert die Anwendung solcher Vorschriften ein hohes Verantwortungsbewußtsein aller mit ihrer Handhabung befaßten Organe. Die bloße Ablehnung einer Vorschrift ist noch kein Beweis ihrer Unbrauchbarkeit. Allenfalls den speziellen Gegebenheiten nicht oder nicht mehr entsprechende Bestimmungen können im einzelnen Fall durch Bestimmungen der Bauverträge (z. B. Frist für die Vorlage der Schlußrechnungen) in ihren wesentlichen Grundsätzen im Wege des Normenausschusses modifiziert werden.

ad 6): Klare Umschreibung des Aufgabenkreises der Bauaufsichtsorgane. Vollständige Bauzeitpläne dienen der Kontrolle der Einhaltung des Bautermins und damit auch einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der vorgesehenen Geldmittel.

ad 7): Durchführung von zeitgerechten Teil- und Schlußabnahmen. Mangelhafte und schleppende Durchführung der Bauabrechnung hat zu verschiedenen Unzukömmlichkeiten geführt. In Zukunft anzustrebende modernere Methoden der Abrechnung könnten zur Vermeidung derartiger Mängel beitragen. Moderne Baumethoden verlangen auch nach modernen Abrechnungsmethoden!

Anlage 11 a

Statistik der Straßenverkehrsunfälle

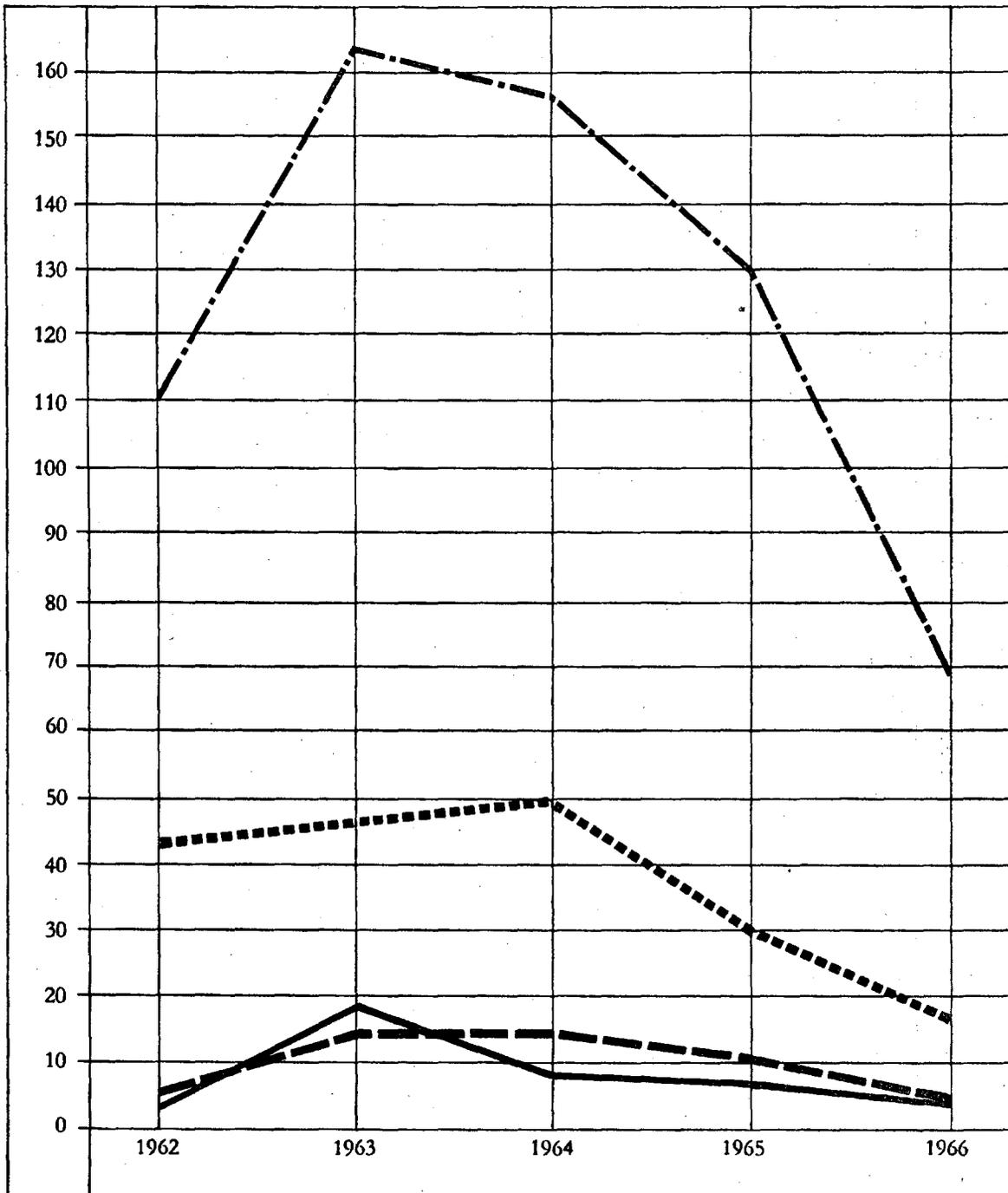
auf der Bundesstraße 1 von km 130,0—160,4 (Strengberge) in den Jahren 1962, 1963, 1964, 1965, 1966.

