

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 23. Dezember 1991

GZ: 10.101/501-X/A/1a/91

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

1823 IAB

1991 -12- 30

zu 1822 1J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage
Nr. 1822/J betreffend ökologische Bewertung von Drainasphalt,
welche die Abgeordneten Anschöber, Wabl, Freunde und Freundinnen
am 30. Oktober an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Welche technische Maßnahmen wurden von Ihrer Seite getroffen, um
bei einem LKW-Gefahrgutunfall auf Drainasphalt mit gefährlichen
und/oder toxischen Flüssigkeiten, eine Oberflächen- oder Grund-
wassergefährdung zu vermeiden?

Antwort:

Hinsichtlich der angesprochenen Fragen besteht kein Unterschied
zwischen Drainasphalt und konventionellen Belägen.

Punkt 2 bis 3 der Anfrage:

Wieviele und welche LKW-Gefahrgutunfälle auf Drainasphalt hat es
in Österreich 1989, 1990 und 1991 gegeben?

Welche Auswirkungen von LKW-Gefahrgutunfällen sind Ihnen bekannt?

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Antwort:

Diesbezüglich sind keine statistischen Angaben bekannt.

Punkt 4 der Anfrage:

Ist in der BRD nach 3-jähriger Diskussion über die ökologischen Auswirkungen von Drainasphalt, dieser zum großflächigen Einbau vom deutschen Verkehrsminister freigegeben worden?

Wenn nicht: Warum nicht?

Antwort:

Dieser ist bislang noch nicht freigegeben worden, weil die diesbezüglichen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind. Allerdings gibt es eine größere Anzahl von Erprobungsstrecken.

Punkt 5 der Anfrage:

Wie hoch ist der durchschnittliche Streumittel- und Auftaumittelverbrauch pro Jahr auf Drainasphalt pro m² Straßenoberfläche?

Antwort:

Auf Drainasphalt können nur auftauende Streumittel eingesetzt werden. Abstumpfende Streumittel würden die relativ großen Hohlräume des Belages verstopfen und somit die lärmindernde Wirkung sowie die optimale Entwässerung der Fahrbahnoberfläche verhindern.

Die bisherigen Erfahrungen und Beobachtungen zeigen, daß der Streumittelverbrauch zwischen 0 und 50 %, für Extremsituationen auch bis 100 % und darüber schwankt. Dies hängt weitgehend von den klimatischen Bedingungen, der geographischen Lage der Strecke und den Anlagenverhältnissen ab.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Zu dieser Frage besteht derzeit auf internationaler Expertenebene ein reger Erfahrungsaustausch, insbesondere mit jenen Ländern, in denen sich Drainsaphalte in den letzten Jahren sehr stark durchgesetzt haben (Belgien, Niederlande, Frankreich, Italien, etc).

Da auch international von den Straßenbetreuern bei den Straßenzuständen: trocken, naß, schneebedeckt und eisglatt unterschiedliche, nicht zufriedenstellende Aussagen über den Auftaumittel-Mehrverbrauch vorliegen, laufen in Österreich und in Deutschland noch umfangreiche Untersuchungen.

Punkt 6 der Anfrage:

Wie groß ist im Vergleich dazu die durchschnittliche Menge von Streu- und Auftaumittel pro Jahr, pro m² auf geschlossenen Asphaltdecken auf Österreichs Autobahnen?

Antwort:

Der mittlere Auftaumittelverbrauch pro Jahr schwankt je nach der Strenge der Winterperiode zwischen 1,3 kg/m² und 1,6 kg/m². Der langjährige Durchschnitt kann eher mit 1,5 kg / m² Auftaumittel angegeben werden. Abstumpfende Streumittel werden auf Autobahnen nur selten, bei ganz speziellen Wettersituationen angewendet. Ein durchschnittlicher Verbrauch an abstumpfenden Streumitteln auf Autobahnen, über ein Jahr gesehen, ist daher untergeordnet und nicht aussagekräftig.

Punkt 7 bis 10 der Anfrage:

Welche Straßenabwasseranalysen von Drainasphalt wurden von Ihnen veranlaßt oder zumindest gefördert?

