

II-1469 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 15.4.1991
GZ.: 10.101/120-XI/A/1a/91

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

521/AB

1991 -04- 17

zu 556 J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 556/J betreffend Durchführung lärmdämmender Maßnahmen auf der B 311 im Bereich Taxenbach, welche die Abgeordneten Haigermoser, Dipl.Ing. Schmid, Mag. Haupt und Kollegen am 27. Februar 1991 an mich richteten, stelle ich fest:

Zu Punkt 1 der Anfrage:

- a) Der lärmindernde Drainasphalt erfordert eine Mindestkonstruktionsstärke von 4 cm und entsprechende Adaptierungen an den Entwässerungseinrichtungen (Kanaleinlaufschächte etc.) und ist daher sowohl vom Materialverbrauch als auch vom Arbeitsaufwand teurer als ein Dünnschichtbelag mit etwa 2,5 cm Stärke, welcher im allgemeinen auch keine Änderungen an den Entwässerungseinrichtungen erforderlich macht.
- b) Der Kostenunterschied zwischen Dünnschichtbelag und Drainasphalt hängt im wesentlichen von der unterschiedlichen

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Schichtstärke, den erforderlichen Adaptierungsmaßnahmen an den Entwässerungseinrichtungen sowie wegen des aufwendigeren Geräteeinsatzes von der Größe des Bauloses ab.

- c) Im vorliegenden Fall wäre bei einer Fahrbahnbreite von 5 m der Laufmeterpreis für einen Drainasphalt mit mindestens öS 700,--/m (wenn nicht wegen des relativ geringen Baulosumfanges noch höher) zu veranschlagen, wobei zusätzlich noch die erforderlichen Arbeiten an den Entwässerungseinrichtungen zu berücksichtigen wären. Die Ausführung des Dünnschichtbelages kam auf öS 385,--/m.

Zu Punkt 2 der Anfrage:

Nachdem die Anwendung von lärm mindernden Drainasphalten erst seit einigen Jahren erfolgt und die Ausführung von Dünnschichtbelägen in Form eines Microbelages noch kürzer zu datieren ist, Straßenbeläge jedoch im allgemeinen für längere Zeiträume konzipiert werden, die Abnutzung eines Belages auch wesentlich vom Umfang und Art des Verkehrsaufkommens abhängig ist und auch lokale Einflüsse (z.B. Kleinklima) eine bedeutende Rolle spielen, können diesbezüglich noch keine allgemein gültigen Aussagen getroffen werden.

Zu Punkt 3 der Anfrage:

Die Kosten der Belagserneuerung durch die Firma Microbelag beliefen sich auf öS 905.244,-- (inkl. Mehrwertsteuer). Hiezu kommen noch 10 %, welche gemäß FAG dem Amt der Landesregierung als Pauchale für Projektierung, Bauaufsicht usw. vergütet werden.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Zu Punkt 4 der Anfrage:

- a) Die Meßergebnisse der bautechnischen Versuchs- und Forschungsanstalt zeigen eine Lärmpegelreduktion zwischen 1 und 3 dB. Bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h sind Pegelreduzierungen über 3 dB von keinem Belag zu erwarten.
- b) Die Marktgemeinde Taxenbach wurde über die Lärmmeßdaten informiert.

Zu Punkt 5 der Anfrage:

Beim Einbau des Belages sind der bauausführenden Firma Fehler unterlaufen. Die Mängelsanierung wird auf Kosten der ausführenden Firma im Laufe des Jahres 1991 erfolgen.

Zu Punkt 6 der Anfrage:

Der sogenannte "Flüsterasphalt" stellt das markenrechtlich geschützte Produkt einer bestimmten Mineralölunternehmung dar. In Anbetracht der zu beachtenden gleichartigen Wettbewerbsbedingungen hätte durch die Bundesstraßenverwaltung nur allgemein ein lärmindernder Drainasphalt ausgeschrieben werden können. Die bei lärmindernden Drainasphalten erforderlichen Baustelleneinrichtungen bzw. Geräteeinsätze sowie die zusätzlichen Nebenarbeiten lassen jedoch die Ausführung dieser Beläge nur bei größeren Vorhaben (vor allem auf Autobahnen und Schnellstraßen) wirtschaftlich erscheinen. Darüberhinaus ist bei Strecken mit gemischtem Verkehr und geringeren Fahrgeschwindigkeiten sowie diversen Zufahrten mit einem Verstopfen der Hohlräume und einem baldigen Verlust der lärmindernden Wirkung zu rechnen. Bei der im vorliegenden Fall durchgeführten kleinräumigen Maßnahme im Zuge

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

einer Bundesstraße B war daher der Einsatz eines Drainasphaltes nicht zu vertreten, zumal mit dem Microbelag die gewünschte Wirkung in vergleichbarem Maße erzielt werden konnte.

Weiters ist zu erwarten, daß bei diesem Belagstyp geringere Probleme im Winderdienst, d.h. weniger Streusalzverbrauch und die Möglichkeit des Einsatzes von Streusplit sowie geringere Vereisungsgefahr bei extremer Wetterlage gegeben sind.

Zu Punkt 7 der Anfrage:

Von der Verwaltung der Stadt Berlin wurden Versuche bezüglich einer Behebung der sich im Laufe der Zeit eingestellten Verlegung der Hohlräume durchgeführt. Zur Zeit liegen noch keine gesicherten Aussagen vor, inwieweit diese Maßnahmen von Erfolg gekrönt waren und auch wirtschaftlich vertretbar sind.

Versuchsweise Anwendungen in Österreich brachten sehr unterschiedliche Ergebnisse. Seit kurzem verfügt die Pyhrn-Autobahn AG über ein entsprechendes Spezialreinigungsgerät; Ergebnisse über dessen Wirkungsweise bzw. Wirtschaftlichkeit liegen ebenfalls noch nicht vor.

