

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 23. Dezember 1991
GZ: 10.101/484-X/A/1a/91

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

1811 IAB
1991 -12- 30
zu 1810 1J

Parlament
1017 Wien

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage
Nr. 1810/J betreffend Naturasphalt, welche die Abgeordneten An-
schober, Wabl, Freunde und Freundinnen am 30. Oktober an mich
richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Welche österreichische Firma vertreibt auf dem österreichischen
Markt Naturasphalt - das Trinidad-Epurè?

Antwort:

Fa. Bosch, Wien.

Punkt 2 der Anfrage:

Welche Preise werden derzeit für die Tonne Trinidad-Epurè ver-
rechnet?

Antwort:

Dzt. ca. 6.000,--/t.

~~Dr. Wolfgang Schüssel~~
Wirtschaftsminister

- 2 -

Punkt 3 der Anfrage:

Ist es richtig, daß im ASTAG-Bereich bereits über 100 Tonnen Epurè in den vergangenen Jahren verbaut wurden?

Antwort:

Nach Angaben der Arlberg Straßentunnel AG wurden 1983 - 1985 insgesamt 226 Tonnen Trinidad-Epurè eingebaut, 1991/1992 werden 100 Tonnen eingebaut.

Punkt 4 der Anfrage:

Welche Mengen dieses Produktes wurden in den übrigen fünf Sondergesellschaften seit 1980 verbaut?

Antwort:

Aus den von den Gesellschaften erteilten Auskünften ergibt sich:

ASAG:

Jahr	Tonnen TE (Trinidad-Epurè)
1983	129
1984	231
1985	1.007
1986	1.269
1987	271
1988	454
1989	777
1990	159
1991	<u>315</u>
	4.612

BAG:

Die Aufzeichnungen aus den jeweiligen Baulosen A 13 liegen über einen Zeitraum von 7 Jahren (Datum der Schlußrechnung) auf, Zahlenmaterial für die A 12 vor 1986 liegt nicht vor, da erst im Zeitraum 1986 - 1990 die gesamten Baulose des Abschnittes Telfs - Imst abgerechnet wurden.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Zusammenstellung für A 13:

Jahr	to TE
1984	202,10
1985	27,59
1986	311,07
1987	22,99
1988	27,10
1989	21,21
1990	0,00
1991	<u>100,20</u>
	712,26

Zusammenlegung für A 12:

Jahr	to TE
1986	336,67
1987	362,97
1988	107,97
1989	0,00
1990	<u>88,88</u>
	896,49

PAAG:

Im Bereich der Gesellschaftsstrecke wurde Trinidad-Epuré nicht für den Freilandbereich, sondern nur bei Brückenbelagsarbeiten verarbeitet.

Schätzung 1980 - 1984: jährlich ca. 130 to

1985 - 1986: 0

1987 - 1990: jährlich ca. 85 to

TAAG:

1979/80:	770 to
1980:	915 to
1985:	243 to
1986/87:	230 to
1989:	<u>104 to</u>
	2.262 to

WBAG:

1988/1989 220 to

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Punkt 5 bis 6 der Anfrage:

Welche wissenschaftlichen Aussagen und Gutachten gibt es über die Sinnhaftigkeit dieser Beimischungen von Naturasphalt?

Wer erstellte diese erwähnten Gutachten, von wem wurden sie finanziert?

Antwort:

Neben Quellen, die den Lieferanten nahestehen, haben praktisch alle namhaften Straßenbaufachleute und Labors des In- und Auslandes, insbesondere der Schweiz (ETH Zürich) und der BRD (BAST) zahlreiche Veröffentlichungen und Gutachten erstellt.

Darüberhinaus gibt es von der deutschen Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen ein Merkblatt für die Verwendung von Naturasphalt im Asphalt-Straßenbau.

