

II-13642 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 6652 J

1994-05-10

A N F R A G E

der Abgeordneten Dkfm. Hochsteiner, KR Schöll, Dr. Ofner, Böhacker
und Kollegen
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend

Todesfällen auf Autobahnbrücken

Am 7. 11. 1991 ereignete sich auf der A 1, der Westautobahn, ein folgenschwerer Verkehrsunfall:

Mehrere PKW und LKW kamen auf der Autobahnbrücke bei Mondsee ins Schleudern und verkeilten sich in der Folge ineinander.

Trotz des erheblichen Sachschadens wären der Unfall glimpflich ausgegangen, da zu diesem Zeitpunkt noch keine Personenschäden zu beklagen waren.

Um sich vor eventuell nachkommenden Kraftfahrzeugen in Sicherheit zu bringen, überkletterten jedoch zwei am Unfall beteiligte Autolenker die Mittelleitschiene und stürzten durch den ungesicherten, rund 1,5 m breiten Zwischenraum etwa 15 m in die Tiefe. Beide Verunglückten starben wenig später.

Ein weiterer Autofahrer zog sich durch den Sturz über eine 4 m hohe Böschung schwere Verletzungen zu.

Obwohl die Notwendigkeit der Installierung entsprechender Schutzeinrichtungen auf Österreichs Autobahnbrücken bereits durch einen vorangegangenen, ähnlich tragischen Unfall offensichtlich geworden war, waren keine geeigneten Schutzmaßnahmen ergriffen worden.

Aus diesem Grund richteten am 26. November 1991 freiheitliche Abgeordnete eine schriftliche parlamentarische Anfrage (Nr. 2032/J) betreffend Sicherheitsvorkehrungen auf Autobahnbrücken an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten.

In seiner Anfragebeantwortung vom 14. 1. 1992 wies der Wirtschaftsminister den Vorwurf schwerer Sicherheitsmängel auf Österreichs Autobahnbrücken zurück, kündigte jedoch geeignete Maßnahmen an, um solche Unfälle hinkünftig zu vermeiden.

Im März 1992 stürzte neuerlich ein Autofahrer in denselben Spalt zwischen den Richtungsfahrbahnen der Westautobahnbrücke bei Mondsee und verunglückte tödlich. Obwohl das Wirtschaftsministerium nach dem Unfall des 7. November 1991 die rasche Sicherung des Spaltes zugesichert hatte, war offenbar abermals nicht gehandelt worden.

Am 21. Dezember 1993 ereignete sich ein weiterer schwerer Verkehrsunfall auf einer Autobahnbrücke der A 1 Westautobahn im Bereich Hütttau. Vier Männer starben, als sie sich nach einer Massenkarambolage durch ein Überklettern der

Leitschiene vor nachkommenden Kraftfahrzeugen in Sicherheit bringen wollten. Die Männer stürzten mehr als 20 m tief ab und kamen dabei ums Leben, ein weiterer überlebte den Aufprall mit schweren Verletzungen.

Immer wieder kommen Personen nach oft unerheblichen Autounfällen zu Tode, weil sie in der Dunkelheit oder unter Schock stehend die Leitschienen bzw. die Autobahnbrückengeländer überklettern, um sich – vermeintlich – in Sicherheit zu bringen, statt dessen jedoch in die Tiefe stürzen.

Aus oben angeführten Gründen richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

A n f r a g e

1. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Autobahnbrücken haben Sie nach dem Verkehrsunfall vom 8. November 1991 gesetzt?
2. Welche weiteren Maßnahmen werden Sie im Rahmen Ihrer Kompetenzen zur Vermeidung weiterer derartiger Unfälle noch treffen?
3. Wurde die bereits mehrfach zur Todesfalle gewordene Lücke zwischen den Baukörpern auf der A 1 in Mondsee geschlossen und wenn ja, auf welche Art?
4. 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?
5. Sie versprochen in der oben zitierten Anfragebeantwortung, bei getrennten Tragwerken für den Mittelbereich zusätzliche "konstruktive Maßnahmen" zu überlegen, um tragische Unfälle wie jenen vom 8. November 1991 zu vermeiden. Welcher Art sind die angekündigten "konstruktiven Maßnahmen" und wie weit wurden diese bereits umgesetzt?
6. 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 Fälle unmöglich machen?
7. 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 Sicherheits-einrichtungen kosten?
8. 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?
9. Welche technischen Möglichkeiten sind Ihnen bekannt, um größere Lücken (über 3 m) zwischen den Baukörpern zu sichern?
10. 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 klafft?

11. Halten Sie die Sicherung aller österreichischen Autobahnbrücken nach links und rechts für praktikabel?
12. Wird bei der Planung und Neuerrichtung von Autobahnbrücken auf die Lücken zwischen den Baukörpern als mögliche Gefahrenquelle Bedacht genommen?
13. 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?
14. Wie beurteilen Sie die Effizienz der allenfalls bereits gesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Österreichs Autobahnbrücken angesichts des tragischen Unfalles vom 21. 12. 1993, bei dem neuerlich 4 Menschen zu Tode kamen.
15. Wurden die Gefahren bislang unterschätzt?
16. Wieviele Tote und Verletzte gab es bei Unfällen dieser Art auf Österreichs Straßen in den letzten 10 Jahren?

Wien, am 10. Mai 1994