

II- 331 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 17.011-Präs.A/70

Wien, am 2. Juli 1970

Anfrage Nr. 121 der Abg. Wuganigg  
und Genossen betreffend Unzulänglichkeiten  
beim Bau des Autobahnteilstückes  
Gleisdorf-Graz.

47/A.B.  
ZU 121/J.  
Präs. am 13. Juli 1970

An den

Herrn Zweiten Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Alfred M a l e t a

Parlament

1010 Wien

-----

*5. fehl*

Auf die Anfrage, welche die Abg. zum Nationalrat Wuganigg und Genossen betreffend Unzulänglichkeiten beim Bau des Autobahnteilstückes Gleisdorf-Graz in der Sitzung des Nationalrates am 17. Juni 1970 an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

1. Von einer Fehlleistung beim Bau des Autobahnteilstückes Gleisdorf-Graz kann im Zusammenhang mit dem Transport der Firma Waagner-Biro deshalb nicht gesprochen werden, weil es sich dabei um eine Ladung gehandelt hat, die wegen ihrer besonderen Höhe und nicht wegen ihres Gewichtes die Autobahn nicht benützen konnte.

Das Kraftfahrgesetz 1967 bestimmt für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Anhänger 4 Meter als grösste Höhe. Für Überführungsprojekte bei Hauptverkehrsstraßen wird - den internationalen Normen entsprechend - eine lichte Höhe von 4,5 m vorgeschrieben; im Österreichischen Autobahnbau wurde dieses Maß sogar auf 4,7 m erhöht.

2. Jede Veränderung der eben erwähnten Ausbaumaßnahmen würde vielfach Verschlechterungen der Anlage und der

zu Zl. 17.011-Präs.A/70

Betriebsverhältnisse kreuzungsfreier Verkehrswege - also Autobahnen - bringen und außerdem erhebliche Mehrkosten für das ohnedies angespannte Autobahnbudget verursachen. Solche Mehrkosten erscheinen aber im Hinblick auf die relative Seltenheit von Sondertransporten, wie der in Rede stehende, wirtschaftlich nicht vertretbar, vor allem dann nicht, wenn ein Ausweichen auf andere Straßenzüge möglich ist. Ähnliches gilt für die Lastannahmen bei Autobahnbrücken, die den in der Ö-Norm für die Brückenklasse I angegebenen Werten entsprechen ( etwa 60 Tonnen im Alleingang).

Diese liegen über dem nach dem Kraftfahrgesetz 1967 für mehrspurige Kraftfahrzeuge zulässigen Höchstgewicht und lassen in der Regel genügend Spielraum für Sondertransporte mit grösseren Lasten.

Die an mich gestellten Anfragen lauteten:

1. Wie war es möglich, daß es beim Bau dieses relativ kleinen Stückes der Autobahn zu solchen Fehlleistungen kommen konnte?
2. Wird beim weiteren Ausbau der Autobahn Vorsorge getroffen, daß derartige Mängel in der Planung in Hinkunft unterbleiben?

