



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
12495 /AB

03. Dez. 2012

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

zu 12710 /J

GZ. BMVIT-11.500/0018-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 16. November 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Zanger und weitere Abgeordnete haben am 3. Oktober 2012 unter der **Nr. 12710/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend der Erhaltungsmaßnahmen von Autobahnen und Schnellstraßen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Befinden sich alle Generalsanierungskonzepte, die als Basis der Berechnung der Sanierung dienen, auf einem aktuellen Stand?*
- *Wenn ja in welchen Zeitabständen wird dieses Konzept aktualisiert?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die überarbeiteten Generalsanierungskonzepte werden zur Gänze im aktuellen Bauprogramm der ASFINAG abgebildet. Dieses Bauprogramm wird jährlich auf den aktuellen Stand gebracht und berücksichtigt einen Zeitraum von 6 Jahren.

Zu den Fragen 4 bis 9:

- *Welche Methode wird gegenwärtig zur Benotung der Brücken herangezogen?*
- *Ist die Einhaltung objektiver Kriterien gewährleistet?*
- *Wenn ja, wie lässt sich das belegen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wird in Zukunft das Vier-Augen-Prinzip verstärkt angewandt?*



- *Wenn ja, wie wird dies im Bereich der Erhaltung gewährleistet?*

Die Gesamtbewertung einer Brücke spiegelt den globalen Zustand hinsichtlich Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit wider. Dies ist in der für die ASFINAG verbindlichen Richtlinie RVS 13.03.11 geregelt. Die Benotung erfolgt nach dem Schulnotensystem (1=beste Bewertung, 5=schlechteste Bewertung) und wird ausschließlich von speziell ausgebildeten Fachleuten und sachkundigen Ziviltechnikern, die über einschlägige Erfahrung in der Brückenprüfung verfügen, durchgeführt. Das Ergebnis der Benotung wird im 4-Augenprinzip bestätigt. Für Bauwerke mit schlechten Benotungen werden Sonderprüfungen durchgeführt oder umgehend Sanierungsmaßnahmen eingeleitet.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Könnte die ASFINAG mit einem Budget von 100 Millionen Euro in der Erhaltung das Auslangen finden?*
➤ *Wenn nein, warum nicht?*

Das angesprochene Budget von 100 Mio. bezieht sich ausschließlich auf den Straßenoberbau (Fahrbahn). Derzeit sind im Bauprogramm (2013 bis 2018), welches im Sommer 2012 erstellt wurde, anteilige Straßenoberbaukosten im Mittel von 99 Mio. EUR pro Jahr enthalten.

Zu Frage 12:

- *Welche Vor- bzw. Nachteile sehen Sie in der Empfehlung des Rechnungshofes, die jährlichen Investitionen zur Erhaltung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen deutlich zu senken?*

Die Empfehlung des Rechnungshofes bezieht sich auf die Ermittlung des theoretischen Erhaltungsbedarfs für den Straßenoberbau. Mit den Investitionen der letzten Jahre konnte der Zustand der Substanz zwar annähernd konstant gehalten werden, eine dauerhafte Reduktion der eingesetzten Mittel würde den Straßenzustand – und damit auch die Verkehrssicherheit – jedoch verschlechtern.