

~~II. 14121~~ der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

~~\_\_\_\_\_~~  
~~\_\_\_\_\_~~  
Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

Wien, am 16. Juni 1994  
GZ: 10.101/173-Pr/10a/94

6447 IAB

1994 -06- 21

zu 6652/J

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Heinz FISCHER

Parlament  
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6652/J betreffend Todesfällen auf Autobahnbrücken, welche die Abgeordneten Dkfm. Hochsteiner, KR Schöll, Dr. Ofner, Böhacker und Kollegen am 10. Mai 1994 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkte 1, 2, 5 und 6 der Anfrage:

Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Autobahnbrücken haben Sie nach dem Verkehrsunfall vom 8. November 1991 gesetzt?

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

Sie versprochen in der oben zitierten Anfragebeantwortung, bei getrennten Tragwerken für den Mittelbereich zusätzliche "konstruktive Maßnahmen" zu überlegen, um tragische Unfälle wie jenen vom

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 2 -

8. November 1991 zu vermeiden. Welcher Art sind die angekündigten "konstruktiven Maßnahmen" und wie weit wurden diese bereits umgesetzt?

Werden Sie der mit der Erarbeitung von Sicherheitseinrichtungen befaßten Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen die Vorgabe erteilen, derart umfassende Sicherheitsmaßnahmen zu erarbeiten, die weitere schreckliche Todesstürze von Österreichs Autobahnbrücken wie in den oben geschilderten Fällen unmöglich machen?

Antwort:

Das Wirtschaftsministerium hat unmittelbar nach dem Vorfall im November 1991 die Ämter der Landesregierungen und die Sondergesellschaften angewiesen, zusätzliche Absicherungen bei offenen Mittelstreifen zu treffen.

Im Rahmen der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen wurde weiters über die Wintermonate gemeinsam eine Richtlinie erarbeitet, die ab einer Spaltbreite von 20 cm im wesentlichen die Anordnung von Schutznetzen oder von Schutzgittern an Geländer vorsehen.

Da bei einer Spaltbreite von etwa 3 m einerseits eine technische Grenze für die Absicherung mit konventionellen Netzen erreicht ist und andererseits damals angenommen wurde, daß Verkehrsteilnehmer einen Brückenspalt von mehr als 3 m nicht zu überwinden vermochten, wurden vorerst alle Mittelstreifen bis 3 m Distanz gesichert.

Punkt 3 der Anfrage:

Wurde die bereits mehrfach zur Todesfalle gewordene Lücke zwischen den Baukörpern auf der A 1 in Mondsee geschlossen und wenn ja, auf welche Art?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 3 -

Antwort:

Die Brücke an der A 1 in Mondsee wurde schon im Mai 1992 durch ein horizontales Netz gesichert.

Punkte 8, 9, 10, 13, 14 und 15 der Anfrage:

Betrachten Sie die in Ihrem Erlaß festgelegte Sicherung von Lücken von bis zu drei Metern durch Netze als ausreichend?

Werden Sie auch Lücken sichern lassen, die eine größere Breite als 3 m haben?

Welche technischen Möglichkeiten sind Ihnen bekannt, um größere Lücken (über 3 m) zwischen den Baukörpern zu sichern?

Nicht der Versuch, wissentlich eine Lücke zwischen den Richtungsfahrbahnen zu überspringen, muß als Ursache für die Todesstürze angesehen werden, sondern der Irrglaube, zwischen den Baukörpern sei fester Boden.

Wie kann man nach Ihrem Dafürhalten Unfallopfer möglichst deutlich darauf hinweisen, daß zwischen den Baukörpern einer Autobahnbrücke eine (ungesicherte) Lücke klappt?

Wie erklären Sie die Tatsache, daß vier weitere Autolenker am 21. Dezember 1993 von einer ungesicherten Autobahnbrücke auf der Tauernautobahn in den Tod stürzten, obwohl dem Wirtschaftsministerium das Problem der schlechtgesicherten Autobahnbrücken seit Jahren bekannt war und nach dem tragischen Unfall vom 8. November 1991 Maßnahmen angekündigt wurden, die eine Wiederholung verhindern sollten?

