



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

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

GZ. BMVIT-11.500/0005-I/PR3/2009
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR
1887 IAB

26. Juni 2009

zu *1881 IJ*

Wien, am *28.* Juni 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Tadler, Kolleginnen und Kollegen haben am 28. April 2009 unter der **Nr. 1881/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Errichtung eines Drainasphaltes auf der Tauernautobahn A 10 (Tennengau) gerichtet.

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

Zu Frage 1:

- *Beabsichtigt die ASFINAG auf der A 10 der Tauernautobahn im Bereich Hallein-Kuchl-Golling die Verlegung eines Drainasphaltes als Lärmschutzmaßnahme für die unerträgliche Lärmbelästigung der dort wohnenden Menschen? Wenn nein, warum nicht?*

Wie mir die ASFINAG mitteilt, wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des hohen Schwerverkehrsanteils beim Projekt "A10 Generalerneuerung Hallein Golling" die bestehende Betondecke durch eine neue lärmindernde Waschbetondecke ersetzt.

Zu Frage 2:

- *Werden Sie sich dafür einsetzen, dass für die lärmgeplagte Bevölkerung an der A 10 rasch Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wann sollen*

diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Die ASFINAG errichtet im Abschnitt Hallein bis Golling im Zuge der Generalerneuerung der A10 in den Jahren 2009 und 2010 umfassende Lärmschutzmaßnahmen, sodass die Anrainer/innen mit rund 60.000 m² Lärmschutzwänden geschützt werden. In einigen Bereichen wurden diese Lärmschutzwände bereits in den letzten Wochen errichtet. Weiters wird die alte Betondecke durch eine neue lärmindernde Waschbetondecke nach dem letzten Stand der Technik ersetzt. Diese Maßnahmen sind mit den Gemeinden verhandelt und abgestimmt.

Zu Frage 3:

➤ *In welchen Abschnitten im hochrangigen Straßennetz wurde bisher Drainasphalt verlegt?*

Der Belag „SMA LM“ (lärmindernder Splittmastixasphalt) wird auf den Strecken der ASFINAG abschnittsweise auf der A1, A2, A9, A12, A13, S6 und der S16 eingebaut. Drainasphalt wurde in den späten 80er Jahren verwendet.

Im Bereich der Autobahnen und Schnellstraßen wurden zwischenzeitlich alle Strecken mit Drainasphalt aus erhaltungstechnischen Gründen durch „SMA LM“ ersetzt.

Zu Frage 4:

➤ *Wie hoch ist der Mehrkostenaufwand für die Herstellung des Drainasphalt im Vergleich zu einer Waschbetonfahrbahn?*

Prinzipiell ist zu erwähnen, dass auf dem hochrangigen Straßennetz aus erhaltungstechnischen Gründen kein Drainasphalt mehr eingebaut wird. Als lärmindernder bituminöser Belag kommt daher nur mehr der „SMA LM“ zur Ausführung. Der Mehrkostenaufwand bei einer Generalerneuerung für die Herstellung des „SMA LM“ inklusive des bituminösen Tragschichtenaufbaues gegenüber eines Betondeckenaufbaues hängt einerseits von der wirtschaftlichen Situation (Ölpreis bzw. Bitumenpreis) und andererseits von der Lebensdauer und den damit verbundenen zusätzlichen Erhaltungs- bzw. Erneuerungszyklen (Lebenszykluskosten auf die Lebensdauer einer Betondecke von rund 30 Jahren) ab. Zum Vergabezeitpunkt des Bauvorhabens lag die Kostendifferenz zwischen Beton- und Asphaltbau bei ca. 20%. Eine Generalerneuerung in bituminöser Bauweise hätte daher mehr gekostet.

Zu Frage 5:

➤ *Wie hoch ist der Mehrkostenaufwand für die Verlegung eines Drainasphalt im Vergleich zu einer Waschbetonfahrbahn auf einer Strecke von ca. 20 Kilometern?*

Auf einer Strecke von 20 Kilometern wäre das also ohne Berücksichtigung der Lebenszykluskosten eine Erhöhung der reinen Bauherstellungskosten von rd. € 3,6 Mio. netto.

Zu Frage 6:

- *Wie hoch ist der tatsächliche Salzbedarf auf einer Fahrbahn mit Drainasphalt im Vergleich zu einem normalen Autobahnbelag?*

Der tatsächliche Salzverbrauch ist von verschiedenen Faktoren, unter anderem von den Witterungsbedingungen und dem Alter des Belages, abhängig. Erfahrungsgemäß ist der Salzverbrauch in Abhängigkeit der angeführten Faktoren beim Drainasphalt deutlich höher.

Zu Frage 7:

- *Wie hoch ist die durchschnittliche Lebensdauer eines Drainasphalts auf einer Autobahn mit einem Tagesaufkommen von ca. 60.000 Fahrten (LKW und PKW)?*

Unter Berücksichtigung des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens und der damit verbundenen Spurrinnenbildung kann man von einer Lebensdauer von 10 bis 12 Jahren ausgehen.