Im folgenden erfolgt eine Auswahl der wichtigsten Literaturzitate:
"Erfahrungen mit standfesten Asphaltbinder"

M. Huhnholz, Ltd. Bau Dir., BRD, Trinidad Naturasphaltkongreß 1989

"Beurteilung des Gebrauchsverhaltens der Trinidad Decke (AB 18)
Brunner Berg, B 303"

W. Langer, NÖ.LR, Trinidad Naturasphaltkongreß 1989

"Bewährung von Asphaltdeckschichten mit Naturasphalt in
Österreich"

V. Potschka, Essen, Straße und Tiefbau 1988

"Asphaltstraßenbau unter Verwendung von Trinidad - Naturasphalt -
Ein Erfahrungsbericht"

K. Suter, Bundesamt für Straßenbau, Bern, 1986

~~Dr. Wolfgang Schüssel~~
Wirtschaftsminister

- 5 -

"Die Auswirkung von Trinidad Epurè bei Splittmastixasphalt"

K.Schellenberg, Institut für Materialprüfung Rottweil, BRD,
Trinidad Naturasphaltkongreß 1989

Gutachten des Landesamtes für Baustoffprüfung der Freien
Hansestadt Bremen vom 5.12.1984 betreffend die Haftfestigkeit von
bituminösen Bindemitteln auf Gestein.

"Verwendung von Trinidad Naturasphalt - Erfahrungen 1985/85"

M.Blumer, ETH Zürich, Die Asphaltstraße 1985

"Hamburger Langzeiterfahrungen mit hochstandfesten Binder"

H.Bossmeyer, Ltd. Bau Dir., Hamburg, Asphaltstraße 1985

"Die Optimierung von Asphaltsschichten durch Naturasphalt"

D.Kloss, Bremen, Vortrag 1987

Untersuchungen der Haftfestigkeit unter Verwendung von Trinidad
Epurè des Institutes für Materialprüfung, Dr. Schellenberg in
Rottweil, BRD 1989, sowie von Dr. Potschka, Essen 1988

"Erfahrungen mit Trinidad Naturasphalt nach 20 Jahren"

S.Hollinger, Aargauisches Baudepartment, Aargau, Straße und Ver-
kehr 1984

"Asphaltdeckschichten auf Roll- und Startbahnen in Europa"

E.Hiersche, Trinidad Kongreß 1985

"Technische Lieferbedingungen für Trinidad Asphalt"

Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, BRD

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

"Merkblatt für die Verwendung von Naturasphalt im bituminösen Straßenbau"

Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, BRD

Vorträge der Prof. Arand und Schellenberg beim Naturasphaltkongreß 1989 in München.

Punkt 7 der Anfrage:

Befinden sich darunter auch Forschungsprojekte des Wissenschaftsministeriums bzw. des ehemaligen Bautenministeriums?

Wenn ja, mit welchen Gutachtern, mit welchen konkreten Ergebnissen und mit welchem Finanzierungsvolumen für das Forschungsprojekt?

Antwort:

Nein.

Punkt 8 der Anfrage:

Welche konkrete Belege gibt es über die verbesserte Recyclierbarkeit des Naturasphaltes im Vergleich zu herkömmlichem Asphalt?

Antwort:

Asphaltbetondecken mit Naturasphaltzusatz sind ebenso wie Asphaltbetondecken aus herkömmlichem Asphalt ohne besondere Schwierigkeiten recyclebar.

Punkt 9 der Anfrage:

Hält der Wirtschaftsminister die Beimischung von Naturasphalt zum sogen. Drainasphalt für sinnvoll und verantwortbar?

Antwort:

Da Drainasphalt unter Beimischung von Naturasphalt - abgesehen von einer kurzen Erprobungsstrecke auf der Brenner Autobahn - nicht ausgeführt wurde, liegen zur Zeit diesbezügliche Entscheidungsgrundlagen nicht vor.

