

II-46.30 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 10.101/133-I/1/78
Parlamentarische Anfrage Nr. 2194 der
Abg. Dipl. Ing. Hanreich und Gen. betr.
Schnellstrasse Korneuburg-Stockerau.

Wien, am 1979 01 17

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a
Parlament
1010 W i e n

2186/AB
1979 -01- 18
zu 2194/13

Auf die Anfrage Nr. 2194, welche die Abgeordneten
Dipl. Ing. Hanreich und Genossen am 22. 11. 1978, betreffend
Schnellstrasse Korneuburg-Stockerau an mich gerichtet haben,
beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Beim Bau der S 3 zwischen Korneuburg -Stockerau musste
auf Grund der wasserrechtlichen Bewilligung die Höhe des
Strassendamms so gewählt werden, dass eine ausreichende Hoch-
wassersicherheit für die Umgebung gegeben war. Die Strassen-
dämme wurden deshalb unterschiedlich hoch, in Geländemulden teil-
weise sehr hoch geschüttet. Obwohl die Verdichtung des geschütteten
Schottermaterials aus den Donauauen technisch einwandfrei erfolgt,
sind lang andauernde, ungleichgrosse Setzungen an der Strassenfahr-
bahn zu erwarten und zwischenzeitlich festgestellt worden. Es muß
weilers damit gerechnet werden, dass durch die wiederkehrenden
Donauhochwässer, sofern die Strassendämme der Hochwasserflut
ausgesetzt werden, verstärkt Setzungen auftreten können.

Auf diese Umstände, die nicht in ihrer Größenordnung und auch
vom Zeitablauf vorhersehbar sind, jedoch sehr lange andauern können,
wie die Erfahrungen bei anderen Strassendämmen gleicher Situation

-2-

zeigen, wurde bei der Auswahl der Deckenkonstruktion bereits seinerzeit Rücksicht genommen und von der Herstellung einer Betondecke Abstand genommen.

Den Planungen wurde deshalb eine Asphaltdecke zugrunde gelegt, die in 3 Schichten (3 zeitlich voneinander getrennte Baustufen) hergestellt wird.

Um die Setzungen beobachten und die Unebenheiten ausgleichen zu können, war beabsichtigt, bis zur Aufbringung der jeweils nächsten Schichte (2. und 3. Schichte) 3-5 Jahre zuzuwarten.

Da 1978 die Verdrückungen und Setzungen jedoch ein Ausmaß erreicht hatten, das für die Verkehrssicherheit weiter nicht mehr zu vertreten war, wurde die Aufbringung der nächsten Schichte und gleichzeitig die Instandsetzung verfügt und durchgeführt.

Die damit verbundene, vom Bundesministerium für Verkehr (Strassenaufsichtsbehörde) verfügte Verkehrssumleitung ist für die Kraftfahrer sicher nicht erfreulich. Doch sie war die einzige Möglichkeit, in kürzester Zeit und ohne Verzögerungen die Arbeiten durchzuführen.

Alle Strassenfahrbahnen unterliegen dem Verbrauch und müssen von Zeit zu Zeit erneuert werden, das wird sich im gesamten Strassenbau nicht verhindern lassen.

Zu 2:)

Im Hinblick auf die auch in Zukunft nicht auszuschliessenden ungleichmässigen Dammsetzungen ist die Asphaltdecke in diesem Fall die technisch bessere Lösung und die Herstellung einer Betondecke mit einem zu grossen Risiko verbunden. Dazu kommt, dass auf Grund der seinerzeitigen Planungen alle Nebenanlagen, Brücken und dgl. auf eine 3-schichtige Asphaltdecke abgestimmt sind und bei einer Betondeckenherstellung grössere Umbauten zur höhenmässigen Angleichung

-3-

erforderlich wären.

Zu 3:)

Als vor ca. neun Jahren - die Planungen gehen noch länger zurück - die S 3 und die Anschlußstelle Korneuburg dem Verkehr übergeben wurde, war noch nicht bekannt, dass durch das Bundesstrassengesetz 1971 die Verkehrsverbindung zwischen Korneuburg und Klosterneuburg zum Bestandteil des Bundesstrassennetzes werden würde.

Diesem Gesetzauftrag folgend wurde die Umplanung der Einbindungen vorgenommen.

Um diese Schnellstrasse bzw. die neue Donaubrücke Klosterneuburg - Korneuburg an die S 3 bzw. die A 22 verkehrsgerecht anschliessen zu können, musste zur Erlangung der entsprechenden Verkehrsrelation diese Brücke abgetragen und neue Brücken, die auf die neue Donaubrücke orientiert sind, gebaut werden.

Der Bauauftrag für die abgebrochene Brücke betrug seinerzeit 2,2 Mio S.