Zu Frage 8:

- *Ab welcher Lärmbelästigung bzw. Dezibelwert wird üblicherweise Drainasphalt als Lärmschutzmaßnahme verlegt?*

Drainasphalt wird auf Grund der massiven Nachteile derzeit nicht im hochrangigen Streckennetz eingesetzt. Ein wirksamer und effizienter Lärmschutz wird im Rahmen der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen durch die Kombination von 60.000 m² Lärmschutzwänden und der lärmindernden Waschbetondecke erreicht.

Zu Frage 9:

- *Ist es richtig, dass laut Medienberichten auf der Inntalautobahn nur noch Drainasphalt verlegt werden soll? Wenn ja, auf welcher Grundlage?*

Auf der A12 Inntal Autobahn werden in Abstimmung mit dem Land Tirol bei den aktuellen Belagsbaulosen die noch vorhandenen Bereiche mit Drainasphalt durch die aktuelle Asphalttechnologie (lärmindernder Splittmastixasphalt) ersetzt.

Zu den Fragen 10 und 11:

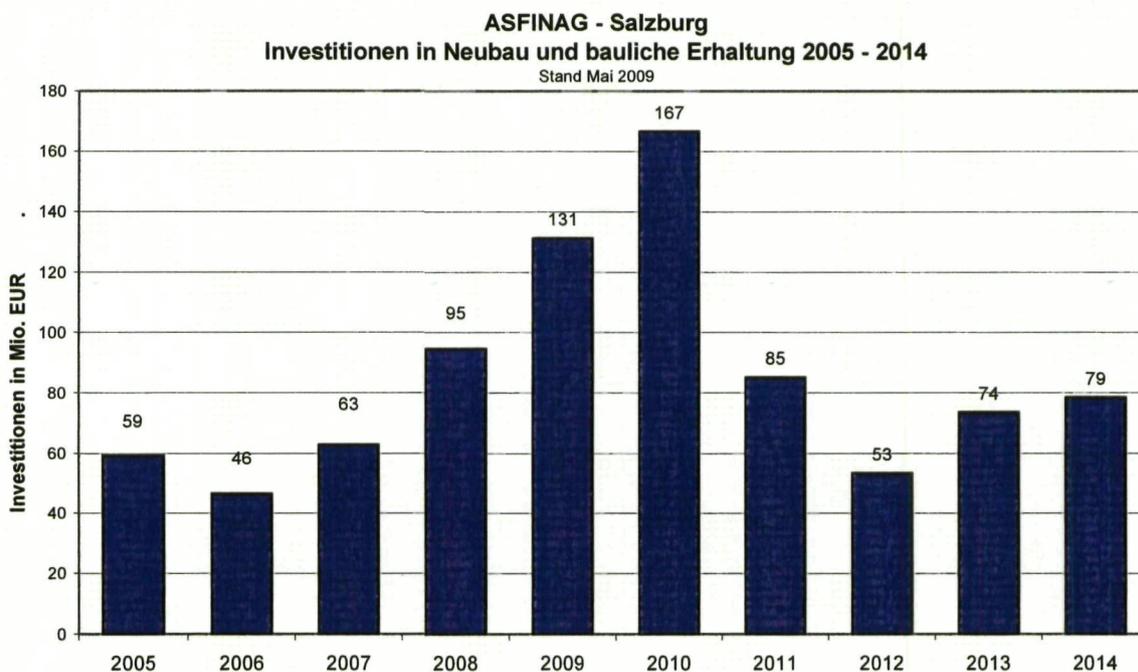
- Welche Förderungen, Aufwendungen, Projekte und sonstige Leistungen hat ihr Ressort für das Bundesland Salzburg in der letzten Gesetzgebungsperiode erbracht (bitte um eine detaillierte Auflistung)?
- Welche Förderungen, Aufwendungen, Projekte und sonstige Leistungen hat ihr Ressort für das Bundesland Salzburg in der gegenwärtigen Gesetzgebungsperiode geplant (bitte um eine detaillierte Auflistung)?

Investitionen der ASFINAG in Salzburg von 2005 bis 2014 (Stand Mai 2009):

Die ASFINAG investierte in den Jahren 2005 - 2008 rund € 263 Mio. in den Neubau und in die Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes (Autobahnen und Schnellstraßen) in Salzburg. Die Investitionen in den vergangenen Jahren 2005 bis 2008 betragen durchschnittlich rund € 66 Mio. pro Jahr.

Für die Jahre 2009 bis 2014 plant die ASFINAG im mittelfristigen Bauprogramm Investitionen in der Höhe von insgesamt rund € 589 Mio. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Baurate von rund € 98 Mio.

Im Jahr 2009 investiert die ASFINAG rund € 131 Mio. in den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes in Salzburg.



Inkl. Konjunkturbelebungspaket

Schwerpunkte der geplanten Investitionen bis 2014

Projekte in Planung

Die Termine der folgenden Straßenprojekte sind vorbehaltlich der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: Grundeinlöse, Anrainer/innenbeschwerden, Beschwerden bei Höchstgerichten, usw.).

