

---

**7/AB XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 19.12.2006**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-11.500/0019-I/PR3/2006    DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer

Parlament  
1017 W i e n

Wien, 18. Dezember 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 8/J-NR/2006 betreffend Ursachen für doppelte Asphaltaufbringung bei einer Baustelle der Brennerautobahn, die die Abgeordneten DDr. Niederwieser und GenossInnen am 30. Oktober 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### **Allgemeines:**

An der A13 Brenner Autobahn ist im Zeitraum zwischen 3.04.2006 und 4.08.2006 im Rahmen der Belagsinstandsetzung der angegebene Streckenbereich in Form einer Belagserneuerung inklusive Brückeninstandsetzung von km 5,5 bis km 9,9 saniert worden. Der Bauablauf erfolgte in drei Phasen. Die Fahrbahn konnte am 4.8.2006 plangemäß und in vollem Querschnitt für den Verkehr freigegeben werden. In der letzten Bauphase sind an dem von LKWs befahrenen Fahrstreifen Richtungsfahrbahn Brenner in Teilbereichen Spurrinnen geringer Größenordnung aufgetreten, die jedoch das vertragliche Abnahmekriterium überschritten haben. Dementsprechend wurde die Baufirma aufgefordert, die Qualität im Rahmen ihrer vertraglichen Pflichten herzustellen.

### **Frage 1:**

War den zuständigen Stellen Ihres Ressorts – zumindest aber den von Ihrem Ressort in den Aufsichtsrat der ASFINAG entsandten Personen – der geschilderte Umstand bekannt und wurde Ihnen, als für die ASFINAG zuständigen Minister, darüber berichtet?

### **Antwort:**

Die qualitätssichernden Maßnahmen im oa. Teilbereich sind während der vertraglichen Bauzeit durchgeführt worden. Da es sich dabei um Arbeiten im Rahmen des gültigen Bauvertrages, innerhalb der vertraglichen Bauzeit und ohne zusätzliche

Verkehrsbehinderungen gehandelt hat, war es nicht erforderlich den ASFINAG Aufsichtsrat respektive das Bundesministerium für Verkehr, Innovation u. Technologie mit dem Sachverhalt zu konfrontieren.

**Frage 2:**

Wurde inzwischen geklärt, was die Ursache für diese neuerlichen Fahrbahnschäden waren und wenn ja, durch wen?

**Antwort:**

Wie bereits unter Allgemeines erwähnt, haben die Arbeiten über den Sommerzeitraum bis Anfang August in den beschriebenen drei Bauphasen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs mit je zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung stattgefunden. Für die Sicherung der Qualität gemäß gültigem Bauvertrag war die ausführende Arbeitsgemeinschaft aus drei Baufirmen verantwortlich und liegt somit auch die Einhaltung des Qualitätskriteriums der Spurrinnenbildung in der Risikosphäre der tätigen ARGE. Diese ist ihrer Verantwortung durch die Wiederherstellung der beanstandeten Bereiche auch nachgekommen und konnte somit die geforderte Abnahmequalität erreicht werden. Eine Expertise zur Ursachenfindung ist von Seiten der ASFINAG nicht beauftragt worden. Es darf dazu aber erwähnt werden, dass die Leistungen nach den gültigen straßenbautechnischen Vorschriften ausgeschrieben wurden.

**Frage 3:**

Hat der im Artikel genannte „Asphaltbauexperte“ Ing. Franz Oberleithner seine Expertise, wonach die hohen Temperaturen hauptverantwortlich für die Schäden waren, dem BMVIT oder der ASFINAG gegenüber schriftlich ausgeführt und wenn ja, werden Sie dieses Gutachten dem Parlament zuleiten?

**Antwort:**

Der ASFINAG ist von dem in der TT genannten "Asphaltbauexperten" Ing. Franz Oberleithner keine Expertise bekannt und ist mit Herrn Oberleithner diesbezüglich auch kein Kontakt aufgenommen worden.

**Frage 4:**

Mussten auf weiteren Baustellenbereichen der Brennerautobahn ebenfalls Nachbesserungen vorgenommen werden und wenn ja, auf welchen?

**Antwort:**

Die angesprochenen Nachbesserungsarbeiten im Sinne von Spurrinnensanierungen während der Bauphase mussten in keinem anderen Baustellenbereich der A 13 Brenner Autobahn vorgenommen werden.

**Frage 5:**

Ist der betreffende Baustellenbereich bereits abgerechnet und wenn ja, wurden die veranschlagten Kosten (Dirnbacher nannte 9,5 Mio.) eingehalten? Wurden sie unter- oder überschritten und wenn ja, um wie viel?

**Antwort:**

Die Schlussrechnung zum erwähnten Belagsbaulos wird die tätige Arbeitsgemeinschaft in Kürze vorlegen. Zum Stand der jetzigen Prognose darf jedoch erwartet werden, dass die veranschlagten und budgetierten Kosten von EURO 9,5 Mio. nicht nur eingehalten, sondern voraussichtlich um ca. EURO 0,2 Mio. unterschritten werden. Auch darf noch ein Mal erwähnt werden, dass die bauvertraglichen Fertigstellungstermine (insbesondere die volle Verkehrsfreigabe mit 4.8.2006) eingehalten worden sind.

**Frage 6:**

In welchem Ausmaß ist der Schwerverkehr für die ständig notwendigen Reparaturen und Baustellen auf der Brennerautobahn verantwortlich?

**Antwort:**

Im Hinblick auf die mechanische Beanspruchung des Straßenoberbaus und daraus folgend für den Schädigungsgrad und die damit verbundenen erforderlichen Sanierungstätigkeiten ist der Einfluss von niedrigen Achslasten der PKWs geringer als der Einfluss höherer Achslasten des LKWs.

Mit freundlichen Grüßen