

292/AB XXI.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 350/J betreffend die Sanierung der Inntalautobahn, welche die Abgeordneten Schweisgut, Dr. Khol und Kollegen am 9. Februar 2000 an mich richteten, stelle ich einleitend fest:

Angelegenheiten der Erhaltung von Autobahnen wurden auf Grund des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 mit Fruchtgenussvertrag in den Verantwortungsbereich der Autobahnen - und Schnellstrassen - Finanzierungs - Aktiengesellschaft übertragen. Aktivitäten im Zusammenhang mit den Fahrbahnschäden auf der A 10 Inntal Autobahn werden daher direkt von der ASFINAG wahrgenommen. Eine von der ASFINAG eingeholte Stellungnahme ergab folgendes:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Im Bereich Kirchbichl - Angath traten Schäden ab etwa 1997 auf, eine Belagserneuerung erfolgte 1998. In den Abschnitten Langkampfen und Staatsgrenze - Kufstein Süd traten

massive Fahrbahnschäden vorwiegend auf der Richtungsfahrbahn Innsbruck erst im Winter 1998/99, verursacht durch den vermehrten Ketteneinsatz der Schwerfahrzeuge, ein. Eine endgültige Instandsetzung dieser Abschnitte ist in den Teilbereichen Kufstein Nord - Kufstein Süd / Richtungsfahrbahn Staatsgrenze 1999 erfolgt; der Deckenaustausch auf der Richtungsfahrbahn Innsbruck beider Abschnitte wird bis Juni 2000 fertiggestellt sein.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Da der Gesamtabschnitt Staatsgrenze - Wörgl Ost mit einer Betonfahrbahndecke definitiv ausgebaut ist und lediglich eine bituminöse Fahrbahndecke in Form eines lärmindernden Drainasphalts vorliegt, erstreckten sich die Schäden im Wesentlichen auf den Deckbelag der Fahrbahn.

Antwort zu den Punkten 3, 4 und 6 der Anfrage:

Abgesehen von der laufenden Instandsetzung örtlicher Schäden wurden seit 1995 folgende Deckenerneuerungsbaulose abgewickelt, wobei der zeitlich letzte Instandsetzungsabschnitt des in Rede stehenden Teilabschnittes der A 12 wird voraussichtlich 2001 realisiert werden.

1. Innbrücke Kufstein - Grenzbrücke Kiefersfelden, km 1,60 - km 0,28 Richtungsfahrbahn Staatsgrenze
2. Raststelle Angath - Innbrücke Wörgl, km 14,4 - km 16,1 / beide Richtungsfahrbahnen
3. Staatsgrenze - Innbrücke Kufstein, km 0,2 - km 2,3 / Richtungsfahrbahn Innsbruck
4. Kufstein Nord - Kufstein Süd, km 1,6 - km 2,5 und km 3,5 - km 5,8 / beide Richtungsfahrbahnen
5. Bereich Langkampfen, km 10,4 - km 14,4 / Richtungsfahrbahn Staatsgrenze, Fräsarbeiten.

Die angeführten Maßnahmen stellen abschnittsweise Totalsanierungen dar.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Für den Ausführungszeitraum des Bauabschnittes Kufstein Nord - Kufstein Süd / Richtungsfahrbahn Innsbruck wurde zum Zeitpunkt der Ausschreibung in Erwägung gezogen, die Arbeiten unter teilweiser Ausnutzung der Sommermonate bereits 1999 abzuwickeln; diese Möglichkeit musste aufgrund der Tauerntunnelsperre noch vor Vergabe der Maßnahmen verworfen werden, weshalb eine Fertigstellung der Arbeiten des genannten Abschnittes mit 30. Juni 2000 terminisiert wurde. Die Abfräsung der Fahrbahndecke wurde noch vor der Winterperiode 1999/2000 vorgenommen.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Nach dem Eintreten von Fahrbahnschäden durch extreme Wintereinflüsse wurden umgehend Geschwindigkeitsbeschränkungen verfügt und örtliche Ausbrüche provisorisch instandgesetzt. In Abschnitten mit ausgedehnten Fahrbahnschäden wurde die Abfräsung der Fahrbahndecke kurzfristig durchgeführt. Ein erhöhtes Unfallrisiko war bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht gegeben.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

In den genannten Streckenabschnitten mit ausgedehnten Schäden wurde bzw. werden eine Totalerneuerung der Fahrbahndecke einschließlich dem in diesem Bereich gelegenen Brückeninstandsetzungen (insbes. Brückenfahrbahnübergänge) sowie allfällige örtliche Instandsetzungen der darunter liegenden Betondecke vorgenommen, sodass nach Abschluss eines Bauabschnittes ein generalsanierter Zustand vorliegt.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:

Bei der Erneuerung der Belagsabschnitte wird aus Gründen eines bestmöglichen Lärmschutzes sowie aus Gründen durchgehend gleicher Fahrbahnverhältnisse wiederum ein lärmindernder Drainasphalt eingebaut.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

Lärmindernde Drainaspalte bringen auch bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen Vorteile für die Verkehrssicherheit, da bei dem häufig vorkommenden Fall nasser bzw. feuchter Fahrbahnzustände eine Verringerung der Sprühfahnenbildung gegeben ist. Die Aufwendungen im Winterdienst (Salzverbrauch) sind bei Drainbelägen höher als bei dichten Fahrbahnbelägen.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

Die Aufwendungen bis einschließlich 1999 betragen rund S 31,0 Mio., die bevorstehenden Instandsetzungen im Bereich Langkampfen / Richtungsfahrbahn Innsbruck und Staatsgrenze werden weitere Aufwendungen in Höhe von rd. S 21,5 Mio. erfordern.