

II-4474 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 10. Jänner 1992
GZ.: 10.101/585-X/A/1a/91

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

1951/AB
1992 -01- 14
zu 2032/J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2032/J betreffend Sicherheitsvorkehrungen auf Autobahnbrücken, welche die Abgeordneten Dr. Gugerbauer, Rosenstingl und Meisinger am 26. November 1991 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Warum wurden die schweren Sicherheitsmängel dieser Autobahnbrücke, die bereits vor Jahren ein Menschenleben gekostet haben, bislang nicht behoben?

Antwort:

Die beiden, 380 m langen Tragwerke des Talüberganges Wangauer Ache liegen mit einem Zwischenraum von 1,50 m voneinander getrennt. Dieser Spalt ist auf jedem Tragwerk durch eine Leitschiene und ein in einer Entfernung von rund 80 cm angeordnetes Geländer abgesichert. Bei der am 7.11.1991 ereigneten Massenkarambolage wollten, offensichtlich in Panik, 2 Fahrzeuginsassen die Fahrbahn verlassen und haben nicht nur die Leitschiene, sondern auch das Geländer überklettert oder übersprungen.

Republik Österreich

- 2 -

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Diese seitliche Absicherung entspricht der von der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen ausgearbeiteten Regelausbildung. Von schweren Sicherheitsmängel kann daher nicht die Rede sein.

Punkt 2 der Anfrage:

Werden Sie zur Absicherung des Zwischenraumes der Brückenfahrbahnen umgehend die bundesweite Installierung von Fangnetzes (wie in der Bundesrepublik Deutschland) veranlassen und, wenn ja, welcher Zeitraum ist hiefür vorgesehen?

Antwort:

Trotz der bestehenden Sicherheitseinrichtungen sind bei getrennten Tragwerken für den Mittelbereich zusätzliche konstruktive Maßnahmen zu überlegen, um derartige tragische Unfälle, die jedoch auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind, weitestgehend zu vermeiden.

Wie auch die vorhandene konstruktive Ausbildung werden auch die geplanten Maßnahmen von der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen behandelt. Eine erste Besprechung des entsprechenden Gremiums (das aus Vertretern der Brückenbauabteilungen der Ämter der Landesregierungen, der Autobahngesellschaften, der Bauindustrie, Zivilingenieure und der Brückenbauabteilung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten zusammengesetzt ist) fand bereits statt.

Aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten bei den Brückenbauten richtet sich die Entscheidung nach den vorsehbaren Möglichkeiten, wie Netz, Gitterrost, erhöhtes Geländer mit Blendschutzwirkung und der durch die Installierung möglicherweise auftretenden Problemen für die Brückenerhaltung, insbesondere Schneeräumung und Eiszapfenbildung.

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Mit einem Beginn der Installierung bei in Frage kommenden Brücken kann bereits 1992 gerechnet werden.

Punkt 3 der Anfrage:

Welche weiteren Maßnahmen werden Sie im Rahmen Ihrer Kompetenzen zur Vermeidung derartiger Unfälle treffen?

Antwort:

Das Wirtschaftsministerium ist bemüht, die Sicherheitseinrichtungen im Brückenbereich, auf der freien Strecke und im Tunnelbereich laufend zu verbessern. Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit Konstrukteuren und der Industrie, die diesbezüglich immer wieder neue Entwicklungen vorstellt. Entsprechende Untersuchungen und Beurteilungen finden unter anderem in den diversen Fachausschüssen der Forschungsgesellschaft statt.

Unfälle, die durch menschliches Fehlverhalten verursacht werden, können jedoch auch durch Sicherheitsmaßnahmen nie zur Gänze verhindert werden.