	1962	1963	1964	1965	1966
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	282	325	295	301	147
im Sommerabschnitt (15. 4.—14. 10.)	172	222	181	201	73
im Winterabschnitt (15. 10.—14. 4.)	110	103	114	100	74
Art der Verletzung					
tödlich	4	18	8	7	3
schwer	43	47	50	32	16
leicht	110	163	155	129	68
unbestimmt	7	15	14	10	5
Ursachen der Verkehrsunfälle					
unter Alkoholeinwirkung	7	24	21	9	18
unvorsichtiges Fahren	125	191	110	90	45
Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften ..	30	22	23	22	23
übermäßige Geschwindigkeit	52	91	87	103	40
Überholen.....	37	42	39	69	24
Überholen in Kurven	24	71	66	87	28
Überholen an Kreuzungen	15	20	17	29	32
technische Mängel, Ladung	9	12	12	3	4
Fußgänger	18	22	21	8	2
Tiere (Wild)	19	24	18	13	5
Straßenzustand					
naß.....	13	95	93	78	33
Winterglätte	45	25	28	42	13

Anlage 11 b

Übersicht der Verkehrsunfälle auf der Bundesstraße 1 von km 130,0—160,4 (Strengberge) in den Jahren 1962—1966, gegliedert nach der Art der Verletzung

tödlich verletzt	—————	leicht verletzt	—————
schwer verletzt	■■■■■■■■	unbestimmt verletzt	—————



Anzahl der Verkehrsunfälle auf der Bundesstraße 1 von km 130,0—160,4.
Nach Personen- und Sachschaden, sowie Anzahl der Toten und Verletzten monatlich aufgeschlüsselt.

