

**DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

II-3649 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode  
 Wien, am 1982 03 26

Zl. lo.lol/lo-I/1/82

Parlamentarische Anfrage Nr. 1698/J  
 der Abg. KELLER und Genossen betreffend  
 den Bau von Autobahnen in Betonbauweise

*1682 IAB*

An den  
 Herrn Präsidenten des Nationalrates  
 Anton B E N Y A

Parlament  
lolo W i e n

*1982 -03- 30*  
*zu 1698 IJ*

Auf die Anfrage Nr. 1698/J, welche die Abgeordneten KELLER und Genossen am 19. Februar 1982, betreffend den Bau von Autobahnen in Betonbauweise, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1 a):

Zur Erzielung einer sowohl raschen Verkehrswirksamkeit, wirtschaftlichen Ausbesserung eventuell auftretender schädlicher Setzungen in Dammbereichen sowie Anschlüssen bei Brückobjekten als auch einer besseren Ausnützung der Budgetmittel im Bundesstraßenbau erfolgt in der Regel auf Autobahnen der Aufbau der Fahrbahnbefestigung in zwei Ausbaustufen.

In erster Ausbaustufe wird der öffentliche Verkehr mehrere Jahre auf bituminösen Tragschichten provisorisch geführt,  
 in zweiter Ausbaustufe erfolgt die eigentliche Herstellung des definitiven Fahrbahnbelages.

Hinsichtlich der Anwendung zementstabilisierter Tragschichten teile ich mit, daß z.B. auf der A 2 Süd Autobahn schon seit Jahren solche Tragschichten aus technischen bzw. wirtschaftlichen Gründen zur Ausführung gelangen: Abschnitt Mooskirchen - Pack  
 Abschnitt Gleisdorf - Hartberg

./. .

- 2 -

Zur Ausführung der Fahrbahndeckenarten auf unseren Autobahnen im speziellen möchte ich darauf hinweisen, daß es für Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen schon seit dem Jahr 1972 einen vom Bundesministerium für Bauten und Technik verbindlich erklärten Belagsplan gibt, welcher seinerzeit im engsten Einvernehmen mit den Ämtern aller neun Landesregierungen ausgearbeitet wurde. Dieser Belagsplan berücksichtigt, daß auf Grund der speziellen Eigenschaften der beiden Deckenbauweisen in Zementbeton bzw. in bituminöser Bauweise mit deren Vor- und Nachteilen beide Bauweisen unter bestimmten Bedingungen ihre Anwendungsberechtigung haben, womit schon von vornherein das Anwendungsgebiet jeder Deckenart gegeben ist. In diesem Zusammenhang darf auch erwähnt werden, daß es in den anderen europäischen Ländern einen derart konzipierten Belagsplan nicht gibt.

Kriterien für eine Beurteilung der Anwendung der vorgenannten Deckenarten sind im wesentlichen die Anlageverhältnisse samt Situierung eines Straßenzuges, die Größe und Art des öffentlichen Verkehrs sowie der Bezugsort der Zuschlagsstoffe zur Deckenherstellung (nur bei Änderung der vorgenannten Kriterien im Zuge von Detailplanungen ist eine Änderung des Belagsplanes begründet).

Zu 1 b):

Die Frage der Erhaltungsmaßnahmen ist als ein wesentlicher Faktor bereits im Zuge der Belagswahl mitberücksichtigt. Bei einem Vergleich der Deckenbauweise in Zementbeton mit jener in bituminöser Bauweise tritt, langfristig gesehen, nur eine Zeitverschiebung in der Höhe der Kosten für die Erhaltung ein. Bituminöse Decken benötigen im Zuge des stufenweisen Ausbaues und auch im Definitivum öftere Sanierungen, Zementbetondecken hingegen sind meist erst gegen Ende des zweiten Jahrzehntes ihrer Liegedauer wegen Spurrinnenbildung durch Spikeverkehr sanierungsbedürftig.

Je nach dem Fahrbahnzustand erhalten Zementbetondecken billige bituminöse Dünnbeschichtungen oder vergleichsweise teurere Kunstharzbeschichtungen bzw. hat eine gänzliche Neuherstellung ähnlich wie in der

./. .

- 3 -

Bundesrepublik Deutschland auf der Autobahn Rosenheim-Kiefersfelden zu erfolgen. Voraussetzung einer hohen Lebensdauer bei beiden Bauweisen ist die rechtzeitige Sanierung, die in Abhängigkeit von der zum Zeitpunkt der durchzuführenden Sanierung vorhandenen Budgetmittel steht.

Zu 2):

Der Vergleich der Rentabilität flexibler bituminöser Decken mit Zementbetondecken ist im Hinblick auf die Lebensdauer sehr kritisch, da - wie bereits im Punkt 1 festgehalten - jede Deckenbauweise ihr unterschiedliches Anwendungsgebiet hat. Bei Betrachtung gleicher Deckendicke und unter Berücksichtigung eines stufenweisen Ausbaues bei bituminösen Decken wird über eine Zeitspanne von 20 Jahren und mehr auf Grund derzeitiger Bitumenpreise der Zementbetondecke ein preislicher Vorteil zukommen.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, daß nach dem derzeitigen Stand des auszubauenden Autobahnnetzes von rd. 1874 km Länge lt. Belagsplan rd. 80 % der österreichischen Autobahnen in Zementbeton herzustellen sind (zum Vergleich: Bayern rd. 12 %, Baden Würtemberg 60 % mit Stand 1.1.1980).

A handwritten signature in black ink, appearing to read "W. Haunig". The signature is fluid and cursive, with a large, rounded, open loop at the top and more compact, horizontal strokes below it.