

folge stellen sich nur dort ein, wo schlechtes Tränkungsmaterial genommen oder eine Verschwendung mit Bindemittel getrieben wird. Bei dieser Methode ist Teer dem Bitumen annähernd gleichzuhaltend, da durch die Abschlußschichte die Verwitterung des Teeres hintangehalten werden kann. Diese Abschlußschichte ist jedoch stets im besten geschlossenen Zustande zu halten, um Angriffe des Verkehrs und der Witterung auf die Tränkungsschichte auszuschließen. Guter Weichschotter ist bei dieser Methode dem Hartschotter annähernd gleichzustellen.

3. Asphaltbetonmischungen sind nur dann anzuwenden, wenn alle Bedingungen für eine technisch einwandfreie Ausführung gegeben sind. Die komplizierte Herstellungsweise dieser Mischungen schließt noch Fehlerquellen in sich, deren sichere Ausschaltung nur der erfahrene Fachmann gewährleisten kann.

4. Alle bituminösen Beläge müssen peinlich sauber gehalten und rigoros unterhalten werden. Sind diese Erhaltungsbedingungen nicht gegeben, so ist ihre Ausführung unbedingt zu unterlassen, da sie mit Sicherheit zum Mißerfolge führen muß.

5. Das Silikatmakadamverfahren eignet sich für Straßen mit schwachem bis mittlerem Verkehr und ist die Silikatbindung der Kotbindung vorzuziehen. Die Staub- und Kotbildung ist bei dieser Herstellung geringer als beim Makadamverfahren, die absolute Staub- und Kotfreiheit kann durch bituminöse Überzüge erzielt werden.

Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat nun im Jahre 1926 ein generelles Projekt für die Sanierung der österreichischen Bundesstraßen ausgearbeitet, um die Unterlagen zu schaffen, die finanzielle Seite dieses Problems beurteilen zu können. In der Erkenntnis, daß der Umbau des rund 3880 Kilometer langen österreichischen Bundesstraßennetzes nur etappenweise vor sich gehen könne, wurden die Straßenzüge nach Maßgabe ihrer Bedeutung in drei Gruppen eingeteilt. Die Gruppe 1 umfaßt mit 39 Prozent des gesamten Bundesstraßennetzes jene Bundesstraßenzüge, die den großen Durchgangsverkehr und den Anschluß an das Ausland zu vermitteln haben und daher als Fernstraßen bezeichnet werden können. Diese Gruppe umfaßt Straßenzüge in einer Gesamtlänge von 1510,261 Kilometer. In die Gruppe 2 wurden die für den Überlandverkehr auch noch bedeutungsvollen Straßenzüge, sowie diejenigen, welche die Bundesländer beziehungsweise deren Hauptverkehrsorte untereinander verbinden, oder welche vom Fremdenverkehr besonders bevorzugt werden, eingereiht. Sie stellen 46 Prozent des gesamten Bundesstraßenbahnnetzes dar und besitzen eine Gesamtlänge von 1790,518 Kilometer. In die Gruppe 3 wurden die restlichen 15 Prozent der Bundesstraßen, das sind jene, welche mehr dem lokalen Verkehre in den Bundesländern zu dienen haben, mit einer Gesamtlänge von 578,750 Kilometer zusammengefaßt.

Bei der Ermittlung der Kosten für die einmalige

Herstellung eines neuzeitlichen Fahrbahnbelages einer Straßenstrecke in den drei Gruppen wurden drei Bauweisen unterschieden, und zwar die schwere Bauweise, das sind vornehmlich die harten Decken, die mittelschwere Bauweise, das sind vornehmlich die elastischen Decken und die leichte Bauweise, das sind die Oberflächenüberzüge. Die schweren Bauweisen kommen in Betracht bei Verkehrsbelastungen über 1400 Tonnen in 24 Stunden, die mittelschweren bei Verkehrsbelastungen von 600—1400 Tonnen in 24 Stunden und die leichten Bauweisen bei Verkehrsbelastungen bis 600 Tonnen in 24 Stunden.

Im Entwurfe des Bundesfinanzgesetzes der Republik Österreich ist für das Jahr 1928 zum erstenmal eine Post für die planmäßige, neuzeitliche Instandsetzung der österreichischen Bundesstraßen von 11,000.000 Schilling eingesetzt. Diese Post stellt die erste Rate des Ausbauprogramms für jene Bundesstraßen dar, welche wegen ihrer Bedeutung für den Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr auf Grund des vorhin geschilderten ministeriellen Projektes in die 1. Ausbaugruppe eingereiht wurden. Von den in Niederösterreich gelegenen Bundesstraßenzügen wurden in die 1. Ausbaugruppe eingereiht: Die Triester- und die Linzer Bundesstraße in ihrer ganzen Länge sowie das Verkehrsausfallsgebiet von Wien, das ist die Prager Bundesstraße bis Stockerau, die Brüunner Bundesstraße bis Wolkersdorf, die Preßburger Bundesstraße bis Fischamend, die Brucker Bundesstraße bis Schwadorf und die Ödenburger Bundesstraße bis zur burgenländischen Grenze. Auf dieses Straßennetz wird vorerst die Ausbauprogramm unbedingt beschränkt werden müssen und viele vorliegende Ansuchen von Gemeinden und Straßeninteressenten um Instandsetzung ihrer nicht in diesem Straßennetz liegenden Strecken, werden leider nicht berücksichtigt werden können.

Die erste Auswahl der Teilstrecken für das Jahr 1928 war in Niederösterreich nicht schwer zu treffen, da es klar war, daß das Ausfallsgebiet des Wiener Verkehrs und die überlastete Triester Bundesstraße vor allem zu berücksichtigen sind. Für diese Teilstrecken werden die Detailprojekte bereits ausgearbeitet, so daß im Falle der Genehmigung des Kredites die öffentliche Vergebung dieser Arbeiten noch im Laufe dieses Jahres erfolgen kann. Die Fahrbahnbreite wurde einheitlich mit 6 Meter festgesetzt, nur in der Nähe von Wien wurde auf eine spätere Verbreiterung von 9 Meter Bedacht genommen. Die Kurven werden einseitig überhöht, die anschließenden Bankette reguliert und als Sicherheitsstreifen für den Schnellverkehr hergerichtet werden.

Aber nicht nur die Auswahl der Strecken, sondern auch die der Fahrbahnbeläge machte in Niederösterreich keine sonderlichen Beschwerden. Einerseits, weil fast alle Strecken im schweren Verkehre liegen und daher nur ganz einseitig die schwere und nur in wenigen Fällen die mittelschwere Bauart in Betracht kommt, andererseits über die Bewährung der modernen Beläge durch die Anlage der früher