



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN
DR. WOLFGANG SCHÜSSEL

II-8499 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Wien, am 17. 8. 1989

Z1. 10.101/217-XI/A/1a/89

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Rudolf P Ö D E R
Parlament
1017 W i e n

3993/AB
1989 -08- 21
zu 4018 J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4018/J betreffend eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Halbautobahn Mooskirchen-Pack (A 2) in der Steiermark, welche die Abgeordneten Scheucher und Genossen am 27. Juni 1989 an mich richteten, beehre ich mich wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu den Punkten 1 und 2 der Anfrage:

Die beiden Anschlußstellen Mooskirchen und Modriach sind bereits im Vollausbau hergestellt. Zwischen diesen beiden Anschlußstellen wird die A 2 Süd Autobahn mit der Anschlußstelle Steinberg, den einröhrigen Assingberg- und Herzogbergtunnel auf rund 23,7 km Länge als Halbautobahn geführt.

Anläßlich einer Besichtigung dieses Abschnittes durch Vertreter meines Ressorts, des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, des Kuratoriums für Verkehrssicherheit und der Bundesgendarmerie am 20.6.1989 wurden folgende Maßnahmen zur Senkung der Unfallhäufigkeit beschlossen.

- 2 -

- Ein Überholverbot bei Regen auf der Richtungsfahrbahn nach Graz (Talfahrt) vom Herzogbergtunnel Ostportal bis Assingbergtunnel Westportal. Die Aufstellung der Tafeln konnte noch nicht vorgenommen werden, da noch keine diesbezügliche Verordnung durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erlassen wurde.
- An zwei Schlüsselstellen wurden zusätzliche quadratische 63/63 cm rot-weiße Leitbarken im Kurvenbereich bei km 217,0 und km 226,5 aufgestellt, um den starken Kurvenverlauf zu signalisieren.
- Auf der Talfahrt nach Graz ist bei km 212,5 der Halbautobahn eine Radareinrichtung in Betrieb genommen worden.
- Desgleichen eine Radareinrichtung im Herzogbergtunnel in ca. Tunnelmitte in einer Umkehrnische.
- Die Errichtung einer Betonleitwand als Trennung der Fahrtrichtungen scheitert daran, daß durch die Basis einer solchen Leitwand die Fahrstreifen in ihrer Breite so eingeschränkt werden, daß aus Sicherheitsgründen von der Errichtung Abstand zu nehmen ist. Darüberhinaus gäbe es große Probleme bei der Schneeräumung sowie Gefahr bei starken Niederschlägen, da sich das Wasser in Folge starker Längs-Querneigung im Bereich der Betonleitwand stauen würde (erhöhte Aquaplaninggefahr).

