

II-9462 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

4262/AB

1993 -04- 21

zu 4348/J

Wien, am 19. April 1993
GZ: 10.101/90-X/A/5a/93

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4348/J betreffend Drainasphalt, welche die Abgeordneten An-schober, Freunde und Freundinnen am 26. Februar 1993 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Welche Fahrabschnitte im Bereich der Brennerautobahn AG, der Tauernautobahn AG, der ASTAG, der Pyhrn AG, der ASAG und der WBAG sind jeweils mit Drainasphalt bedeckt? Wann erfolgte jeweils die Aufbringung zu welchem Quadratmeterpreis/Baulos?

Republik Österreich


 Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

- 2 -

Antwort:A 13 Brenner Autobahn:

von km	bis km	Richtungsfahrbahn	Baujahr
24,85	25,45	1	1988
0,48	1,16	1	1989
0,00	5,00	2	1990
17,50	22,50	2	1990
0,00	0,48	1	1990
1,16	5,00	1	1990
17,50	22,50	1	1990
23,34	29,75	1	1991
14,18	14,31	1	1991
14,63	14,67	1	1991
16,08	16,32	1	1991
16,48	16,62	1	1991
8,76	9,64	1	1992
30,21	32,80	2	1992
30,21	30,94	1	1992
32,07	32,80	1	1992

Kurzbezeichnung: 1 = RFB von Innsbruck - Brenner

2 = RFB von Brenner - Innsbruck

A 10 Tauern Autobahn:

53,900	59,600	2	1990
53,900	59,600	1	1991
59,600	79,000	2	1989 - 1991
59,600	75,500	1	1989 - 1991
89,450	103,470	2	1988
91,580	93,930	1	1988

Republik Österreich


 Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

- 3 -

113,095	118,020	2	1991
		1	1990

Kurzbezeichnung: 1 = RFB von Salzburg - Villach
 2 = RFB von Villach - Salzburg

A 9 Pyhrn Autobahn:

201,700	208,600	1 + 2	1987
200,100	201,700	1 + 2	1987
191,650	198,400	1	1989
191,650	198,400	2	1990
188,775	191,650	1 + 2	1987
184,400	188,775	2	1989
184,400	186,400	1	1991
186,400	188,775	1	1988
171,200	175,700	1	1988
171,200	175,700	2	1989
169,200	170,700	1	1987
169,200	170,700	2	1988
167,900	169,200	1 + 2	1990
165,000	167,900	1	1991
165,000	167,900	2	1992
154,700	165,500	1 + 2	1991
143,000	154,700	1 + 2	1991
136,700	143,000	1 + 2	im Bau
125,975	136,700	1 + 2	1991
117,675	124,875	2	1988
115,100	124,925	1	1986/87
115,050	122,300	2	1986/87
107,018	114,970	1 + 2	1990
82,300	92,000	1 + 2	1986
14,175	16,200	1 + 2	1990
9,650	14,175	1 + 2	1990

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

7,815	9,650	1 + 2	1990
3,000	6,620	1 + 2	1990
0,000	3,000	1 + 2	1990

Kurzbezeichnung: 1 = Knoten Sattledt - Graz

2 = Graz/Eggenfeld - Knoten Sattledt

S 16 Arlberg Schnellstraße:

1,332	1,900	1 + 2	1991
39,114	40,020	1 + 2	1991
42,050	43,880	1 + 2	1992
47,400	47,700	1 + 2	1988

A 8 Innkreis Autobahn

43,113	54,522	1 + 2	1990
34,414	35,217	1 + 2	1990
37,261	38,015	1 + 2	1990

Die Höhe der Einheitspreise je Quadratmeter Drainasphalt ist von der Ausführung des Drainasphaltsystems abhängig. Hier gab es in den ersten Jahren extreme Preisunterschiede betreffend die Höhe des angewendeten Bindemittelsystems je Drainasphaltart einschließlich der Additivs zum Bindemittel. Dieser Umstand hat sich in den letzten Jahren preislich sehr angeglichen.

Ein weiterer Parameter im Einheitspreis ist zwischen Preisen für Kleinflächen - wie sie z.B. bei Brückenstrecken erforderlich waren - und großen, durchgehenden Baulosen maßgebend.

Schließlich spielt die Örtlichkeit, die Entfernung von der Mischanlage zur Einbaustelle, die Anlageverhältnisse der Straße, die Bauzeit u.a.m. eine entscheidende Rolle in der Preisgestaltung.


