

II— 1541 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 10.101/126-I/1/76

Wien, am 25. November 1976

Parlamentarische Anfrage Nr. 717 der
Abg. Dr. Schmidt und Gen. betr. Strassen-
tunnels-Überprüfungsvorschriften.

682/AB

1976 -11- 25

ZU 717/IJ

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a

Parlament
1010 W i e n

Auf die Anfrage Nr. 717, welche die Abgeordneten
Dr. Schmidt und Genossen am 7. 10. 1976, betreffend Strassen-
tunnels-Überprüfungsvorschriften an mich gerichtet haben, be-
ehre ich mich folgendes mitzuteilen:

1.)

Bestehen detaillierte Vorschriften betreffend eine sorgfältige
und regelmässige Überprüfung der Strassentunnel?

Zu 1.)

Der Bau längerer im Verwaltungsbereich der Bundes-
strassen stehenden Strassentunnel, welcher seit Ende der Sechzi-
gerjahre erfolgt, wird nach der neuen österreichischen Tunnelbau-
weise ausgeführt. Diese zeichnet sich dadurch aus, dass bereits wäh-
rend des Baues durch entsprechende Stütz- und Sicherungsmaßnahmen
in Verbindung mit der Zulassung von Verformungen des Gebirges wie-
der ein Gleichgewichtszustand hergestellt wird, der, sofern das Ge-
birge nicht nachträglich Bewegungen erfährt, deren Ursache jedoch
nicht der Tunnel sondern sogenannte höhere Gewalt wäre, als dauernd
bezeichnet werden kann. Der Zusätzliche Einbau eines Innengewölbes
aus Beton als Träger der Tunnelisolierung und als Tunnelverkleidung
erhöht noch die Sicherheit des Tunnels. Nachträgliche Bewegungen des

-2-

Gebirges würden auf Grund der derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisse ihre Auswirkungen auf den Tunnel vorerst nur durch Rissebildungen im Innengewölbe zeigen. Diese Bewegungen erfolgen sehr langsam, so dass durch in gewissen Zeiträumen erfolgende visionelle Prüfungen sie bemerkt werden können und genügend Zeit für allfällige Sanierungsmaßnahmen vorhanden wären. Im übrigen sei hier bemerkt, dass - soweit bekannt - noch kein Gebirgsstrassentunnel eingestürzt ist und auch die Strassentunnel im Erdbebengebiet Friaul keine Schäden aufweisen, welche als Gefährdung des Bestandes zu werten sind.

Das Problem bei einem Tunnel ist daher nicht so sehr die Überprüfung des baulichen Zustandes wegen Einsturzgefahr als, besonders bei längeren Tunneln, die Überprüfung des Funktionierens der in den Tunneln installierten Sicherheitseinrichtungen.

Es existiert derzeit ein Entwurf einer Empfehlung für Sicherheitseinrichtungen in Bundesstrassentunnel, nach welchen Bundesstrassentunnel projektiert und betrieben werden. Zu diesen 1973 unter Mitwirkung dafür zuständiger Stellen, wie z.B. u.a. Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal, Österreichischer Bundesfeuerwehrverband, Zentralstelle für Brandverhütung, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Forschungsgesellschaft für Strassenwesen, verfassten Empfehlungen kamen noch in der Zwischenzeit sich ergebende diesbezügliche Erkenntnisse (z.B. aus Versuchen: Jänner 1975 Brandversuch in einem aufgelassenen ÖBB-Tunnel im Zuge der Tauern-eisenbahn). Da jeder Strassentunnel individuell betrachtet werden muß (jeder Strassentunnel hat z.B. auch sein eigenes Betriebspersonal) sind gemäß diesen Empfehlungen von den zuständigen, im Auftrag der Bundesstrassenverwaltung tätigen Ämtern der Landesregierungen (Auftragsverwaltung) für jeden Tunnel eigene Brandalarmpläne (im Zusammenwirken mit den zuständigen Landesfeuerwehrkommanden

-3-

unter Koordinierung mit den anderen Einsatzhilfsdiensten) und eigene Betriebsanweisungen zu erstellen.

