

II-3063 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 2. August 1991
GZ.: 10.101/322-XI/A/1a/91

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

1259/AB

1991 -08- 05

zu 1250/J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1250/J betreffend die bautechnische Planung der Umfahrung Klagenfurt, welche die Abgeordneten Mag. Haupt und Dipl. Ing. Schmid am 14. Juni 1991 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Welcher Straßenbelag ist seitens Ihres Ressorts für die Umfahrung der Kärntner Landeshauptstadt vorgesehen?

Antwort:

Ursprünglich war für die Befestigung der Fahrbahn im Zuge der Umfahrung Klagenfurt eine bituminöse Konstruktion vorgesehen. Nach einem Gutachten, welches die Tauernautobahn AG nunmehr vorgelegt hat, zeigte sich jedoch, daß eine Zementbetonbefestigung voraussichtlich wirtschaftlicher ist. Dieses Gutachten wurde von der Abteilung 17 BT - Bautechnik - des Amtes der Kärntner Landesregierung erstellt und beschreibt verschiedene Varianten in bituminöser oder zementgebundener Bauweise.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Die wirtschaftliche Beurteilung erfolgt mittels der Investitionsrechnung nach der Kapitalwertmethode. Ein ergänzendes Gutachten hatte die Aufgabe, die finanziellen Auswirkungen eines stufenweisen Ausbaues, d.h. die spätere Aufbringung der Zementbetondecke und einer zwischenzeitlichen Verstärkung der darunter liegenden bituminösen Tragschichte zu untersuchen. Auch hier ergab die Investitionsrechnung eine Bevorzugung der Zementbetondecke. Damit wird einem geologischen Vorbericht des Ingenieurbüros Garber-Dalmatiner Rechnung getragen. Dieser Vorbericht nimmt zwar keinerlei Bezug auf die Oberbaukonstruktion; es könnte sich jedoch der stufenweise Ausbau als sinnvolle Vorsichtsmaßnahme herausstellen.

Nur in einem ca. 900 m langen Teilbereich der Unterflurtrasse Lendorf spricht ein Gutachten von Prof. Brandl aus geologischen Gründen gegen eine Betondecke.

Hiezu laufen zur Zeit Untersuchungen, ob dieser Bereich mit einer durchgehend bewährten Betondecke, die für setzungsempfindliche Böden empfohlen wird, technisch und wirtschaftlich sinnvoll ausgeführt werden kann.

Eine endgültige Entscheidung über die Wahl der Fahrbahndeckenkonstruktion wird nach Vorliegen der ergänzenden Untersuchungen getroffen werden.

Punkt 2 der Anfrage:

Welche Alternativen wurden mit welchen kurz-, mittel- und langfristigen Kostenerwartungen (gegliedert nach Fünfjahres-Intervallen) bei dieser Planung berücksichtigt?

Antwort:

Die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung wurde für folgende Varianten gemäß RVS 3.63 durchgeführt:

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

1. Bautype 4, Belastungsklasse I (22 cm Betondecke)
2. Bautype 2, Belastungsklasse I (4 cm Deckschicht - AB 11 mit polymermodifiziertem Bindemittel - auf 13 cm bituminöse Tragschicht und darunter 15 cm zentralgemischte Kantkorntrag-schichte)

Die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung erfolgte mittels der Investitionsrechnung nach der Kapitalwertmethode. Die Beurteilung erfolgt nach einem Kostensummen-Kriterium. Die Verzinsung wurde mit 7 % gewählt. Der Betrachtungszeitraum beträgt 30 Jahre. An Kosten werden in der Investitionsrechnung berücksichtigt:

- Neubaukosten
- Instandsetzungskosten
- Erneuerungskosten
- Zeitkosten (bei den Zeitkosten handelt es sich um jene Straßennutzer-Kosten, welche durch Baustellenbehinderung für den Berufsverkehr entstehen).

Punkt 3 und 4 der Anfrage:

Haben bei der Wahl des Straßenbelages auch dessen Auswirkungen auf den Winterdienst eine entsprechende Berücksichtigung gefunden?

Wurde hiebei auch die Möglichkeit der Aufbringung eines lärmhemmenden Belages erwogen?

Antwort:

Da bei lärmhemmenden Belägen - insbesondere in Betonbauweise - die Preissituation noch recht unterschiedlich ist, ist beabsichtigt, Varianten auszuschreiben und das Ergebnis mit der Methode der Investitionsrechnung nach Einbeziehung der Auswirkung des Winterdienstes zu beurteilen.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Auswirkungen auf den Winterdienst sind im wesentlichen von der Oberflächenbeschaffenheit, also der letztendlichen oberflächlichen Geometrie zu erwarten. Dies hängt auch mit der Frage zusammen, ob und welche Art von lärmhemmenden Belägen gewählt wird.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß lärmhemmende Makrobeläge etwas mehr Salzverbrauch als konventionelle Asphalt- oder Betondecken haben. Bei Drainasphalten liegt der Salzverbrauch erheblich höher.

Punkt 5 und 6 der Anfrage:

Sind vor der Entscheidung über den Straßenbelag der Klagenfurter Umfahrung auch Expertisen eingeholt bzw. Investitionsrechnungen erstellt worden und, wenn nein, warum nicht?

Wenn ja: a) von wem?
b) welchen Inhaltes?

Antwort:

Das in Punkt 1 zitierte Gutachten wurde von der Abteilung 17 BT des Amtes der Kärntner Landesregierung erstellt. Der erste Teil des Gutachtens, die Dimensionierung, ist von Herrn Ing. Piber unterfertigt, der zweite Teil, die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung, von Dipl.Ing. Dr. Pichler.

