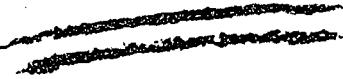


Republik Österreich

  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

Wien, am 4. September 1995  
GZ: 10.101/313-Pr/10a/95

XIX. GP.-NR  
1624/AB  
1995-09-07

zu 1696/J

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Heinz FISCHER

Parlament  
1017 Wien

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1696/J betreffend Einsatz von Drainasphalt auf Österreichs Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen sowie diverse Entwicklungen bei den Straßenbausondergesellschaften, welche die Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde am 14. Juli 1995 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Bei welchen Streckenbereichen der beiden Straßenbausondergesellschaften wurden in den Jahren 1993, 1994, 1995, in welchem konkreten Umfang jeweils Drainasphalt verlegt? Aus welchen konkreten Gründen?

Republik Österreich

  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 2 -

**Antwort:**

Nach Auskunft der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-AG wurde bei dieser Gesellschaft in den Jahren 1993 bis 1995 kein Drainasphalt eingebaut. Nach Auskunft der Alpen Straßen AG wurden im Jahr 1993 im Bereich der Abschnitte Lueg Brücke und Kleine Larchwiesenbrücke der A 13 10.719 m<sup>2</sup> Drainasphalt verlegt. Im Jahr 1994 wurden 39.192 m<sup>2</sup> im Bereich des Abschnittes Landeck/West-Pians der S 16 verlegt. Im Jahr 1995 wurden auf der A 13 in den Bereichen der Abschnitte Sillbrücke I, Zenzenhof/Hauptmaut, Reichenbichlbrücke, Innere Nößlachbrücke, Schlierbachbrücke und Obernberger Talübergang insgesamt 69.352 m<sup>2</sup> Drainasphalt verlegt.

Die Gesellschaft gibt für die Verlegung von Drainasphalt Lärm- schutz- und Verkehrssicherheitsgründe an. Drainasphalt kommen lärmindernde Wirkungen bereits an der Emissionsquelle zu, insbesondere in Gebirgstälern, wo hochliegende Bebauungen an den Talflanken durch Lärmschutzwände nicht wirkungsvoll geschützt werden können, außerdem dient er der Verkehrssicherheit bei Nässe zur Eindämmung von Sprühfahnen.

**Punkt 2 der Anfrage:**

Ist es richtig, daß sich dabei unter diesen Streckenbereichen auch massive Steigungen Richtung Schönberg befunden haben, obwohl Studien zeigen, daß über 2,5 % Steigung keine Wirtschaftlichkeit eines Drainasphalts gegeben ist?

**Antwort:**

Die Neigungen der in der Antwort zu Frage 1 angeführten Streckenbereiche, in denen Drainasphalt verlegt wurde, sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Republik Österreich

  
 Dr. Johannes Ditz  
 Wirtschaftsminister

- 3 -

<u>Abschnitt</u>	<u>Neigung</u>
A 13 Lueg Brücke	2,1 %
Kleine Larchwiesenbrücke	0,5 %
Sillbrücke I	3,1 %
Zenzenhof/Hauptmaut	3,0 - 6,0 %
Reichenbichlbrücke	0,5 - 1,0 %
Innere Nößlachbrücke	3,5 %
Schlierbachbrücke	3,5 %
Obernberger Talübergang	2,1 %
S 16 Landeck/West-Pians	1,0 - 4,3 %

Bei den Abschnitten Innere Nößlachbrücke und Schlierbachbrücke handelt es sich in Fahrtrichtung Innsbruck um Gefällestrecken.

Nach Auskunft der Alpen Straßen AG ist die Wirtschaftlichkeit des Drainasphaltes in Steigungsstrecken im Vergleich zu Dichtbelägen durchaus gegeben. Die Lärmreduktion ist auf Neigungsstrecken zwar geringer, Verkehrssicherheitsüberlegungen sprechen aber auch dort für die Aufbringung von Drainasphalt.

**Punkt 3 der Anfrage:**

**Welche Gesamtfläche an Drainasphalt ist in Österreich bislang aufgebracht und welche Flächen wurden in den Jahren 1990 bis 1994 jeweils aufgebracht?**

**Antwort:**

Die österreichweite Gesamtaufbringung an Drainasphalt betrug bis 1994 ca. 7,7 Mio. m<sup>2</sup>. Die Aufbringung in den Jahren 1990 bis 1994 ergibt sich nach der im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten eingelangter Meldung aus folgender Tabelle:

Republik Österreich

Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 4 -

Österreich

1990	1,8 Mio. m <sup>2</sup>
1991	2,5 Mio. m <sup>2</sup>
1992	0,3 Mio. m <sup>2</sup>
1993	0,1 Mio. m <sup>2</sup>
1994	0,1 Mio. m <sup>2</sup>

Punkt 4 der Anfrage:

Wie entwickelt sich der Streumittelverbrauch im Vergleich zwischen herkömmlichen Belegen und Drainasphalt?

Antwort:

Die Menge des verwendeten Streusalzes ist vor allem von den Wetterbedingungen der jeweiligen Winterperiode (Schneefalltage, Eisregen, Fahrbahntemperatur) und erst in zweiter Linie von den aufgebrachten Fahrbahnbelägen abhängig.