Wie beurteilen Sie die Effizienz der allenfalls bereits gesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Österreichs Auto-

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 4 -

bahnbrücken angesichts des tragischen Unfalles vom 21.12.1993, bei dem neuerlich 4 Menschen zu Tode kamen.

Wurden die Gefahren bislang unterschätzt?

Antwort:

Aufgrund des Vorfalles im Dezember 1993, der sich an einer Brücke mit 8 m Spaltbreite ereignete, wurden die Richtlinien im Rahmen der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen nochmals überarbeitet. Der Ausschuß wurde auch um Vertreter der Autofahrerclubs und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit erweitert. Neben den mechanischen Absicherungen (Gitter, Spezialnetze) wurden auch Methoden zur besseren Gefahrenerkennung (z.B. Spezialkennzeichnungen für Brücken, Spaltbeleuchtung) erwogen.

Probleme stellen Rampen im Anschluß- und Brückenbereich dar; hier muß individuell entschieden werden, bis zu welcher Spaltbreite abgesichert wird.

Punkte 4 und 7 der Anfrage:

Werden Sie zur Absicherung des Zwischenraumes von Brückenfahrbahnen umgehend die bundesweite Installierung von Fangnetzen (o. ä.) veranlassen und wenn ja, bis wann können diese Maßnahmen abgeschlossen sein?

Sie haben den Beginn der Installierung von Sicherheitsvorrichtungen bei den in Frage kommenden Brücken mit 1992 festgesetzt.

- a. Welche Maßnahmen wurden konkret geplant?
- b. Wie weit ist die Umsetzung der geplanten Maßnahmen gediehen?
- c. Wieviele und welche Brücken eignen sich zur Installierung von Sicherheitsmaßnahmen?
- d. Was wird die Installierung von wirksamen, umfassenden Sicherheitseinrichtungen kosten?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 5 -

Antwort:

Die Maßnahmen für Spaltbreiten bis 3 m Weite betrafen 90 Brücken und waren im Mai 1993 zu 90 % und im August 1993 zur Gänze abgeschlossen. Hier gelangten als Regelausführung Netze als Absicherung zur Anwendung. Dafür wurden rund 7,5 Millionen Schilling aufgewendet.

Über 3 m Spaltbreite sind insgesamt rund 160 Objekte betroffen. Hier gelangen unterschiedliche Maßnahmen zum Einsatz. Der Großteil der Sicherungsmaßnahmen kann noch bis zum heurigen Herbst fertiggestellt werden. Auf die Fertigstellung der verbleibenden Brücken die zum Teil komplizierte Spezialkonstruktionen erfordern, wird auf eine ehestmögliche Fertigstellung gedrängt. Die Kosten werden auf rund 25 Millionen Schilling geschätzt.

Punkt 11 der Anfrage:

Halten Sie die Sicherung aller österreichischen Autobahnbrücken nach links und rechts für praktikabel?

Antwort:

Eine generelle Sicherung des rechten Randes der Autobahnbrücken ist nicht beabsichtigt, da konsequenterweise dann sämtliche Brücken entsprechend gesichert werden würden. Allein für die Autobahnbrücken wären hierfür rund 500 Millionen Schilling erforderlich (für die übrigen Bundesstraßenbrücken weitere 500 Millionen Schilling). Zusätzliche Kosten entstehen in der Erhaltung, da außenliegende Konstruktionen speziell durch den Winterdienst eine erhöhte Beanspruchung erfahren.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 6 -

Punkt 12 der Anfrage:

Wird bei der Planung und Neuerrichtung von Autobahnbrücken auf die Lücken zwischen den Baukörpern als mögliche Gefahrenquelle Bedacht genommen?

Antwort:

Ja.

Punkt 16 der Anfrage:

Wieviele Tote und Verletzte gab es bei Unfällen dieser Art auf Österreichs Straßen in den letzten 10 Jahren?

Antwort:

Nach Erhebungen der Bundesstraßenverwaltung sind durch Absturz von Autobahnbrücken in den letzten zehn Jahren zehn Personen getötet und drei verletzt worden.

*Wolfgang Schüssel*