In den Betriebsanweisungen wird die Auftragsverwaltung u.a. neuerlich darauf hingewiesen, dass für die Wartung und regelmässige Überprüfung der Tunnelanlagen Maßnahmen zu setzen sind. Eine einheitliche Vorschrift für diese Maßnahmen, die für jeden Strassentunnel gilt, musste und muß im Hinblick auf die verschiedenen Gegebenheiten bei den Tunneln als nicht zielführend betrachtet werden.

2:)

Wenn ja, wann wurden diese erlassen und zu welchem Zeitpunkt erfolgte deren letztmalige Änderung und Ergänzung?

Zu 2:)

Wie bereits ausgeführt, haben über Weisung des Bundesministeriums für Bauten und Technik die im Rahmen der Auftragsverwaltung tätigen Ämter der Landesregierungen individuell für jeden Tunnel Maßnahmen für die Wartung und regelmässige Überprüfung der Tunnelanlagen (dazu zählen auch die baulichen Überprüfungen) festzulegen. Die bereits vor dem Bau der längeren Tunnel, d.h. vor den Siebzigerjahren, in Betrieb gestandenen kurzen Tunnel der Bundesstrassenverwaltung B sind im Rahmen der durch die Auftragsverwaltung durchzuführenden Erhaltungsaufgaben für die Strassen und Brücken geprüft worden. Bei den infolge des Erfordernisses verhältnismässig häufigen Tunnelwaschungen, die früher sogar händisch erfolgten, konnten allfällige Schäden leicht festgestellt werden. Alle diese kurzen Tunnel sind heute noch voll in Betrieb und zeigen keine Schäden, die den Bestand gefährden.

3:)

In welchen Abständen ist auf Grund der bestehenden Vorschriften eine Überprüfung der Strassentunnel vorgesehen?

-4-

Zu 3:)

Wie bereits ausgeführt, sind den Ämtern der Landesregierungen auf Grund der jeweiligen Gegebenheiten die Maßnahmen für die Überprüfung des baulichen Zustandes eines Tunnels überlassen. Es sei hier festgehalten, dass z.B. bei dem seit 10.10.1974 in Betrieb stehenden Ofenauer- und Hieflertunnel der Tauern-Autobahn (zusammen über 3 km lang) derzeit ein Bautechniker monatlich durchschnittlich 30 Stunden für die Kontrolle und Wartung der baulichen Anlagen im Einsatz ist. Hinsichtlich der insbesondere bei längeren Tunneln installierten Sicherheitseinrichtungen werden mit den bereits genannten Empfehlungen jene Zeiträume festgelegt, innerhalb welcher deren Überprüfung zu erfolgen hat.

4:)

Wie ist der Wortlaut der gegenständlichen Dienstanweisungen?

Zu 4:)

Die vom Bundesministerium für Bauten und Technik an die Auftragsverwaltung herausgegebenen Durchführungsbestimmungen zu den jährlichen Bauprogrammen haben schon vor Inbetriebnahme der längeren Tunnel die Dienstanweisung enthalten, wonach die Ämter der Landesregierungen "auf den einwandfreien Zustand der Fahrbahn, der Brücken, der Hoch- und sonstigen Kunstbauten (darunter zählen Tunnelanlagen) der befestigten Rand- und Mittelstreifen zu achten" haben. In den Empfehlungen für Sicherheitseinrichtungen, Stand 1973, ist darüber hinaus nunmehr folgendes festgelegt: "Für jeden Tunnel ist eine den jeweiligen Gegebenheiten entsprechende Betriebsanweisung zu erstellen, in der die erforderlichen Maßnahmen

- für die Wartung und regelmässige Überprüfung der Tunnelanlage
- für die Regelung und Überwachung des Verkehrs im Tunnel und
- für aussergewöhnliche Ereignisse (z.B. Verkehrsunfälle) festzulegen sind."

