

II-5582 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

Wien, am 13. April 1992  
GZ.: 10.101/77-X/A/5a/92

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Heinz FISCHER

Parlament  
1017 W i e n

2400 IAB

1992 -04- 14

zu 2514 IJ

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2514/J betreffend die Verwendung der sogenannten "Lärmdämmenden Dünnschichtdecke HeiB" (LDDH), welche die Abgeordneten Probst und Mag. Haupt am 28. Februar 1992 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1, 2 und 3 der Anfrage:

Entspricht es den Tatsachen, daß die neuentwickelte Dünnschichtdecke (LDDH) die einleitend ausgeführten Vorzüge gegenüber dem Drain-Asphalt aufweist?

Wurde seitens Ihres Ressorts bereits ein Gutachten eingeholt, inwieweit der neue Belag Einsparungen bei der Salzstreuung ermöglicht?

Wenn ja: a) Wer hat dieses Gutachten erstellt?

b) Welche Streusalzmenge kann im Vergleich zum Drain-Asphalt eingespart werden?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 2 -

Antwort:

In Zusammenarbeit der Bodenprüfstelle des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung mit dem Autobahnamt in Wiesbaden (BRD) wurden im Jahr 1989 die ersten Versuchsstrecken (Ortsdurchfahrt von Attnang der B 1) mit sogenannten lärm mindernden Dünnschichtdecken hergestellt, in weiterer Folge auch 1990 und 1991 auf Landesstraßen.

Ähnliche Teststrecken hat das Amt der Steiermärkischen Landesregierung ab 1990 auf der B 66, der A 2 im Bereich Kaiserwald und der A 9 im Bereich Raach ausführen lassen.

Aus diesen Teststrecken ergibt sich eine Minderung des Rollgeräuschpegels gegenüber üblichen bituminösen Decken um rd. 2 - 3 Dezibel, d.h. ähnliche Lärminderungen wie sie bei durchschnittlichen Drainbelägen erzielt werden.

Der Salzverbrauch solcher LDDH-Beläge ist nach den bisherigen Beobachtungen dem üblicher bituminöser Decken vergleichbar. Drainbeläge haben durch ihren Hohlraumgehalt von rund 20 Vol % einen höheren Salzverbrauch als übliche bituminöse Decken. Im Durchschnitt ist mit 50 % Mehrverbrauch zu rechnen. Bei besonderen Wetterlagen kann der Salzbedarf von Drainasphaltdecken auch erheblich höher sein.

Dünnschichtdecken wird daher dort der Vorzug zukommen, wo die Drainagewirkung sekundär ist (keine Aquaplaningefahr), wie z.B. im Orts- bzw. Stadtbereich und bei Spurrinnensanierungen.

Die Bundesländer, die über Teststrecken verfügen, wurden um einen Erfahrungsbericht ersucht. Diesbezügliche Berichte liegen derzeit noch nicht vor.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 3 -

Punkt 4 der Anfrage:

In welchen Zeitabständen muß die Dünnschichtdecke wegen der Bildung von Spurrinnen erneuert werden?

Antwort:

Die Erfahrung mit Dünnschichtdecken auf Betondecken zeigt, daß diese - je nach Verkehrsmenge und Qualität der Ausführung - nach 5 bis 10 Jahren erneuerungsbedürftig sind. Unter günstigen Voraussetzungen wird auch eine noch höhere Lebensdauer erwartet.

Bei Dünnschichtdecken auf bituminösen Oberbaukonstruktionen hängt die Spurrinnenbildung im wesentlichen von der plastischen Verformbarkeit dieser Schichten sowie der Verkehrsbelastung ab.

Punkt 5 der Anfrage:

Werden Sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dafür eintreten, daß der neue Belag vor allem im Bereich von Lärmschutzeinrichtungen aufgebracht wird, um die rasche Vereisung (wie beim Drain-Asphalt) einzelner Streckenabschnitte zu verhindern?

Antwort:

In kritischen Bereichen mit zu erwartender rascherer Eisbildung sind bei Drainbelägen ein erhöhter Winterdienst und eine Präventivsalzstreuung bindend notwendig. Es haben daher die ausschreibenden Stellen der Straßenverwaltung zu prüfen, in welchen Bereichen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein Drainbelag oder LDDH bzw. andere lärmindernde Deckensysteme sinnvoll sind.