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 7 -

Punkt 10 der Anfrage:

Auf der Brennerautobahn existiert eine sogen. Teststrecke mit dem Naturasphalt aus Trinidad. Welche konkreten Ergebnisse wurden auf dieser Teststrecke erzielt?

Antwort:

Die bisherigen Prüfergebnisse der 10.000 m² großen Fläche (ca. 1 km Richtungsfahrbahn) sind im großen und ganzen mit den Drainasphalten, auf der übrigen Fläche des Bauloses vergleichbar. Langzeiterfahrungen liegen bisher noch nicht vor.

Punkt 11 der Anfrage:

Wer begutachtete diese Teststrecke in welchem Zeitraum?

Antwort:

Die Teststrecke wurde und wird von der Brenner Autobahn AG nach der für Drainasphalte üblichen Kriterien betreut. Daneben werden Prüfungen von einer autorisierten Prüfanstalt und dem Prüflabor für bituminöse Baustoffe der TEERAG-ASDAG AG in Wien untersucht.

Punkt 12 der Anfrage:

Wer finanzierte die Teststrecke und die wissenschaftlichen Untersuchungen?

Antwort:

Die Untersuchungen erfolgten im Rahmen der üblichen Prüfungen eines Bauvorhabens. Mehrkosten sind keine aufgetreten.

Punkt 13 bis 15 der Anfrage:

Handelte es sich dabei um ein Forschungsprojekt des Wirtschaftsministeriums?

Wenn ja, mit welchem konkreten Förderungsvolumen?

~~Dr. Wolfgang Schüssel~~
Wirtschaftsminister

- 8 -

Ist es bei Genehmigung der Förderung dieser Teststrecke bzw. bei Beschuß des Baus der Teststrecke zu politischen Weisungen bzw. Interventionen gekommen?

Antwort:

Es handelte sich um kein Forschungsprojekt des Wirtschaftsministeriums.

Punkt 16 der Anfrage:

Hält der Wirtschaftsminister es für verantwortbar, daß es in zahlreichen Fällen im Bereich der Sondergesellschaften bei deren Ausschreibungen zur zwingend vorgeschriebenen Verwendung von Trinidad-Epuré gekommen ist?

Antwort:

Die namentliche Anführung von Firmenerzeugnissen in Ausschreibungen ist in Ausnahmefällen möglich, die Beifügung "oder gleichwertiger Art" ist grundsätzlich nachzustellen. Gemäß Antwort zu 5.) und 18.) ist im Falle von Trinidad Epuré kein gleichwertiges Produkt bekannt.

Punkt 17 der Anfrage:

Bei welchen Streckenabschnitten, mit welchen konkreten Längen, zu welcher Bauzeit, mit welchem Gesamt- bzw. Detailfinanzvolumen wurde in den Ausschreibungen der sechs Sondergesellschaften seit 1980 Trinidad-Epuré zwingend vorgeschrieben?

Antwort:

Aus den von den Gesellschaften erteilten Auskünften ergibt sich:

ASAG:

In den Ausschreibungen wurde z.T. Trinidad-Epuré und z.T. Naturasphalt vorgeschrieben. Bei Einsatz von Trinidad-Epuré bzw. Naturasphalt wurde die Haftzeit für den Asphaltbeton in der Regel um ein Jahr auf sechs Jahre verlängert.

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 9 -

Aufstellung:

Baulos	Länge km	Einbauzeit	Finanzvolumen
A 2 Süd Autobahn			
Umfahrung Grimenstein	2,4	1983	1.039.130,--
Thomasberg - Aspang	14,2	1985	3.288.817,--
Schäffern - Pinggau	15,7	1985	2.266.131,--
Pinkafeld - Allhau	14,4	1986	7.056.946,--
	46,7		13.651.024,--
A 4 Ost Autobahn			
Landesgrenze -			
AST. Neusiedl	6,5	1991	1.719.000,--
A 8 Innkreis Autobahn			
Haag - Meggenhofen	11,6	1989	2.361.285,--*
Meggenhofen - Pichl	11,4	1988	2.419.918,--
	23,0		4.781.203,--
S 6 Semmering Schnellstraße			
Oberdanegg - Gloggnitz	8,9	1985	1.625.366,--
Gloggnitz - Maria Schutz	7,5	1989	2.466.545,--*
Mürzzuschlag - Krieglach	8,0	1986	4.199.271,--
Kindberg Ost	1,2	1984	413.552,--*
Oberaich	3,7	1985	1.513.897,--*
Umfahrung Leoben	7,8	1987	925.132,--
Knoten St. Michael	2,7	1990	1.174.193,--*
	39,8		12.317.956,--
S 36 Murtal Schnellstraße			
Preg - Knittelfeld	9,7	1986	3.426.098,--
Umfahrung Knittelfeld	4,5	1984	1.746.590,--
	14,2		5.172.688,--
GESAMTSUMME			37.641.871,--

* In diesen Baulosen war die Zugabe von Trinidad-Epurè in den Einheitspreisen des AB eingerechnet. Der Betrag wurde über die mittleren Angebotspreise der Strecken ermittelt.

ASTAG:

AS St. Anton km alt 16,5 S 300.000,-- Urpreis 1984

Verlängerung Ost

km alt 9,6 - 16,1

S 6.634.000,-- Urpreis 1984

S 6.934.000,-- =

Gesamtkosten der Aufbringung der obersten Belagsschicht

~~Dr. Wolfgang Schüssel~~
Wirtschaftsminister

- 10 -

PAG:

Trinidad-Epurè wurde nur für Brückenbelagsarbeiten ausgeschrieben und ab 1990 durch eine hochstandfeste Trageschicht HSTS 0/22 generell ersetzt.

Bei folgenden Objekten wurden Belagsarbeiten mit Trinidad-Epurè ausgeführt:

1. Baulos 33 "Trieben":

Objekt T 11, T 11a, T 15, T 17b und T 19 jeweils nur RFB Graz, mit insgesamt ca. 53.600 m² Brückenfläche.

Herstellung in den Jahren 1980 - 1984.

Der Abschnitt Trieben ist ca. 11 km lang, das Gesamtvolumen (Bau) betrug ca. 880,0 Mio.S.

2. Gleinalmstrecke:

Objekte L 201, L 204, L 205, L 210, L 211, K 4 RFB Linz, K 6 RFB Linz und K 13b, mit insgesamt ca. 30.400 m² Brückenfläche.

Herstellung in den Jahren 1987 - 1990.

Der Gleinalmabschnitt ist ca. 45 km lang, das Gesamtvolumen (Bau) betragen ca. 4.810,0 Mio.S.

Insgesamt wurden ca. 84.000 m² AB 22 mit Zugabe von 1,8 % Trinidad-Epurè eingebaut. Bei einem durchschnittlichen Preis des AB 22/8 cm von S 130,-- / m² (Kostenanteil des Trinidad-Epurè von S 35,-- je m²) ergibt sich bei 84.000 m² ein Betrag von S 2,9 Millionen.

WBG:

Bei folgenden Abschnitten waren Positionen mit Verwendung von Trinidad-Epurè enthalten:

A 22 Donauufer Autobahn: Baulos Alte Donau

Länge 4,1 km, Bauzeit 1988/89

Kosten gemäß Gesamtanbot: 335 Mio.S (netto)

~~Dr. Wolfgang Schüssel~~
Wirtschaftsminister

- 11 -

Darin enthalten: AB 12,4 cm

62.500 m ² mit 1,5 % Trinidad	S 114,40 / m ²
62.500 m ² ohne Trinidad	S 93,50 / m ²

eingebaut:

86,400 m² mit Trinidad und 30.000 m² ohne Trinidad

Die Deckschicht wurde je zur Hälfte mit und ohne Trinidad-Epuré ausgeschrieben. Die Entscheidung über die zur Ausführung gelangende Position erfolgte aufgrund technischer und wirtschaftlicher Überlegungen (Verwendung von Trinidad auf Autobahnen, nicht auf Begleitstraßen), es war nicht vorgesehen, die Deckschicht je zur Hälfte mit und ohne Trinidad-Epuré auszuführen.