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

Zu Beginn der Drainasphaltherstellung gab es nur das System A ("Flüsterasphalt") mit Einheitspreisen über S 200,--/m². Nachdem die RVS 8.0628 "lärmmindernde Drainasphalte" im Juli 1990 für verbindlich erklärt wurde, fiel die Monopolstellung des Produktes "Flüsterasphalt" und es gab mit den Systemen B bzw. C weitere Konkurrenzprodukte. Derzeit können die Einheitspreise je vorzitiertem Parameter zwischen S 65,--/m² und S 150,--/m² als österreichischer Standard bezeichnet werden. Diese Preise verstehen sich als Nettopreise d.h. ohne Mehrwertsteuer.

Punkt 2 der Anfrage:

Wie entwickelte sich an den oben angeführten Bauabschnitten die aufgebrachten Salzmengen und Auftaumittel (bzw. insgesamt im Bereich der einzelnen Sondergesellschaften) in den Jahren 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 und 1993 (Angaben inklusive dieses Winters)?

Antwort:

Die Streusalzmenge ist primär von den Wetterbedingungen je Wintersaison abhängig, d.h. vor allem, ob es bei hoher Luftfeuchtigkeit viele Temperaturdurchgänge um die 0° C Grenze gab. Die Salzmenge ist unter anderem auch davon abhängig, wie viele Schneetage mit welcher Niederschlagsmenge im Betrachtungszeitraum angefallen sind und ob das Streugut auf offener oder geschlossener Fahrbahndecke aufgebracht wird. Bei kurzen Drainasphaltstrecken kann ein Mehrbedarf überhaupt nicht erfaßt werden.

Entscheidend für einen griffigen Drainasphalt im Winter ist die zeitgerechte Präventivsalzstreuung zur Vermeidung einer vorzeitigen Eisbildung in den Hohlräumen des Belages. Ist die Eisbildung in den Hohlräumen von rd. 17 - 20 Vol.% im Drainasphalt bereits entstanden, sind erhebliche Taumittel zur Änderung des Aggregatzustandes von fest auf flüssig nötig. Demgegenüber ist

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

bei dichten Belägen allenfalls nur eine dünne Eisschicht oberflächlich aufzutauen und sind dafür geringere Taumittel ohne Präventivmaßnahmen nötig.

Der spezifische Verbrauch an Streumitteln wie NaCl und CaCl_2 in to/km Straßenzug ist nur schwer ermittelbar, da von den Dienststellen nur der Gesamtverbrauch je Wintersaison angegeben wird und hier auch Straßenzüge ohne Drainbelag inbegriffen sind.

Punkt 3 der Anfrage:

Welche Drainasphaltschäden bei welchen Sondergesellschaften wurden bisher verifiziert?

Antwort:

Nach den eingeholten Stellungnahmen aller Straßensondergesellschaften liegen Schäden bei der Brenner Autobahn AG (Rauhstellen im Drainasphalbelag mit Anzeichen eines beginnenden Kornausbruches bzw. bereits bestehender Kornausbruch), bei der Pyhrn Autobahn AG (ältere Drainasphalbereiche, bei denen zu spät mit einer Hochdruckwasserstrahlreinigung begonnen wurde, weisen gewisse Minderungen in der Drainagefähigkeit auf), sowie bei der Arlberg Straßentunnel AG (geringfügige Kornausbrüche) vor.

Punkt 4 der Anfrage:

Welche Gesamtschäden bei Drainasphalt liegen im Bereich der Brennerautobahn AG vor?

Welches Ergebnis über die Ursachen dieser Schäden erbrachten die entsprechenden von der Brenner AG in Auftrag gegebenen Gutachten? Kann mit eine Ursache das besondere Mischverhältnis bei Drainasphalten am Brenner sein? Wer kreierte dieses Mischverhältnis bzw. wer ist für dieses Mischverhältnis verantwortlich?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 7 -

Antwort:

In den Jahren 1990 und 1991 wurde auf der A 13 Brenner Autobahn in einer Gesamtfläche von rd. 340 000 m² eine Drainasphaltdecke hergestellt. Nach Fertigstellung dieser Decke kam es zu kleinflächigen Kornausbrüchen im Gesamtausmaß von rd. 5 % der ausgeführten Drainasphaltdecke.

Die Schadstellen wurden von der Brenner Autobahn AG im Winter 1992/93 laufend beobachtet. Die bisher aufgetretenen Mängel beeinträchtigen die Verkehrssicherheit auf der A 13 nicht.

