



II-7106 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/41-4-1992

3225 IAB
1992 -09- 02

3274 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des
Abg. Anschöber, Freunde und Freundinnen
vom 8. Juli 1992, Nr. 3274/J-NR/1992,
"Sicherheitsmängel als Ursachen für
Tunnelunglück Lambach"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Informationen besitzt der Minister über die Kritik des Arbeitsinspektorates über die Sicherheitsmängel beim Tunnelbau Lambach?"

Die im Eingangsbereich des Tunnels Lambach ausgeführten Sicherungsmaßnahmen im Kalottenvortrieb erschienen dem Arbeitsinspektorat Wels bei einem Baustellenbesuch im Oktober 1991 nicht ausreichend. Im Einvernehmen mit dem Arbeitsinspektorat wurde die Frage der Vortriebssicherheit in der Kalotte von einem unabhängigen Sachverständigen geprüft (Univ.Prof. Dr. Georg Spaun, Gutachten vom 2.12.1991), der bestätigte, daß bei entsprechendem Einsatz der im Vertrag vorgesehenen Maßnahmen eine ausreichende Sicherheit für die Arbeitnehmer gewährleistet ist.

Mein Ressort wurde in dieser Angelegenheit nicht eingeschaltet.

Zu Frage 2:

"Existieren Aktenvermerke über die Forderung nach Bauweise mittels Jet-Gerät?"

- 2 -

Anläßlich der Besprechung mit dem Arbeitsinspektorat am 7.11.1991 haben die Vertreter der ARGE Tunnel Lambach eine Sicherung der Kalottenortsbrust mittels Hochdruckbodenvermörtelung (Jetten) vorgeschlagen. Die Vertreter des Arbeitsinspektorates Wels zogen die aktuelle Vortriebsweise mit voraus-eilender Verdielung und Spießen nicht prinzipiell in Zweifel, sondern erklärten, daß nicht das angewandte Verfahren für sie maßgebend sei, sondern das Verfahren so anzupassen sei, daß Unfälle vermieden werden können. Darüber existieren Aktenvermerke.

Zu Frage 3:

"Welchen konkreten Inhalt hatten die Auseinandersetzungen der HL-AG mit dem Arbeitsinspektorat im November 1991?"

Gegenüber dem Arbeitsinspektorat fungiert ausschließlich die ARGE Tunnel Lambach als Ansprechpartner für dieses Bauvorhaben, sodaß es keine Auseinandersetzungen mit der HL-AG gab.

Zu Frage 4:

"Welche Forderungen des Arbeitsinspektorates wurden vollinhaltlich erfüllt, welche teilweise, welche nicht?"

Vom Arbeitsinspektorat wurde ein Gutachten eines anerkannten unabhängigen Sachverständigen gefordert, worin Sicherheitsmaßnahmen vorgeschlagen werden.

Dieses Gutachten wurde am 2.12.1991 dem Arbeitsinspektorat übermittelt und in der Folge die darin enthaltenen Maßnahmen für den Kalottenvortrieb meinem Informationsstand nach auch vollinhaltlich eingehalten.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß ein Expertengutachten vehement vor der labilen geologischen Situation warnte und spezielle Sicherheitsmaßnahmen, etwa den Einsatz von "Jet-Gerät" forderte? Wenn ja, welches?"

Wie wurde auf diese Forderungen und Warnungen seitens der HL-AG reagiert?"

- 3 -

Es liegt ein Expertengutachten vor, nach welchem für den Fall einer erforderlichen Minimierung der Oberflächensetzung (unter obertägiger Bebauung) eine geschlossene Bodenverbesserung notwendig ist und dafür das Verfahren einer Hochdruckbodenvermörtelung (Jetten) empfohlen wird.

Daher wurde sowohl im Bereich des Ortsteils Ziegelstadl als auch unter dem Hochbehälter schon in der Ausschreibung ein Jetschirm vorgesehen.

Zu Frage 6:

"Wie begründet die HL-AG die Tatsache, daß zunächst trotz Expertenforderung Jet-Gerät nicht eingesetzt wurde und erst nun nach der Katastrophe in Verwendung kommt?"

Mit Schreiben vom 3.6.1992 hat die HL-AG die ARGE Tunnel Lambach aufgefordert, daß ab Station 853 (die Anfang Juli erreicht werden sollte) eine 125 m lange Jetstrecke für den weiteren Kalottenvortrieb unter dem Ortsteil Ziegelstadl hergestellt wird.

Der planmäßige Antransport des Gerätes erfolgte einen Tag vor dem Verbruch im Strossenbereich.

Zu Frage 7:

"Werden seitens des Ministeriums Untersuchungen über die Ursachen des Tunnelunglücks eingeleitet?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welches Ergebnis brachten diese Untersuchungen?"

Ich habe veranlaßt, daß die Ursachen des Verbruches untersucht werden.

Zu Frage 8:

"Welche Konsequenzen für verbesserte Sicherheitsmaßnahmen werden seitens des Ministeriums und der HL-AG aus dem Tunnelunglück Lambach gezogen?"

Vom Arbeitsinspektorat Wels wurde der weitere Vortrieb im Tunnel eingestellt. Vor einer Weiterführung des Vortriebes sind

- 4 -

dem Arbeitsinspektorat geotechnische Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen vorzulegen, das eine entsprechende Anpassung der Sicherungsmaßnahmen an die angetroffenen Bodenverhältnisse zum Inhalt hat.

Wien, am 1. September 1992
Der Bundesminister