Falls keine derartigen Analysen von Ihnen veranlaßt oder gefördert wurden: Warum haben Sie das nicht getan?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

**Gibt es Straßenabwasseranalysen für geschlossene Straßenbeläge?
Wenn ja: Wie schau'n diese aus?**

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Da bei Drainasphalten gegenüber konventionellen Asphaltbetondecken keine gravierenden Unterschiede erwartet werden, werden zunächst diesbezügliche Ergebnisse anderer Länder abgewartet, um eine aufwendige Doppelforschung zu vermeiden.

Punkt 11 der Anfrage:

Wie lang hat es in Österreich gedauert, bis die ersten Drainasphaltbeläge verstopft waren?

Antwort:

Eine gänzliche Verstopfung im Fahrstreifenbereich ist - soweit bekannt - bis heute nicht eingetreten. Eine merkbare Reduzierung der Drainwirkung und der nicht ganz so starken Lärminderung ist je nach Verkehr und örtlichen Verhältnissen ab etwa 2 Jahren Liegedauer festzustellen.

Allerdings bleibt auch dann der subjektive Eindruck einer Lärminderung wegen der bleibenden Änderung des Frequenzspektrums des Rollgeräusches erhalten.

Punkt 12 der Anfrage:

Mit welchen technischen Maßnahmen wurden diese Verstopfungen von Drainasphalt repariert? (Bitte technische Beschreibung der zuständigen Firmen)?

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

Antwort:

Die Drainagefähigkeit kann durch Waschung mit einem Sonderreinigungsgerät wieder angehoben werden. - Im Bereich der Pyhrn Autobahn AG ist ein solches Gerät seit 1991 im Einsatz (Teile davon wurden von der Firma Frimokar geliefert). Dieses besteht als Basisgerät aus einer konventionellen Straßenreinigungsmaschine, welches zusätzlich mit einer speziellen Hochdrucksauganlage und einer Wasserrecyclinganlage ausgerüstet ist. Das beim Reinigen anfallende Waschwasser wird dabei laufend recykliert, die Filterpartien nach Ende der Reinigung im Behälter gefüllt und geordnet auf einer Sondermülldeponie entsorgt.

Punkt 13 der Anfrage:

Ist das bei der Restaurierung von Drainasphalt anfallende Waschwasser überwachungsbedürftiger Sonderabfall?

Antwort:

Nein, wie sich aus der Antwort der Frage 12 ergibt.

Punkt 14 der Anfrage:

Ist Ihnen bekannt, wie groß der Arsenanteil von in Österreich verwendeten Drainasphalt ist?

Antwort:

Nein.

Punkt 15 der Anfrage:

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die bereits abgeschlossenen Untersuchungen von Eluaten konventioneller Beläge haben nur Arsenanteile unterhalb der Nachweisgrenze ergeben.

~~Abgeordnet~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

Derzeit sind Untersuchungen an polymermodifizierten Bitumina (darunter auch Drainasphalt) im laufen. Dabei wird auch die Frage der möglichen Wiederverwendung bzw. allfälliger Entsorgung behandelt.

Punkt 16 der Anfrage:

Ist Drainasphalt nach seiner Verwendung überwachungsbedürftiger Sonderabfall?

Antwort:

Nein.

Punkt 17 der Anfrage:

Kann Drainasphalt nach seiner Verwendung recycliert werden, sowie andere Straßenbeläge auch?

Antwort:

Bisher bestand noch kein Anlaß, Drainasphalt zur recyclieren. Im Ausland gibt es jedoch bereits vereinzelt Erfahrungen über technische Möglichkeiten zur Recyclierung von Drainasphalten. Generelle Erfahrungen liegen noch nicht vor, werden aber in absehbarer Zeit erwartet.

Punkt 18 der Anfrage:

Wie werden zur Zeit

- a) das anfallende Waschwasser
- b) der Drainasphalt nach seiner Verwendung

entsorgt?

Welche Entsorgungspläne für Drainasphalt und Waschwasser gibt es in Zukunft?

Antwort:

Siehe Antworten zu den vorhergehenden Fragen.

