

3750/AB XXI.GP

Eingelangt am: 17.06.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3788/J-NR/2002 betreffend Ausführung Widerlager auf der A13 im Bereich der Paschbergbrücke West vor dem Bergiseltunnel im Raum Innsbruck, die die Abgeordneten Wurm und GenossInnen am 18. April 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 4:

Ist unsere Information richtig, dass diese von der Fa. Stalko gelieferte und als Subunternehmer eingebaute Scherensteuerung seit dem Jahr 2000 von der Fa. Stalko nicht mehr in den Verkehr gebracht und nicht mehr eingebaut wird?

Wer hat entweder in Auftrag ihres Ministeriums, des Landes Tirol oder im Auftrag der ASFINAG diese Scherensteuerung abgenommen?

Antwort:

Die in diesem Zusammenhang genannte Firma Stalko - Metallbau vormals Industriestraße 3, 86558 Hohenwart / Oberbayern wurde von der Fa. Maurer und Söhne GesmbH & Co KG, München übernommen; der Unternehmensbereich Fahrbahnübergänge der Fa. Stalko - Metallbau wurde stillgelegt.

Die Konstruktion der Fa. Stalko - Metallbau wurde im Jahr 1981, nach Absolvierung eines ministeriellen Zulassungsverfahrens und Nachweis der entsprechenden Eigen- und Fremdüberwachung durch die Unternehmung, auf Basis der damals gültigen Richtlinie zugelassen. Im Zuge der erwähnten Neuübernahme wurde die Zulassung gelöscht.

Frage 2:

Entspricht der von dieser Scherensteuerung ausgehende hohe Schlaggeräuschpegel der NORM, wenn ja welcher?

Antwort:

Für die Zulassung eines Fahrbahnüberganges ist gemäß der für den Bundesstraßenbereich verbindlich erklärten und notifizierten Richtlinie der Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr, RVS 15.45, keine instrumentierte Geräuschpegelmessung mit Grenzwerten vorgeschrieben. Dies deckt sich im übrigen mit dem Stand der Technik im Vergleich zu anderen europäischen Ländern. So haben lediglich die Bundesrepublik Deutschland, Dänemark und Großbritannien eigene Normen für Fahrbahnübergänge, in keiner dieser Normen sind Geräuschemissionsmessungen für Fahrbahnübergangstypen vorgesehen oder Grenzwerte festgelegt. Zur Zeit werden im Rahmen

der Erstellung der Europäischen Technischen Zulassung "Fahrbahnübergänge für Verkehrsbrücken" gesamteuropäische Vorschriften diskutiert, ein Ergebnis ist frühestens im Jahre 2012 zu erwarten.

Frage 3:

Entspricht diese eingebaute Scherensteuerung überhaupt heutiger Technik und sind Schlaggeräusche dieser Schallpegelstärke üblich oder lassen sie auch auf andere, z.B. Einbaufehler schließen? Wenn ja, wurden solche bei der Abnahme überprüft?

Antwort:

Die Scherensteuerung der genannten Type war und ist Stand der Technik (Zwangssteuerung), wobei im Zusammenhang mit dem expliziten Ansprechen der Scherensteuerung bei einem Lamellen Übergang eine Differenzierung in "Einzelgeräusche" verursacht durch die Trägerroste, Steuerungselemente oder weitere Bauteile der Fuge kaum möglich ist.

Bei einer Trägerrostfuge, unbeschadet ob Scheren- oder Federnsteuerung, verursacht jeder Achsübergang einen Impuls auf den einzelnen Träger des Rostes. Dieser Impuls setzt sich zwangsweise im Tragwerk fort. Die Geräuschabstrahlungen dieser Art werden von der Bauform des Tragwerkes stark beeinflusst; so ergeben insbesondere Stahltragwerke und entsprechend geformte Betontragwerke gute Resonanzkörper, welche die Intensität der Schallabstrahlung verstärken.

Einbaufehler können in diesem Zusammenhang ausgeschlossen werden, da bei einer Konstruktion mit langer Liegedauer dies erfahrungsgemäß zum Frühausfall der Konstruktion geführt hätte.

Frage 5:

Erfolgte die Abnahme während normaler Verkehrsbelastung, wo auch viele 40 Tonnen Schwerfahrzeuge über die Widerlager fahren?

Antwort:

Hinsichtlich der Abnahme der Fuge ist anzumerken, dass für eine Geräuschemission vor allem die Niveauunterschiede zwischen Fahrbahnübergangskonstruktion und anschließendem Belag (z.B. durch Spurrinnenbildung) sowie - durch Alterung bedingte - Toleranzen geräuschauslösend sind. In diesem Sinne erfolgt eine Abnahme der Konstruktion durch die zuständige Verwaltung hinsichtlich der eingehaltenen planlichen Darlegungen, der Anschlussdetails (Art und Niveau von Fuge und Fahrbahndecke) sowie eingehaltener maschinenbaulicher Passungen.

Eine Probeüberrollung durch Schwerfahrzeuge ist in der Regel ungeeignet, Einbaumängel an der Fuge zu erkennen, Emissionsmessungen sind nicht vorgesehen und auch nicht genormt.

Frage 6:

Was beabsichtigen Sie zu unternehmen, damit diese Schlaggeräusche, die auch durch nachträgliche Schalldämmversuche durch Auskleiden des begehbaren Widerlagerbereichs nicht unter die von Ihrem Ministerium verlautbarten Grenzwerte gebracht werden konnten, reduziert werden, um für die Anrainer in diesem Bereich der A13 das Leben noch halbwegs lebenswert zu halten?

Antwort:

Aus vergleichbaren Autobahnabschnitten ist bekannt, dass eine Reduktion der Überrollgeschwindigkeit durch entsprechende Gebote gemäß Straßenverkehrsordnung sowie die Überwachung der Einhaltung dieser Gebote zu beträchtlichen Lärmreduktionen führen können.

Dennoch muss ich dazu anmerken, dass das Überrollgeräusch einem Trägerrost, egal nach welcher der oben angeführten Bauarten auch immer, systemimmanent ist.