B 17, Triester Straße: Abschnitt Raxstraße bis A 2 Südautobahn

Länge 2,2 km, Bauzeit 1989/90 (Decke)

Kosten gemäß Gesamtanbot: 72,2 Mio.S (netto)

Darin enthalten:

47.000 m ² Gußasphalt GA (Gußasphalt) 11 gewalzt, 3,5 cm, 2,5 % Trinidad	S 67,72 / m ²
---	--------------------------

Alternativposition:

47.000 m ² Splittmastixbelag	S 63,85 / m ²
---	--------------------------

Beauftragt wurde aufgrund technischer und wirtschaftlicher Überlegungen GA 11.

A 23/B 302, Wiener Nordrand Straße:

Ostbahnwegbrücke bis Wagramer Straße

Länge: 4,8 km, Bauzeit 1993 (Decke)

Kosten gemäß Gesamtanbot: 138,6 Mio.S (netto)

~~Dr. Wolfgang Schüssel~~
Wirtschaftsminister

- 12 -

Darin enthalten: AB 16,5 cm

103.700 m ² mit 1,5 % Trinidad	S 69,92 / m ²
103.700 m ² ohne Trinidad	S 53,35 / m ²

Die Deckschicht wurde je zur Hälfte mit und ohne Trinidad-Epurè ausgeschrieben, welche Position zur Ausführung gelangt, wurde noch nicht entschieden.

Die angeführten Ausschreibungen wurden so gewählt, daß die Verwendung von Trinidad-Epurè nur bei wirtschaftlich vertretbaren Angeboten erfolgt. Den Varianten mit Trinidad standen jeweils Konkurrenzangebote mit anderen Deckenkonstruktionen gegenüber.

BAG:

In folgenden Baulosern der A 13 wurde Trinidad-Epurè verbaut:

- BL 3 und BL 4 Lueg
- BL Obernberger Talübergang
- BL Verbreiterung 85 zwischen Gschnitztal und Lueg
- BL Verbreiterung 86 zwischen Mietzener Brücke u. Gschnitztal
- BL Gschnitztalbrücke RFB Innsbruck
- BL Mietzener Brücke RFB Brenner
- BL Mietzener Brücke RFB Innsbruck
- BL Steinbruchbrücke
- BL Adaptierung Randstreifen
- BL Gschleirsbrücke

Trinidad-Epurè wurde auf der A 13 Brenner Autobahn von km 0 bis km 34,5 verbaut, da die Bauaktivität im wesentlichen den gesamten Streckenbereich betraf, wird auf eine Einstationierung der Streckenabschnitt verzichtet. Bei den Kosten sind die Nettopreise ohne Berücksichtigung allfälliger Nachlässe für die betroffenen Mischgutsorten mit Trinidad angegeben. Diese Kosten geben nicht den Preis des verwendeten Trinidad-Epurè wieder, sondern stellen die Mischgutpreise dar.

Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

- 13 -

Eine echte Kostenaussage ist nicht möglich, da aus den seinerzeitigen Ausschreibungen und Vergaben der Preisvergleich Bitumen + Trinidad-Epurè zu Bitumen alleine nicht vorliegt.

