

II-2573 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, am 1981 06 25

Zl. 10.101/53-I/1/81

Parlamentarische Anfrage Nr. 1241  
der Abg. Dr. Jörg Haider und Gen.  
betr. Gefährlichkeit von Leitschienen  
aus Aluminium

1162/AB

1981-06-25

zu 1241

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton B e n y a

Parlament  
1010 W i e n

Auf die Anfrage Nr. 1241, welche die Abgeordneten Dr. Jörg Haider und Genossen am 25. Mai 1981, betreffend Gefährlichkeit von Leitschienen aus Aluminium, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zur Einbegleitung der Anfrage:

Die Bundesstraßen werden mit Leitschienenkonstruktionen abgesichert, die der Ausbildung und den Anforderungen nach den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS 5,23) entsprechen; darin sind auch die erforderlichen Mindestmaterialeigenschaften (Qualitäten) vorgeschrieben.

Die Aussagen von "Experten", die anlässlich eines bedauerlichen Unfalles in Kärnten wiederholt in den Tageszeitungen gemacht wurden, sind leider nicht zielführend, weil bei dem speziellen Unfall jedes metallische Material ähnliche Erscheinungen gezeigt hätte. Bei solchen speziellen Unfällen konnten Brüche von Leitschienen in den letzten 20 Jahren vereinzelt sowohl bei Leitschienenabsicherungen aus Stahl als auch bei Aluminiumlegierungen festgestellt werden; dies hängt allerdings nicht mit einem fehlerhaften oder "sprödebrüchigen" Material zusammen, sondern läßt sich dadurch erklären, daß jeder metallische Werkstoff einen "Trennbruch" für jene Belastungen erleiden kann, für die er nicht bemessen ist. Kommt es dennoch bei solchen Unfällen nicht zu einem Trennbruch, dann kann so ein Fall als Glücksfall angesprochen werden.

Die Funktion der Leitschienenabsicherungen ist ausschließlich für jene abgeirrten Fahrzeuge gedacht und konstruiert, die von ihrer gewählten Fahrtrichtung nach außen (zum Fahrbahnrand) abgekommen sind, d.h. bei Straßen mit Gegenverkehr ist jeweils eine Absicherung für die eine Fahrtrichtung und die andere für die entgegengesetzte Fahrtrichtung ausgelegt, um so das gefährliche Abkommen von der Fahrbahn einerseits zu verhindern und andererseits einem gefährlichen Zurückwerfen in die Gegenfahrtrichtung (Billardeffekt) entgegenzuwirken.

Wenn nun ein abgeirrtes Fahrzeug von seinem Fahrtstreifen auf den Fahrestreifen der Gegenfahrbahn und auf die dort am Bankett angebrachte Absicherung über das abgesenkte Endfeld aufsteigt und dann von einem Nachbarfeld der Absicherung den gegenläufigen Sicherheitsleitschienenstoß aufreißt und noch so viel Anprallenergie hat, daß diese aufgerissene Leitschiene (Stoßstelle) noch aufbiegt und damit das Kraftzeug praktisch zerschnitten wird, kann nur festgestellt werden, daß keine Absicherung, weder aus Stahl noch aus Aluminiumlegierung, so eine Beanspruchung aushalten kann, weil einfach die Absicherungen mit Sicherheitsleitschienenkonstruktionen nicht für senkrechte Beanspruchungen sondern nur für eine bestimmte, wie vorhin erwähnte, Wirkungsweise konstruiert und erprobt sind.

Zu 1):

Da die in Anwendung stehenden Leitschienensysteme als gleichwertig bezeichnet werden müssen, habe ich keine Absicht, Absicherungen von Leitschienenkonstruktionen aus Aluminiumlegierungen durch solche aus Stahl zu ersetzen, da alle zugelassenen Systeme den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) und seinen Anforderungen entsprechen.

Zu 2):

Es kann daher auch kein Zeitpunkt für die angesprochene Auswechslung angegeben werden; darüber hinaus muß festgehalten werden, daß eine solche Auswechslung eine beträchtliche finanzielle Belastung darstellen würde, die einerseits nicht verkraftet und andererseits nicht verantwortet werden könnte.

Zu 3):

Es werden in Zukunft, nach wie vor, alle Systeme von Leitschienenabsicherungen in Anwendung gebracht, welche den Anforderungen der RVS 5,23 entsprechen.

