

4.4. Variante B 2

Auch diese Variante berücksichtigt den Mehraufwand für den erhöhten Fahrkomfort bei querneigungsreifen Übergängen (wie B 1). Die Kunstbauten betreffend entspricht die Ausführung der Variante A 2.

Die Einsparung gegenüber dem Vollausbau liegt bei dieser Variante bei etwa 16 %.

5. Einschränkungen und Ergänzungen

Die Untersuchung stellt lediglich einen Baukostenvergleich dar. Faktoren wie Umwegrentabilität, Unfallfolgekosten, etc. wurden nicht berücksichtigt.

Die Untersuchung hat für ebenes bis hügeliges Gelände Gültigkeit. Bei Trassenführungen in stark kuperten Gebieten werden sich die Einsparungen erheblich vermindern. Ebenfalls eine Reduzierung der errechneten Prozentsätze bringt eine Berücksichtigung der verschiedenen Zusatzbauten (Flußregulierungen, etc.) mit sich.

Nicht unerwähnt bleiben darf, daß der spätere Vollausbau einer Halbauto-
bahn unbedingt höhere Kosten verursacht, als ein sofortiger Vollausbau.
Und zwar nicht nur nominell, sondern auch real.

Laufende FORSCHUNGS-AUFTRÄGE

MASSENERMITTLUNG IM HOCHBAU MIT EDV UND BAUMASSEENZELLEN

Leitung: o. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Rudolf AITA

Von der Forschungsgesellschaft für Wohnen, Bauen und Planen wurde das Institut für Bauwirtschafts- und Baubetriebslehre mit der Koordinierung eines mit den gegenständlichen Arbeiten befaßten Forschungsteams beauftragt.

Die Arbeiten sind schon fortgeschritten und werden im Jahre 1976 im wesentlichen abgeschlossen sein. Eine detaillierte Berichterstattung hat sich die Forschungsgesellschaft vorbehalten.