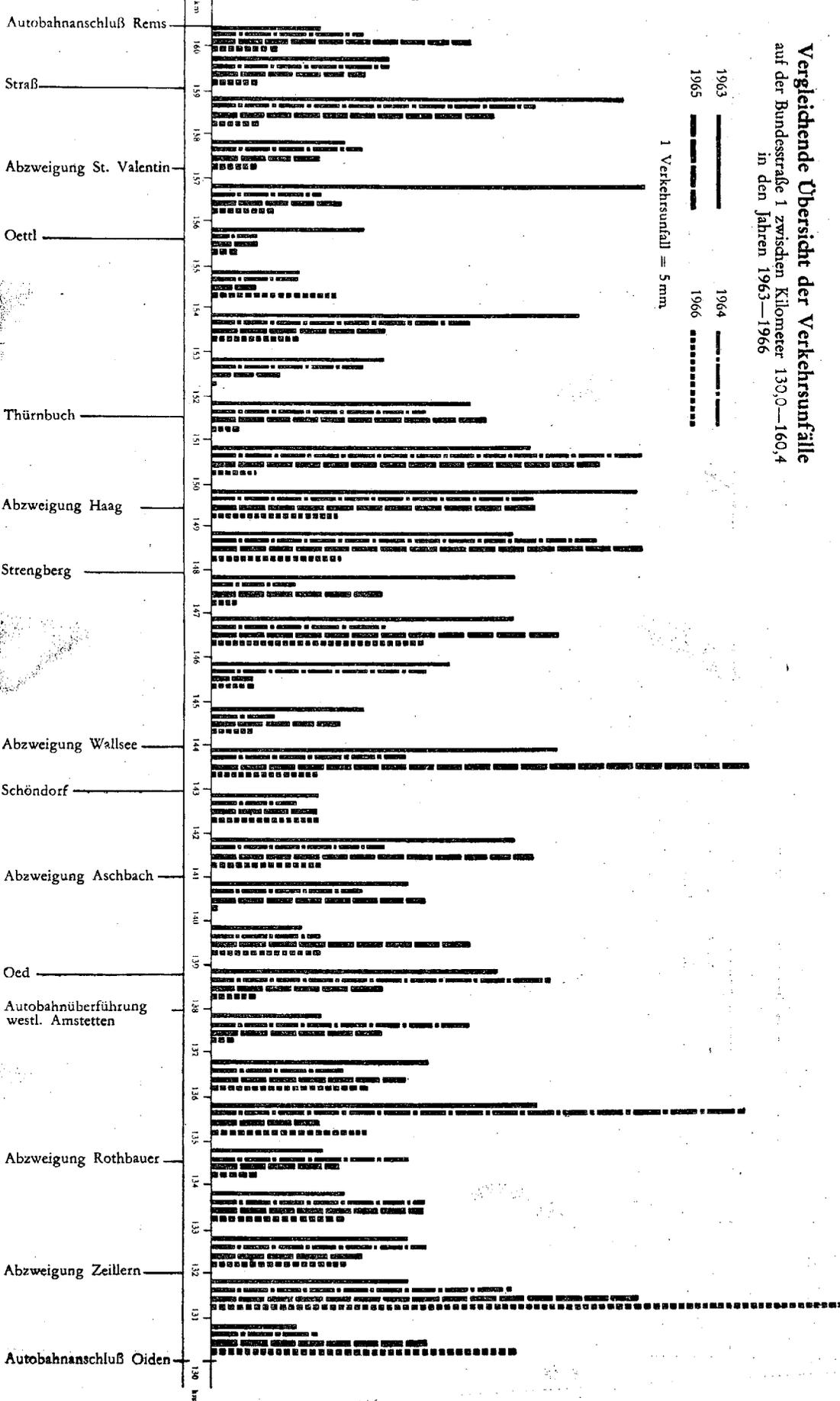
Monat	Gesamtzahl der Verkehrsunfälle				davon mit Personenschaden				davon mit Sachschaden				Verletzte Personen: Tot				Verletzte Personen: Schwer				Verletzte Personen: Leicht				Verletzte Personen: Unbestimmt			
	1963	1964	1965	1966	1963	1964	1965	1966	1963	1964	1965	1966	1963	1964	1965	1966	1963	1964	1965	1966	1963	1964	1965	1966	1963	1964	1965	1966
Jänner....	17	7	14	2	3	1	6	1	14	6	8	1	2	.	.	.	1	.	2	.	2	2	6	2	.	.	.	.
Februar...	13	11	23	13	1	6	6	5	12	5	17	8	1	.	1	.	.	3	1	.	1	6	10	8	1	1	1	.
März	19	23	18	25	6	3	7	9	13	20	11	16	1	.	.	1	2	1	2	1	5	1	3	12	2	1	.	.
April	18	24	23	16	7	7	11	9	11	14	12	7	.	1	.	.	3	1	3	.	5	7	9	13	1	1	3	.
Mai	20	36	28	6	10	17	10	4	10	19	18	2	2	2	2	1	7	4	5	1	6	21	7	2	1	3	.	.
Juni.....	39	20	33	10	21	10	9	7	18	10	24	3	2	.	.	.	9	1	5	3	36	22	12	4	4	1	1	.
Juli	34	32	31	9	15	18	16	3	19	14	15	6	5	4	2	.	3	5	6	1	22	14	18	3	1	2	2	.
August ...	50	40	40	19	24	24	17	9	26	16	23	10	.	.	.	.	9	13	3	4	35	32	19	10	1	2	1	1
September	28	27	28	14	13	9	14	6	15	18	14	8	2	1	1	.	2	7	.	1	11	12	23	5	2	.	.	1
Oktober ..	26	25	18	17	12	12	4	9	14	13	14	8	3	.	1	.	6	1	3	4	14	14	2	6	1	.	.	1
November	31	23	32	12	10	11	15	6	21	12	17	6	.	.	.	1	3	8	1	1	14	9	14	3	1	2	2	2
Dezember.	30	27	13	4	8	12	6	0	22	15	7	4	.	.	.	.	2	6	1	.	12	15	6	.	.	1	.	.
Insgesamt	325	295	301	147	130	130	121	68	195	165	180	79	18	8	7	3	47	51	32	16	163	155	129	68	15	14	10	5