- **A 10 Tauern Autobahn, Umweltentlastungsmaßnahmen Zederhaus**
derzeit Untersuchungen und Diskussion über Einhausung am Bestand oder mit Achsverschiebung

geplanter Baubeginn:	2011
geplante Verkehrsfreigabe:	2013
Gesamtkosten Bauprogramm 2009:	€ 61 Mio.

Projekte im Bau

- **A 10 Tauern Autobahn, Katschbergtunnel (Errichtung Talröhre inkl. Sanierung und Adaptierung Bestandsröhre (Land Salzburg / Kärnten))**

Baubeginn:	April 2005
Verkehrsfreigabe Talröhre:	4. April 2008
danach Sanierung Bestandsröhre	
Verkehrsfreigabe Vollausbau:	30. April 2009
Gesamtkosten Talröhre:	€ 89 Mio.
<u>Gesamtkosten Bestandsröhre:</u>	<u>€ 23 Mio.</u>
Katschbergtunnel gesamt:	€ 112 Mio.
- **A 10 Tauern Autobahn, Tauerntunnel (Errichtung Talröhre inkl. Sanierung und Adaptierung Bestandsröhre)**

Baubeginn:	Juli 2006
geplante Verkehrsfreigabe Talröhre:	April 2010
anschließend Sanierung Bestandsröhre,	
geplante Verkehrsfreigabe:	Juni 2011
Gesamtkosten Talröhre:	€ 173 Mio.
<u>Gesamtkosten Bestandsröhre:</u>	<u>€ 39 Mio.</u>
Tauerntunnel gesamt:	€ 212 Mio.
- **A 10 Tauern Autobahn, Lärm- und Umweltentlastungsmaßnahmen Hüttau - St. Michael im Lungau**
Im Jahr 2004 wurde eine gemeinsame Erklärung zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen durch das BMVIT, das Land Salzburg und das Land Kärnten, ASFINAG und den Bürgermeister*innen unterzeichnet, wonach in den Jahren 2005 bis 2020 Umweltschutzmaßnahmen errichtet werden. Die Umsetzung erfolgt in drei Ausbaustufen von 2005 bis 2020. Insgesamt

stehen rund € 300 Mio. dafür zur Verfügung, wobei davon € 234 Mio. im Land Salzburg investiert werden.

- **A10 Tauern Autobahn, Umweltentlastungsmaßnahmen Einhausung Eben**

Baubeginn:	26. März 2009
geplante Verkehrsfreigabe:	Ende Juni 2010
Gesamtkosten Bauprogramm 2009:	€ 22 Mio.

- **A10 Tauern Autobahn, Umweltentlastungsmaßnahmen Einhausung Flachau**

Baubeginn:	26. März 2009
geplante Verkehrsfreigabe:	Ende Juni 2011
Gesamtkosten Bauprogramm 2009:	€ 24 Mio.

Aktuelle Erhaltungsprojekte:

- **A 10 Tauern Autobahn, Generalerneuerung Hallein – Golling**

Baubeginn:	15. September 2008
geplante Verkehrsfreigabe:	Oktober 2010
Gesamtkosten Bauprogramm 2009:	€ 63,3 Mio.

- **A 10 Tauern Autobahn, Generalsanierung Tunnelkette Werfen, Ofenauer- und Hieflertunnel West**

geplanter Baubeginn:	September 2009
geplante Verkehrsfreigabe:	Juni 2010
Gesamtkosten Bauprogramm 2009:	€ 24 Mio.

Aktuelle Anschlussstellenprojekte

- **A 1 West Autobahn, ASt. Hagenau**

geplanter Baubeginn	2011
geplante Verkehrsfreigabe:	2011
Gesamtkosten:	ca. € 7,25 Mio.
ASFİNAG-Anteil:	ca. € 2,9 Mio.

Die Finanzierungsverhandlungen mit dem Land Salzburg stehen vor dem Abschluss.

- **A 1 West Autobahn, Vollausbau ASt. Siesenheim**

Realisierungszeitraum:	offen
Gesamtkosten:	ca. € 4,6 Mio.

Von der Fa. SISTEC, Salzburger Infrastruktur Errichtungsgesellschaft, ist der Ausbau HAST Siezenheim in eine Vollanschlussstelle gewünscht. Die Unterlagen (ESA erweiterte strategische Analyse) für eine Grundsatzentscheidung werden derzeit geprüft.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen

- **Errichtung der Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) Großraum Salzburg**

Streckenzüge: A 1, A 10

Redimensionierung in Arbeit, Umfang noch offen und geplanter Realisierungszeitraum fraglich

- **Errichtung der Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) Umwelt Großraum Salzburg**

Streckenzug: A 10

Inbetriebnahme: 17.11.2008

Verkehrsbeeinflussungsanlagen dienen der Beeinflussung des Verkehrs, insbesondere um den Verkehrsfluss zu harmonisieren, die Stauzeiten zu verringern, Unfallzahlen zu senken und Lärm- und Schadstoffemissionen zu reduzieren.

Mit der VBA Umwelt werden die auf Grundlage des Immissionsschutzgesetzes-Luft verordneten, derzeit geltenden statischen Geschwindigkeitsbeschränkungen dynamisiert und flexibilisiert.

Doris Bures