Die technische Form der Sanierung bzw. Kostentragung wird derzeit noch geprüft bzw. untersucht.

Als Schadensursache werden Qualitätsschwankungen im verwendeten Gesteinsmaterial und in abgeschwächter Form Qualitätsschwankungen beim verwendeten Bitumen angesehen. Der Einfluß des Mischverhältnisses auf die Schadensursache ist bisher nicht erkennbar und wird ausgeschlossen.

Das Mischungsverhältnis wurde im Auftrag der bauausführenden Firma durch eine autorisierte Prüfanstalt im Rahmen der Eignungsprüfung erstellt. Für dieses Mischverhältnis ist die ausführende Firma voll verantwortlich.

Punkt 5 der Anfrage:

Ist es richtig, daß auch bei der im vergangenen Sommer durchgeführten Ausschreibung der Belagsarbeiten im Langener Tunnel neuerlich Varianten in Form von Drainasphalten ausgeschrieben wurden? Wenn ja, welche zu herkömmlichen Belegen liegen vor und welche Beweggründe führten zu dieser Ausschreibung?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 8 -

Antwort:

Die Ausschreibung des Drainasphaltes und der Asphaltbetondeckschichte für den Abschnitt "Langen - Danöfen" der Arlberg Schnellstraße S 16 erfolgte im Juli/August 1991 für den Drainasphalt auf den Freistrecken und als Asphaltbetondeckschichte im Langener Tunnel (Hauptangebot; wurde im Herbst 1991 und Sommer 1992 in zwei Bauphasen eingebaut). Als Variante wurde auch durchgängiger Drainasphalt im Langener Tunnel ausgeschrieben, da günstige Preise für den Drainasphalt auch im Langener Tunnel aus dem Titel einer verminderten Baustelleneinrichtung erwartet werden konnte.

Punkt 6 der Anfrage:

Welche öffentlichen Gelder flossen bislang in Produktentwicklung, Forschung, etc. von Drainasphalten? Welchen Firmen kamen diese Förderungen zugute?

Antwort:

Seitens der Sondergesellschaften wurden keine öffentlichen Gelder in die Produktentwicklung, Forschung, etc. von Drainasphalten eingesetzt.

Seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten wurden folgende Forschungsaufträge bzw. Förderungen betreffend Drainasphalte aus Mitteln der Straßenforschung finanziert:

Abgeschlossene Aufträge:

ARGE CT Bitumen GesmbH - Traunfellner BaugesmbH

Republik Österreich


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 9 -

Nr. 2.460 Lärmpegelsenkung durch hochpolymermodifizierte Asphalte
(Die Vergabe erfolgte auf Weisung des Herrn Bundesministers
Sekanina als Pauschale einschließlich der Baukosten für die Test-
strecke Angath der A 12 auf 1 km Länge) S 7,000.000,--

Univ.Prof. Dipl. Ing. Dr. Gerhard Stehno

Nr. 3.046 Rollgeräuschmessungen auf in- und ausländischen Fahr-
bahndecken S 780.000,--

MAPAG Materialprüfungs AG

Nr. 3.050 Praxisbezogene Auswahl von Prüfkriterien an Drainas-
phalten S 1,980.000,--

MAPAG Materialprüfungs AG

Nr. 3.071 Praxisbezogene Eignungsprüfung von Drainasphalten
..... S 1,440.000,--

Auftrag in Arbeit befindlich:

Technische Universität Wien, Institut für Straßenbau und Straßen-
erhaltung

Nr. 3.105 Österreichische Erfahrungen mit lärm mindernden Fahr-
bahndecken S 780.000,--

Abgeschlossene Förderung:

Teerag-Asdag AG

Nr. 2.624 Drainasphalt - Versuchsstrecke, Vorarbeiten im Labor
..... S 469.000,--

Punkt 7 der Anfrage:

Welche Gesamtmenge von Drainasphalten wurde bisher in Österreich
insgesamt aufgebracht?

Republik Österreich

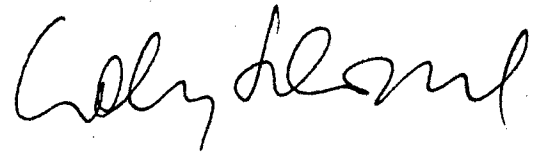


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 10 -

Antwort:

Bisher wurden in Österreich auf Autobahnen und Schnellstraßen bzw. Bundesstraßen rund 5 Mio m² Drainasphalte der verschiedenen Systeme gemäß der gültigen RVS 8.0628 eingebaut.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Schüssel'.