Anlage 11 c

Anlage 11 d

Vergleichende Übersicht der Verkehrsunfälle auf der Bundesstraße 1 zwischen Kilometer 130,0—160,4 in den Jahren 1963—1966

1963
1965
1964
1966
1 Verkehrsunfall = 5 mm



Baukilometer		156,000	159,953- -160,820	164,860	167,100	169,830	173,220	176,200	179,635- -179,677	183,900	187,977
Nr.	Baulos	18 „St. Valentin“	19 „Raaberg“	21 „Strengberg“	22 „Heimberg“	23 „Meilersdorf“	24 „Schöndorf“	25 „Oed“	26 „Ludwigs- dorf“	27 „Oiden“	
Bauloslänge		◀ 3,95 km ▶	◀ 4,04 km ▶	◀ 2,24 km ▶	◀ 2,73 km ▶	◀ 3,39 km ▶	◀ 2,98 km ▶	◀ 3,44 km ▶	◀ 4,22 km ▶	◀ 1,90km ▶ ◀ 4,08 km ▶	
Ausführende Unternehmungen		Montana	Neue Reformbau	Swietelsky	Polensky und Zöllner	Zehethofer	ARGE: Ferr-betonit-Strabag	Hofman und Maculan	Lang und Menhofer	Spiller	
Legende:		<p>mit Schäden</p> <p>ohne Schäden</p> <p>in Bau</p>									
8. Feb. 1966											
		Linz ←									→ Wien
		dem Verkehr übergeben am 10. Dezember 1965									
											in Bau * befind- lich
Frostschutz- und Tragschicht-Material	laut a) Ausschreibung	vom Auftragnehmer beizustellen						← aus autobahneigener Entnahmestelle Ulmerfeld-Waldheim ▶			× Anschlussstelle Amstetten- West (Oiden)
	laut b) Angebot	aus Enns-niederung	aus Enns-niederung	aus Haag	aus Enns und Umgebung	← aus autobahneigener Entnahmestelle Ulmerfeld-Waldheim ▶					
Bitumenkiesschicht (prov. Fahrbahn-decke) fertiggestellt am		25. Nov. 1965	7. Dez. 1965	7. Dez. 1965	15. Okt. 1965	3. Dez. 1965	Anfang Nov. 1965	25. Nov. 1965	Ende Nov. 1965	3. Dez. 1965	
		◀ Lt. Angabe der Oberbauleitung wurde in diesen Baulosen zum Teil Sand- und Kiesmaterial aus Haag verwendet. ▶									

Anlage 12

Übersicht

über die abgehaltenen Sitzungen und die vor dem Untersuchungsausschuß erschienenen Personen

a) in zeitlicher Folge:

