



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

11469 /AB

13. Juli 2012

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

zu 11641 /J

GZ. BMVIT-11.500/0007-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am 3. Juli 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 15. Mai 2012 unter der **Nr. 11641/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend regelmäßige Kontrolle der Autobahn- und Schnellstraßen-Infrastruktur gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – laut Auskunft der ASFINAG - wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie häufig wird die Infrastruktur der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen, insbesondere Brücken, Lärmschutzwände und Tunnel routinemäßig auf den baulichen Zustand und mögliche Beschädigungen überprüft?*

Die Überprüfungen der Infrastruktur der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen werden gemäß geltender Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) durchgeführt. Es wird dabei zwischen Kontrollen und Prüfungen unterschieden. Kontrollen werden durch sachkundige Ingenieure oder geschultes und erfahrenes Fachpersonal in regelmäßigen Intervallen sowie bei außergewöhnlichen Ereignissen durchgeführt, um den Erhaltungszustand und die Funktionstüchtigkeit festzustellen. Prüfungen werden durch sachkundige Ingenieure jedenfalls rechtzeitig zum Ablauf der Gewährleistungsfrist durchgeführt und in regelmäßigen Abständen wiederholt. Im Detail werden insbesondere folgende Überprüfungen routinemäßig durchgeführt:



- Brückenprüfungen (nach RVS 13.03.11): alle 6 Jahre
- Brückenkontrollen (nach RVS 13.03.11): alle 2 Jahre
- Prüfung von geankerten Konstruktionen (nach RVS 13.03.21): alle 10 Jahre
- Kontrolle von geankerten Konstruktionen (nach RVS 13.03.21): alle 3 Jahre
- Prüfung von Tunnel und Galerien (baulich konstruktive Teile; nach RVS 13.03.31): alle 10 Jahre
- Kontrolle von Tunnel und Galerien (baulich konstruktive Teile; nach RVS 13.03.31): alle 2 Jahre
- Prüfung von Straßentunnel- Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (nach RVS 13.03.41): Prüfungsintervalle je nach Bauteil unterschiedlich
- Kontrolle von Straßentunnel- Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (nach RVS 3.03.41): Kontrollintervalle je nach Bauteil unterschiedlich
- Prüfung von Wegweisern (nach RVS 13.03.51): alle 6 Jahre
- Kontrollen von Wegweisern (nach RVS 13.03.51): alle 2 Jahre
- Prüfung von nicht geankerten Konstruktionen (nach RVS 13.03.61): alle 12 Jahre
- Kontrolle von nicht geankerten Konstruktionen (nach RVS 13.03.61): alle 3 Jahre
- Prüfung von Lärmschutzwänden (nach RVS 13.03.71): alle 12 Jahre
- Kontrollen von Lärmschutzwänden (nach RVS 13.03.71): alle 4 Jahre
- Zustandsparameter am Straßenkörper wie Griffigkeit, Längsebenheit, Querneigung, Oberflächenschäden und Risse (u.a. nach RVS 11.06.65 ff) werden im Rahmen einer regelmäßigen Messkampagne mit einem Spezialmessfahrzeug alle 5 Jahre über das gesamte Autobahnen- und Schnellstraßennetz ermittelt.

Zu dem erfolgt durch die Kontrollfahrten des Streckendienstes eine laufende Überwachung der Anlagen. Weiters können überraschende Ereignisse an einem Objekt kurzfristige Überprüfungen an gleichartigen Bauwerken auslösen.

Zu Frage 2:

➤ *Wer führt die Überprüfungen durch?*

Kontrollen werden durch Fachexperten der ASFINAG durchgeführt. Prüfungen werden in der Regel durch externe Ziviltechniker ausgeführt.



Zu Frage 3:

- *Welche finanziellen Mittel stehen pro Jahr für die Überprüfungsmaßnahmen zur Verfügung und wer kommt dafür auf?*

Jährlich werden von der ASFINAG für diese Überprüfungsmaßnahmen (u.a. externe Prüfungen, interne Kontrollen, Gerätebedarf) Geldmittel in der Höhe von ca. 5,6 Mio. Euro verwendet.

Zu Frage 4:

- *In welchen Fällen, z.B. nach Unwettern, Hochwasser, Unfälle anderer Verkehrsteilnehmer werden diese Überprüfungen zusätzlich durchgeführt?*

In allen oben angeführten Ereignissen, aber auch bei erkennbaren Veränderungen an den Bauwerken selbst, können zusätzliche Überprüfungen durchgeführt werden. Dies hängt von der Dimension der Ereignisse bzw. davon ab, ob ein Bauwerk unmittelbar gefährdet ist. So wurden beispielhaft beim Hochwasser des Inns in Tirol im Jahre 2005 die unmittelbar betroffenen Brückenobjekte während des Ereignisses ständig beobachtet.

Zu Frage 5:

- *Wie häufig wurden dabei in den letzten 5 Jahren Schädigungen an den Infrastrukturen festgestellt?*

Die laufend durchgeführten Überprüfungen ermöglichen es der ASFINAG unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung, des Schwerverkehrsanteils und anderer Daten die Zustandsentwicklungen und Materialalterung aller Infrastruktureile einzuschätzen und die erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig zu erkennen und umzusetzen. Laufende Wartungszyklen minimieren zusätzlich die Wahrscheinlichkeit ungewöhnlicher Schädigungen.

Zu Frage 6:

- *Wie häufig wurde in den letzten 5 Jahren Überprüfungen nach Unfällen, bei denen es zu einer möglichen Beschädigung der Infrastruktureinrichtungen kam, durchgeführt?*

Beim Erkennen von Schäden nach Unfällen werden die Infrastruktureinrichtungen kontrolliert bzw. geprüft. Beispiele wären Anfahren an Brückenpfeiler bzw. Tragwerksuntersichten, Anfahren an Überkopfwegweiser, Unfälle mit Beschädigung von Lärmschutzwänden, Fahrzeugbrände in Tunnel etc.



Zu Frage 7:

- *Welche Straßenabschnitte mussten in den letzten 5 Jahren aufgrund von festgestellten Beschädigungen unterschiedlicher Ursache (zumindest teilweise) gesperrt werden?*

Neben dem in der parlamentarischen Anfrage beschriebenen Ereignis auf der A 13 wurden in den letzten fünf Jahren z.B. auf der A 10 Tauern Autobahn die Sondertransportfahrten infolge nicht ausreichender Belastbarkeit zweier Brückenobjekte vom 16. Oktober 2006 bis 18. Juli 2011 untersagt. Laut Auskunft der Asfinag kann es teilweise zu Sperrungen von einzelnen Fahrstreifen und zur Verhängung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Frostaufbrüche oder Hitzeschäden in den kritischen Jahreszeiten kommen. Diese Einschränkungen der Netzverfügbarkeit kommen jedoch selten und lokal beschränkt vor.

Doris Dura