

1565/AB XXI.GP  
Eingelangt am:23.01.2001

BUNDESMINISTERIUM  
VERKEHR, INNOVATION  
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1516/J - NR/2000, betreffend Häufung von Unfällen auf der S6 im Raum Gloggnitz, die die Abgeordneten Petrovic, Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 22. November 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zu den Fragen 1, 2, 6, 7:**

Eine im Jahre 1995 durchgeführte Unfalluntersuchung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit ergab als mögliche Ursache für Unfälle im gegenständlichen Bereich ungünstige Fahrbahnbedingungen bei zu hohen Fahrgeschwindigkeiten und wurden demzufolge entsprechende Beschilderungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.) sowie zusätzliche Sicherheitseinrichtungen angeordnet.

Nach Durchführung dieser Maßnahmen stellte sich die Unfallsituation bei den Personenschäden im Bereich von km 13,0- km 14,0 der S6 folgendermaßen dar:

**Fahrtrichtung 1 (Bruck/Mur)**

1996 1 Unfall, ,winterlicher Straßenzustand (Unfall allein)  
1997 1 Unfall, nasse Fahrbahn (Unfall allein)  
1998 4 Unfälle (3 Unfälle allein, 1 Unfall mehrere Fahrzeuge)  
4 x nasse Fahrbahn  
1999 2 Unfälle 2 x nasse Fahrbahn (Unfälle allein)  
inkl. 11/2000 1 Unfall nasse Fahrbahn (Unfall allein)  
9 Unfälle im Bereich km 13,0 - 14,0  
davon 8 im Bereich km 13,49 - 13,66

**Fahrtrichtung 2 (Wien)**

1996 2 Unfälle nasse Fahrbahn/Matsch (Unfälle allein)  
1997 2 Unfälle (1 Unfall allein, 1 Unfall mehrere Fahrzeuge)  
2 x nasse Fahrbahn/Matsch  
1998 kein Unfall  
1999 2 Unfälle (1 Unfall allein, 1 Unfall mehrere Fahrzeuge)  
trockene/nasse Fahrbahn  
inkl.11/2000 1 Unfall nasse Fahrbahn (Unfall allein)  
7 Unfälle im Bereich km 13,0 - 14,0  
davon 4 im Bereich km 13,48 - 13,65

Betroffen waren bei diesen Unfällen fast ausschließlich PKW, nur je ein Motorrad bzw. ein Klein - LKW waren beteiligt. In Fahrtrichtung 1 kamen insgesamt 13 Personen zu Schaden (2 Tote, 8 Schwerverletzte, 3 Leichtverletzte), in Fahrtrichtung 2 8 Personen (1 Schwerletzter, 7 Leichtverletzte).

Als Folge des neuerlichen Anstieges des Unfallgeschehens im Jahre 1998 (4 Unfälle in Richtung Bruck/Mur) wurden im Herbst 1999 Fahrbahnsanierungen in diesem Bereich auf beiden Richtungsfahrbahnen durchgeführt. Im nachfolgenden Zeitraum von mehr als einem Jahr ereigneten sich je Fahrtrichtung nur mehr je ein Unfall, wobei beide Unfälle bei nasser Fahrbahn geschahen.

**Zu Frage 3:**

Nach meinen Informationen wurde kein geologischer Gutachter ausgetauscht.

**Zu Frage 4:**

Nach Recherchen ist die S 6 auf keinem Schuttkegel errichtet. Das schütffähige Material, das im Trassenbereich (Einschnittsbereich) gewonnen wurde, wurde als Dammschüttmaterial verwendet.

**Zu Frage 5:**

Im Rahmen des Straßenbaues wurden richtlinienkonform die normalen Entwässerungsmaßnahmen aufgrund der örtlichen Situation, der Topographie sowie der Anlageverhältnisse durchgeführt.

Es befindet sich hangseitig eine entsprechende Drainage auch zur Abführung der Bodenwässer. Auch bei Starkregen treten keine Probleme bei der Entwässerung der Straßenoberfläche auf.

**Zu Frage 8:**

Das Phänomen der bei Nässe „schäumenden“ Straßenoberfläche ist nicht nur auf die S 6 beschränkt, sondern tritt von Fall zu Fall auf allen Straßen auf. Diese „Bläschenbildung“ ist zweifelsohne einerseits von der gefahrenen Geschwindigkeit und andererseits von der Oberflächenbeschaffenheit in Verbindung mit Verschmutzung bzw. Staub, Ölresten, Abrieben, Teilen von Streusalz, etc. abhängig.

**Zu Frage 9:**

Bei der Erstellung von An - und Abflugrouten wird strikt nach internationalen Richtlinien vorgegangen, die weltweite Gültigkeit haben. Bei der Routenfestlegung wird insbesondere auf Hindernisfreiheit und größtmögliche Vermeidung von besiedelten Gebieten Bedacht genommen. Es wurde nicht untersucht, inwieweit der Flugverkehr bei der Unfallhäufigkeit im Bereich der Schnellstraße S6 eine Rolle spielt. Luftfahrzeuge in diesem Bereich befinden sich bereits in einer Höhe von über 9.000 Fuß (ca 3000 m). Der in der Frage vermutete Zusammenhang kann nicht bestätigt werden, da das Ablassen von Kerosin äußerst selten vorkommt und zudem im Bereich von Gloggnitz in den letzten Jahren nie Treibstoff abgelassen wurde.

**Zu Frage 10:**

Nur in Notfällen (Rücklandungen wegen technischer Gebrechen und medizinischer Notfälle) muss in einem dafür zugewiesenen Luftraum Treibstoff abgelassen werden,

welcher unmittelbar nach dem Versprühen zu Wasser und Kohlendioxyd oxidiert ("verdunstet"), ohne dass messbare Rückstände am Boden ankommen. Sollte aus diesen erwähnten Gründen Treibstoffablassen notwendig werden, sind hierfür nach den Luftfahrtregeln genaue Verfahren festgelegt. Piloten sind angewiesen, den beabsichtigten Vorgang, sowie den Anlassfall und die beabsichtigte Menge der Flugsicherung zu melden. Siedlungs - sowie Industriegebiete scheiden als Ablasszonen aus. Während des Ablassvorganges wird in Form einer steigenden Spirale (von mehreren Kilometern Durchmesser) geflogen. Da sich Kerosin sehr schnell verflüchtigt (vor allem wenn Geschwindigkeiten von mehreren 100 km/h geflogen werden) kann davon ausgegangen werden, dass kein flüssiger Treibstoff zum Erdboden gelangt.

**Zu den Fragen 11, 12 und 13:**

Wie bereits oben ausgeführt, kommt es im ordentlichen Flugverkehr zu keinem unkontrollierten Ablassen von Kerosin durch Flugzeuge. Wie auch unter Punkt 9 angeführt, wurden keine Untersuchungen des Einflusses der Einflugschneise sowie des Ablassens von Kerosin auf das Unfallgeschehen im gegenständlichen Bereich der S 6 als notwendig erachtet, da ein Zusammenhang der auf diesem Abschnitt auftretenden Unfallhäufigkeit mit dem Flugverkehr auszuschließen ist.