	Seite		Seite
1. Sitzung: 15. Juni 1966		7. Sitzung: 21. November 1966	
Konstituierung	5	Einlauf	67
2. Sitzung: 1. Juli 1966		Müller, Dipl.-Ing. Carl	67
Besichtigung des Strengbergabschnittes der Westautobahn	5	Sommer, Dipl.-Ing. Erich	75
Schmied, Dipl.-Ing. Otto	5	Beschluß	78
Vogler, Dr. Robert	5	8. Sitzung: 2. Dezember 1966	
Miklauz, Ing. Franz	5	Einlauf	78
3. Sitzung: 15. Juli 1966		Kienzl, Dipl.-Ing. Karl	78
Beschlüsse	7	Matl, Dipl.-Ing. Dr. Franz	82
4. Sitzung: 14. September 1966		Beschluß	85
Einlauf	7	9. Sitzung: 19. Jänner 1967	
Kandutsch, Dr. Jörg	7	Einlauf und Beschlüsse	86
Vogler, Dr. Robert	10	10. Sitzung: 6. März 1967	
Mayer, Dr. Helmuth	16	Einlauf und Beschluß	86
Beschlüsse	25	11. Sitzung: 5. April 1967	
5. Sitzung: 18. Oktober 1966		Einlauf und Beschlüsse	86
Einlauf	26	12. Sitzung: 17. April 1967	
Schulz, Ing. Hans	26, 52	Einlauf	86
Zechel, Dipl.-Ing. Karl	32	Kotzina, Dr. Vinzenz	87
Köhler, Ing. Eduard	39	Fally, Dipl.-Ing. Franz Eduard	95
Jenisch, Ing. Erich	45	Komarek, Dr. Johann	95
Haase, Dipl.-Ing. Karl	48	Beschluß	97
Beschlüsse	52	13. Sitzung: 16. Mai 1967	
6. Sitzung: 14. November 1966		Beratung über Berichtsentwürfe	97
Einlauf	53	14. Sitzung: 8. Juni 1967	
Hatz, Dipl.-Ing. Alois	53	Vertagung	97
Brustmann, Dipl.-Ing. Karl	57	15. Sitzung: 9. Feber 1968	
Grünwald, Dipl.-Ing. Erwin	59	Debatte und Beschluß	97
Zehethofer, Ing. Hans	61	16. Sitzung: 23. April 1968	
Pistorius, Dipl.-Ing. Dr. Hans	61	Schlußberatung, Annahme des Ausschuß- berichtes	98
Hintze, Dipl.-Ing. Leo	63		
Miklauz, Ing. Franz	63		
Beschluß	67		

b) in alphabetischer Reihung:

	Seite		Seite
Brustmann, Dipl.-Ing. Karl	57	Matl, Dipl.-Ing. Dr. Franz	82
Fally, Dipl.-Ing. Franz Eduard	95	Mayer, Dr. Helmuth	16
Grünwald, Dipl.-Ing. Erwin	59	Miklaur, Ing. Franz	5, 63
Haase, Dipl.-Ing. Karl	48	Müller, Dipl.-Ing. Carl	67
Hatz, Dipl.-Ing. Alois	53	Pistorius, Dipl.-Ing. Dr. Hans	61
Hintze, Dipl.-Ing. Leo	63	Schmied, Dipl.-Ing. Otto	5
Jenisch, Ing. Erich	45	Schulz, Ing. Hans	26, 52
Kandutsch, Dr. Jörg	7	Sommer, Dipl.-Ing. Erich	75
Kienzl, Dipl.-Ing. Karl	78	Vogler, Dr. Robert	5, 10
Köhrer, Ing. Eduard	39	Zechel, Dipl.-Ing. Karl	32
Komarek, Dr. Johann	95	Zehethofer, Ing. Hans	61
Kotzina, Dr. Vinzenz	87		

Verzeichnis der Anlagen

	Seite		Seite
Anlage 1: Bericht der Strengberg-Kommission	99	Anlage 7: Protokoll der Strengberg-Kommission betreffend Aussage des Leiters der Bodenuntersuchungsstelle St. Pölten	124
Anlage 2: Erlaß des Amtes der Nö. Landesregierung, betreffend Beurteilung der Frostsicherheit von Böden	119	Anlage 8: Protokoll der Strengberg-Kommission, betreffend Aussage des Leiters der Gruppenbauleitung Amstetten	125
Anlage 3: Schreiben der Fa. Polensky & Zöllner, betreffend Frostschutzmaterial für das Baulos 22	120	Anlage 9: Gutachten des Prof. Dr. Ing. R. Jelinek, betreffend Kornverfeinerung bei Sand- und Kiesmaterial	127
Anlage 4: Antwortschreiben der Gruppenbauleitung Amstetten zu Anlage 3	121	Anlage 10: Zusammenstellung der wichtigsten Fragen im Autobahnbau, deren Behandlung vom Rechnungshof empfohlen wird ...	129
Anlage 5: Schreiben der Fa. Dipl.-Ing. Swietelsky, betreffend Oberbauarbeiten und Heißbitumenkiestragschichte im Baulos 21	122	Anlagen 11 a bis d: Verkehrsunfallstatistik der Strengberg-Bundesstraße 130—133	
Anlage 6: Bautagebucheintragung, betreffend Bitumenkiesschichte im Baulos 21	123	Anlage 12: Aufstellung über das verwendete Material und die Bauphasen im Strengbergabschnitt der Westautobahn	134