

12710/J XXV. GP

Eingelangt am 03.04.2017

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

ANFRAGE

des Abgeordneten Christian Hafenecker, MA
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Instandhaltung baulicher Sicherungseinrichtungen auf Autobahnen

Verkehrsunfälle auf Autobahnen und Schnellstraßen sind meist schwerwiegend und enden nur allzu oft tödlich. Allein im Jahr 2016 kamen laut Verkehrsstatistik 46 Personen bei Unfällen auf diesen Straßentypen ums Leben. Bauliche Sicherungsmaßnahmen, wie etwa Leitschienen oder Anpralldämpfer, leisten daher einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit auf unseren Autobahnen und haben gewiss schon zahlreiche Leben gerettet. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass diese Elemente sich in einem sowohl baulich als technisch einwandfreien Zustand befinden, regelmäßig gewartet und nach einer Beschädigung durch einen etwaigen Unfall schnellstmöglich wieder instand gesetzt werden. Dies ist allerdings beispielsweise bei einem Anpralldämpfer am Autobahnknoten St. Pölten Ost (A1 – S33, Rampe 1, km 0,050) nicht der Fall, dieser ist bereits seit Monaten schwer beschädigt, wie dieses Foto belegt:



Quelle: Christian Hafenecker, MA (24.03.2017)

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

Derartige Wartungsmängel sind völlig inakzeptabel und können dazu führen, dass verunfallte Kfz-Lenker schwerste oder gar tödliche Verletzungen erleiden, welche verhindert werden hätten können.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Aus welchen Gründen wurde der oben beschriebene Anpralldämpfer in St. Pölten bis dato noch nicht erneuert bzw. saniert?
2. Wie oft werden bauliche Sicherungsmaßnahmen (Leitplanken, Anpralldämpfer, etc.) auf Autobahnen einer Überprüfung unterzogen und gewartet?
3. Wie lange dauert es im Schnitt bis eine beschädigte bzw. technisch nicht in einwandfreiem Zustand befindliche Sicherungsmaßnahme instand gesetzt wird?
4. Werden Errichtung und Wartung dieser Sicherungsmaßnahmen aus den durch den Verkauf von Autobahn-Vignetten erzielten Einnahmen finanziert und wenn ja, wie hoch waren die hierfür eingesetzten Mittel jeweils in den letzten 3 Jahren?
5. Wenn nein, wer kommt für die Errichtung und Wartung von Sicherungsmaßnahmen auf?
6. Gibt es Aufzeichnungen darüber, wie oft eine beschädigte Sicherungsmaßnahme Grund für einen Unfall war und wenn ja, wie oft, wo und aus welchen Gründen war dies jeweils in den letzten 3 Jahren der Fall?
7. Gibt es Aufzeichnungen darüber, wie oft Unfallfolgen aufgrund einer beschädigten Sicherungsmaßnahmen schwerer waren und wenn ja, wie oft, wo und aus welchen Gründen war dies jeweils in den letzten 3 Jahren der Fall?