
2834/AB XXIV. GP

Eingelangt am 10.09.2009

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.a Barbara PRAMMER
Parlament
A-1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0015-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . September 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Karlsböck und weitere Abgeordnete haben am 10. Juli 2009 unter der **Nr. 2775/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend den Zustand österreichischer Autobahnen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Auskünfte von der ASFINAG wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Autobahnabschnitte weisen ein Alter von über 10 Jahren auf?*

Die einzelnen Bestandteile des Straßenkörpers weisen eine unterschiedliche Lebensdauer auf (z.B. Decken rd. 12 – 15 Jahre, Brückenobjekte rd. 70 Jahre).

Im Jahr 1999 hat die ASFINAG ein Streckennetz mit rund 1909 km Länge betrieben. Im Jahr 2009 betreibt die ASFINAG rund 2103 km hochrangiges Straßennetz in Österreich. Damit weisen rd. 91 % des hochrangigen Straßennetzes ein Alter von über 10 Jahren auf.

Zum heutigen Zeitpunkt liegen auf 47 % des A + S Netzes die letzten Baumaßnahmen mehr als 10 Jahre zurück.

Zu Frage 2:

- *Welche Maßnahmen werden zur Ermittlung der sanierungsbedürftigen Autobahnabschnitte eingesetzt?*

Netzweit werden laufend und regelmäßig wiederkehrende Objektprüfungen und -kontrollen entsprechend der RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) durchgeführt und die erhobenen Zustandsdaten dokumentiert.

Über ein Managementsoftwarepaket werden auf Basis dieser langjährig erhobenen Daten (Zustandsdaten reichen bis ins Jahr 1992 zurück) Maßnahme, Umfang und Zeitpunkt der erforderlichen Sanierungen vorgeschlagen.

Zusätzlich zu den technischen Daten der Anlagen werden in wiederkehrenden Zeitintervallen von 5 Jahren Zustandsmessungen über das komplette Netz mittels „Roadstar“ (Messfahrzeug) durchgeführt; hierbei erfolgt die Erfassung unterschiedlicher Zustandsparameter (Griffigkeit, Längsebenheit, Querebenheit, Spurrinnentiefe, Textur alle 5 cm). Zusätzlich werden hochauflösende Filme von der Fahrbahnoberfläche aufgenommen, über welche Rissbreiten bis zu 1 mm Rissstärke erfasst und ausgewertet werden können.

Zu Frage 3:

- *Welche finanziellen Mittel stehen der Asfinag aus dem EU-Struktur- und -Kohäsionsfonds zur Verfügung?*

Die ASFINAG lukriert keine Mittel aus dem angeführten Fonds.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- *Welche Abschnitte werden derzeit saniert?*
- *Bis zu welchem Zeitpunkt werden diese Arbeiten abgeschlossen sein?*
- *Wie hoch sind die Ausgaben der einzelnen Sanierungsprojekte?*

Die nachfolgende Liste beinhaltet einen Auszug aus dem genehmigten Bauprogramm der ASFINAG 2009ff. Aufgrund der großen Anzahl von Bauvorhaben wurden daher jene maßgeblichen Sanierungen dargestellt, deren Gesamtkosten >10 Mio. € betragen.

| Bezeichnung | Straßenzug | Gesamtkosten (rd. Mio. €) | Fertigstellung |
|--|-------------------|--------------------------------------|-----------------------|
| Generalerneuerung Purkersdorf | A1 | 16,0 | 2010 |
| Generalerneuerung Regau - Seewalchen | A1 | 46,0 | 2009 |
| Generalerneuerung Laßnitzhöhe - Graz Ost | A2 | 45,0 | 2010 |
| Generalerneuerung des Zubringers Schiefeling | A2 | 12,0 | 2009 |
| Generalerneuerung Velden Ost - West | A2 | 18,0 | 2009 |
| Generalerneuerung Pichl - Meggenhofen | A8 | 41,0 | 2010 |
| Generalerneuerung Hallein - Golling | A10 | 63,0 | 2010 |
| Generalerneuerung Pettnau – Telfs | A12 | 16,0 | 2010 |
| Generalerneuerung Steinhäusl - Hochstraß | A21 | 35,0 | 2011 |

Zu Frage 7:

- *Welche Unterschiede bestehen zwischen neugebauten ungarischen und österreichischen Autobahnabschnitten?*

Die Anforderungen an den Straßenerhalter sind regional in Abhängigkeit von Topographie, Klima, Verkehrsaufkommen und Gesetzgebung sehr unterschiedlich.

- Regionen mit sehr geringen Höhenlagen sind in geringerem Umfang mit Themen wie Tau-Frostwechsel, hohen Temperaturschwankungen (welche von den Materialien kompensiert werden müssen) konfrontiert.
- Die topographischen Umfeldbedingungen bestimmen darüber hinaus den unterschiedlich hohen Anteil von Kunstbauten (Stützmauern, Brücken und Tunnels) und anderen Erdbaumaßnahmen (Einschnitten, Dammlagen).
- Das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist hinsichtlich der verkehrsplanerischen Parameter (Radien, Steigungen, Straßenunter- und Straßenoberbaukonstruktionen) maßgebend. Darüber hinaus greifen hier auch staatspezifische Gesetzgebungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit (Geschwindigkeiten, Straßenausrüstung) ein. Ebenso sind unterschiedliche gesetzliche Regelungen im Sinne des Schutzes der Umwelt zu berücksichtigen.

Anmerkung zur M1(Ungarn) und A4 (Österreich):

Auf der ungarischen Seite wurde die Fahrbahn der M1 zwischen km 160,550 und km 171,764 im Jahr 2008 erneuert. (Dies ist der Abschnitt direkt im Anschluss an die A4 nach der Grenze Nickelsdorf.)

Im weiter Richtung Ungarn führenden Abschnitt der M1 zwischen km 145,550 und km 160,550 erfolgte die Deckensanierung im Jahr 2007.

Die A4 wurde im Jahr 1994 im Bereich vor dem Grenzübergang Nickelsdorf (von ca. km 44 – km 66) errichtet. Eine Sanierung hat für diesen Bereich seither noch nicht stattgefunden. Die Generalerneuerung der A4 im Bereich Neusiedl – Nickelsdorf ist im Bauprogramm der ASFINAG bereits eingeplant.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- *Gibt es Studien, die das Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr und der daraus resultierenden Mehrbelastung in den kommenden Jahren beleuchten?*
- *Wenn ja, wie werden diese Ergebnisse bei der Instandsetzung von Autobahnabschnitten berücksichtigt?*
- *Wenn nein, warum wurde dieser wichtige Aspekt nicht in die Sanierungsplanung aufgenommen?*

Jährlich werden aktuelle Auswertungen des Verkehrsaufkommens, sowohl im Personen- als auch im Straßengüterverkehr, welche auch die internationalen Verkehrs- und Wirtschaftsraumentwicklungen berücksichtigen, erstellt.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen, in welchem internationale Verkehrsentwicklungen und auch der Schwerverkehr Berücksichtigung finden, bildet eine Grundlage zur Dimensionierung des Aufbaus der Straßenabschnitte gemäß RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen).