

5730/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6063/J betreffend Österreichische Straßentunnelsysteme und offene Sicherheitsfragen, welche die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 8. April 1999 an mich richteten, stelle ich fest:

**Antwort zu den Punkten 1 und 2 der Anfrage:**

Die Ausstattung und der Betrieb von Tunnelanlagen in Österreich ist in dem vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten verbindlich erklärten, umfangreichen Regelwerk „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau“ (RVS) festgelegt. Kapitel 9 dieses Regelwerkes befaßt sich mit Tunnelanlagen. Hervorzuheben wäre die Projektierungsrichtlinie für Lüftungsanlagen, RVS 9.261, der zufolge im Zuge der Projektierung bereits eine sicherheitstechnische Analyse durchzuführen ist. In diese Analyse fließen unter anderem die Fluchtweglängen und das Gefährdungspotential (Richtungs- / Gegenverkehr, Gefahrguttransporte etc.) ein.

**Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:**

In der Planungsphase wird die Einhaltung dieser Richtlinien in den Grundsätzen von der Sektion Bundesstraßenverwaltung überprüft. Im Detail obliegt die Überwachung für das hochrangige Straßennetz der ASFINAG, für Bundesstraßen B den Bundesländern im Rahmen der Auftragsverwaltung.

**Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:**

Mit den Sicherheitsstandards in Straßentunnels beschäftigen sich in Europa die ITA und die AIPCR. Verbindliche Standards existieren in zahlreichen europäischen Ländern auf nationaler Ebene, eine einheitliche europaweite Regelung existiert nicht.

**Antwort zu den Punkten 5 und 10 der Anfrage:**

Für alle längeren Straßentunnels Österreichs existieren Katastropheneinsatzpläne, die vom Straßenerhalter in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den örtlich zuständigen Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Rotes Kreuz, Gendarmerie) erstellt und anhand von Erkenntnissen aus Übungen und echten Einsatzfällen laufend an die tatsächlichen Erfordernisse und technischen Möglichkeiten angepaßt werden. Die Katastropheneinsatzpläne werden individuell für jeden Tunnel entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten festgelegt und liegen bei den zuständigen Einsatzkräften und beim Tunnelbetreiber (Tunnelwarte) auf

In den Katastropheneinsatzplänen sind neben den Aufgaben für die Einsatzkräfte sämtliche Informationen über die technischen Einrichtungen und Umweltbedingungen, wie tunnelnahe Gewässer, Zufahrtsstraßen etc. enthalten.

**Antwort zu den Punkten 6 bis 9 der Anfrage:**

In österreichischen Straßentunnels finden regelmäßig - in vielen jährlich - Katastrophenübungen (z.B. Brandschutzübungen) statt.

In den RVS für Lüftungsanlagen sind Rauch - und Brandversuche für Tunnelanlagen mit einer Länge von mehr als rd. 1 km zwingend vorgeschrieben, welche im Zusammenwirken mit der zuständigen Feuerwehr durchzuführen sind, bei kürzeren Tunnels wird die Notwendigkeit derartiger Versuche im Einzelfall mit der Feuerwehr geklärt.

**Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:**

In österreichischen Tunnelanlagen existieren umfangreiche Einrichtungen zur Brandbekämpfung und die zuständigen Feuerwehren werden aus Mitteln des Katastrophen - Fonds zum Teil mit Geräten versorgt. Eigene Einsatzkräfte für die Brandbekämpfung gibt es nur am Arlbergtunnel (Betriebsfeuerwehr).

**Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:**

Rettungs - bzw. Fluchtstollen werden bei österreichischen Straßentunnels dann vorgeschrieben und ausgeführt, wenn bei einer Längslüftung der Fluchtweg abhängig vom Tunnelquerschnitt - 800 bzw. 1000 m überschreitet.

**Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:**

Die in der Anfrage angesprochenen Gefahrguttransporte fallen in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

**Antwort zu Punkt 14 der Anfrage:**

Die Sicherheitsforderungen der Gewerkschaft HTV sind dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten nicht bekannt.

**Antwort zu Punkt 15 der Anfrage:**

Im Mont Blanc Tunnel war ein Sicherheits - und Lüftungssystem im Einsatz, das mit österreichischen Lüftungssystemen nicht vergleichbar ist. Unabhängig davon hat die Autobahn - und Schnellstraßenfinanzierungs AG (ASFINAG) unmittelbar nach dem Ereignis im Mont Blanc Tunnel eine Besprechung mit allen Betreibervertretern und den zuständigen Experten meines Ressorts einberufen und eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit diesem Thema intensiv auseinandersetzt.

**Antwort zu Punkt 16 der Anfrage:**

Wie in der Beantwortung der Frage 2 bereits ausgeführt, werden bereits jetzt auf Grundlage der RVS Sicherheitsanalysen von Straßentunnels durchgeführt, die in anderen europäischen Ländern große Beachtung finden.

**Antwort zu den Punkten 17 und 18 der Anfrage:**

Jahr	Unfälle	Tote	Verletzte
1995	327	11	80
1996	333	7	54
1997	331	5	69

Für 1998 liegen noch keine vollständigen Daten vor.

Die meisten Unfälle in Tunnelanlagen waren auf Konzentrationsmängel zurückzuführen, die häufigsten Unfallursachen waren Auffahren sowie Anfahren an Randsteine oder Tunnelwände.

**Antwort zu Punkt 19 der Anfrage:**

Entsprechend den Unfallanalysen wurden keine generellen sondern spezielle, auf die einzelnen Tunnelanlagen abgestimmte Maßnahmen gesetzt, wie die Anpassung der Tunnelbeleuchtung, das Aufstellen von Warntafeln, Verbesserungen von Fahrbahnmarkierungen sowie der Einsatz von Staumanagement.

**Antwort zu Punkt 20 der Anfrage:**

Der Bau der 2. Tunnelröhre für den Tauern - und Katschbergtunnel ist in erster Linie eine Frage der Finanzierbarkeit und ist, da es sich um ein Projekt im der ASFINAG übertragenen Straßennetz handelt, von deren finanziellen Möglichkeiten nach Realisierung des Lückenschlusses abhängig.