Zusammenstellung für A 13:

Jahr	Mio.S für Mischgut mit TE
1984	12,384
1985	1,379
1986	16,659
1987	1,234
1988	1,517
1989	1,314
1990	0,000
1991	<u>8,377</u>
	42,864

Zusammenstellung für A 12:

Jahr	Mio.S für Mischgut mit TE
1986	14,286
1987	15,601
1988	4,763
1989	0,000
1990	<u>3,3637</u>
	38,287

TAG:

Streckenabschnitte	Längen RFB Salzburg	Länge RFB Villach	GK brutto
Asphaltdecke			
Rauchenkatsch - Gmünd	11,5 km	11,5 km	1979/80 51,540 Mio.S
Asphaltdecke			
Eben - Gasthofalm	19,0 km	19,0 km	1980 74,350 Mio.S
Asphaltdecke Hüttau -			
Eben	3,3 km	3,3 km	1985 ~ 14,000 Mio.S
Asphaltdecke			
Auenbauer - Oberbuch	1,0 km	1,0 km	1985 8,039 Mio.S
Deckenbaulos Lungau	-----	13,6 km	1986/87 25,062 Mio.S
Deckenbaulos Ennstal	-----	4,0 km	1989 ~ 16,300 Mio.S

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 14 -

Punkt 18 der Anfrage:

Straßenbauexperten billigen dem Trinidad-Epuré bestenfalls einen Placebo-Effekt zu. Was ist die Meinung des Wirtschaftsministers zu diesem schwerwiegenden Vorwurf, der defakto den Vorwurf von millionenschwerer Verschwendungen beinhaltet?

Antwort:

Aus den unter Punkt 5. der Anfrage erwähnten Berichten zahlreicher Länder geht hervor, daß die Zumischung von Trinidad-Epuré die Eigenschaften des Bindemittels verbessert und die Standfestigkeit und das Alterungsverhalten des Asphaltes erhöht wird.

Punkt 19 der Anfrage:

Sieht der Wirtschaftsminister für die großzügige Verwendung von Naturasphalt aus Trinidad einen Zusammenhang mit der regen Reisetätigkeit von Straßenbaubeamten in die Karibik nach Trinidad?

Antwort:

Nein.

Punkt 20 bis 21 der Anfrage:

Wann kamen Beamte des Wirtschaftsministeriums, Angestellte der sechs Sondergesellschaften oder Aufsichtsräte der sechs Sondergesellschaften Einladungen auf Besuch des sogen. Naturasphaltes in Trinidad nach?

Zu welchem konkreten Datum wurden diese Reisen durchgeführt?

Welche Beamte und welche Angestellte nahmen daran teil?

Wer finanzierte diese Dienstreisen?

Ist es richtig, daß auch Sektionschef Freudenreich, Ex-Generaldirektor Talirz, Generaldirektor Unterholzner sowie Friedrich Honsak an diesen Reisen teilgenommen haben?

Wer sorgte jeweils für die Finanzierung?

Welches Programm lag diesen Reisen im Detail zugrunde?

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 15 -

Antwort:

Ob und welche Beamte des Wirtschaftsministeriums in einem Urlaub Einladungen der angesprochenen Art nachgekommen sind, entzieht sich meiner Kenntnis. Die Teilnahme von Angestellten der Straßen-sondergesellschaften und von Aufsichtsräten, die nicht vom Wirtschaftsministerium nominiert werden, entzieht sich meiner Kenntnis und Einflußmöglichkeit.

Das Detailprogramm dieser Reisen war nicht zu erheben, es fanden Vorträge und Arbeitskreise statt.

Punkt 22 der Anfrage:

Wie lautet die Teilnehmerliste der Trinidad-Reisen aus den Jahren 1983, 1987 und 1990?

Was waren die konkreten Programme dieser Reisen?

Wer bestritt die Finanzierung in den Einzelfällen?

Wie beurteilt der Wirtschaftsminister die Sinnhaftigkeit dieser Reisen und sieht er eine etwaige Verbindung zu diversen Auftragsvergaben?

Antwort:

Die Liste des Veranstalters der Trinidad-Reisen und die konkreten Programme sind mir nicht bekannt, ebensowenig die Finanzierung der einzelnen Teilnehmer.

Wolfgang Schüssel