Punkt 5 der Anfrage:

Wie lautete der Streumittelverbrauch in den Jahren 1990 bis 1995 jeweils bei den beiden Straßenbausondergesellschaften?

Antwort:

Von den Bundesstraßengesellschaften konnten folgende Angaben über den Streumittelverbrauch NaCl in Tonnen gemacht werden:

Alpen Straßen AG

A 13

S 16

Winter Jahr

1989/90	1.462	1990	964
1990/91	2.828	1991	915

Republik Österreich

Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 5 -

1991/92	3.217	1992	1.050
1992/93	2.484	1993	1.043
1993/94	2.519	1994	843
1994/95	3.325		

Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-AG

	A 9	A 10
1990	3.200	3.000
1991	4.500	2.800
1992	5.900	3.200
1993	5.900	3.100
1994	3.400	2.200

Im Betrachtungszeitraum hat die Betreuungsstrecke der A 9 um ca. 30 % zugenommen.

Punkt 6 der Anfrage:

Wie beurteilt der Wirtschaftsminister die Frage der Toxizität von Drainasphaltabwässern? Wird flächendeckend und generell für eine umweltverträgliche Entsorgung dieser Abwässer gesorgt? Wenn ja, wie?

Antwort:

Die Frage der Inhaltsstoffe von Straßenoberflächenwässern (insbesondere bei Drainasphalt) war schon Gegenstand verschiedener in- und ausländischer Untersuchungen. Bei keiner dieser Untersuchungen konnten bisher signifikante Unterschiede bezüglich der Inhaltsstoffe (und damit auch der Toxizität) gegenüber Oberflächenwässern bei herkömmlichen Deckschichten festgestellt werden. Es konnten im Gegenteil Anhaltspunkte gefunden werden, daß

Republik Österreich

  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 6 -

Drainasphalte als Filter und Puffer wirken, sodaß saure Niederschläge beim Durchgang alkalisiert werden, womit sich der ph-Wert in den neutralen Bereich verschiebt. Dadurch verringert sich die Schwermetallöslichkeit und die Gefahr einer Versauerung von Böden und Gewässern.

Zur Frage der Entsorgung von Straßenoberflächenwässern ist festzuhalten, daß das Wasserrechtsgesetz 1990 und die Allgemeine Abwasseremissionsverordnung 1991 ein erhöhtes Anspruchsniveau geschaffen haben, welchem bei Neubauabschnitten von Beginn an Rechnung getragen werden konnte. Dies hat zur Ausbildung von Filterkörpern oder bei einem Überschreiten des geringfügigen Ausmaßes nach der Abwasseremissionsverordnung zur Anlegung von biologischen Absetz-, Rückhalte- und Versickerungsbecken vor Einleitung der Straßenoberflächenwässer in den Vorfluter oder das Grundwasser geführt.

Im Bereich bestehender Bundesstraßen wird derzeit versucht, im Einvernehmen mit der obersten Wasserrechtsbehörde zu ähnlichen praxisbezogenen Lösungen für die Ausbildung von Straßenentwässerungseinrichtungen zu kommen, damit der vorhandene Nachholbedarf anhand einer Prioritätenreihung sukzessive abgebaut werden kann.

Punkt 7 der Anfrage:

Als große Errungenschaft bei der Reform der Sondergesellschaften im Jahr 1993 wurde die Einsparung eines Vorstandsdirektors bei der Alpen AG gefeiert. Ist es richtig, daß seit 1.1.1995 die Alpen AG neben dem Vorstandsdirektor Unterholzner auch einen Direktor Mattle besitzt, dessen Gage sich im Bereich jener des Vorstandsdirektors befindet?

Republik Österreich

  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 7 -

**Antwort:**

Dem langjährigen Prokuristen der ehemaligen Arlberg Straßentunnel AG und nunmehrigen Einzelprokuristen der Alpen Straßen AG wurde mit Wirkung vom 1.12.1994 der Berufstitel "Direktor" verliehen. Die Gesamtbezüge des Prokuristen liegen deutlich unter jenen des Alleinvorstandes.

**Punkt 8 der Anfrage:**

Existieren Planungen des Wirtschaftsministeriums auf Zusammenlegung von Straßenmeistereien etwa durch die Einführung eines österreichweiten Katasters, in dem innerhalb einer 300 Kilometerzone jeweils nur eine Straßenmeisterei sich befinden darf?

**Antwort:**

Im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten werden zur Zeit Untersuchungen über die Möglichkeit der Zusammenlegung von Straßenmeistereien angestellt. Die in der Anfrage genannte Zone ist jedoch mindestens um den Faktor 10 zu hoch gegriffen.

**Punkt 9 der Anfrage:**

Wie haben sich in den Jahren 1990 bis 1994 die Strafgeldeinnahmen an der A 13 entwickelt und welche Beträge davon wurden an die Alpen AG übermittelt? Welchen Schluß macht sich der Minister aus den sinkenden Strafgeldeinnahmen?

**Antwort:**

Die Erträge aus den Strafgeldern auf der A 13 haben sich bei der Alpen Straßen AG wie folgt entwickelt:

Republik Österreich

  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 8 -

1990	öS	2,940.352,--
1991	öS	3,053.786,20
1992	öS	3,300.606,47
1993	öS	11,743.713,12
1994	öS	11,229.484,11

Im Übrigen ist zur Beantwortung von Fragen über die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung 1960 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.

