

1782/AB XXI.GP
Eingelangt am: 19-03-2001

BUNDESMINISTERIUM
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1836/J - NR/2001 betreffend Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in Bundesstraßentunnels, die die Abgeordneten Mag. Maier und Genossinnen am 31. Jänner 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

Seit wann liegt der Endbericht der ASFINAG - Studie über den Maßnahmenkatalog zur Erhöhung der Sicherheit der Autobahn - und Schnellstraßentunnels in Österreich vor?

In welcher Weise und wann wollen Sie das Parlament über die Ergebnisse dieser Studie informieren?

Weshalb ist das noch nicht erfolgt?

Antwort:

Den Endbericht der ASFINAG - Studie über den Maßnahmenkatalog zur Erhöhung der Sicherheit habe ich im Februar 2001 dem Parlament übermittelt.

Zu Frage 4:

Zu welchem Ergebnis kommt diese Studie?

Antwort 4:

Die Studie zeigt auf, dass die Österreichischen Tunnelanlagen im Vergleich zu anderen Europäischen Tunnels als sicher zu bezeichnen sind. Vordringlich ist es notwendig, das richtige Verhalten der Kraftfahrer im Tunnel zu verbessern.

Zu Frage 5:

Welche konkreten Maßnahmen werden darin gefordert?

Antwort:

Als Hauptziel wurde die Verlängerung der Selbstrettungsphase gefordert. Dazu gehört vor allem die Verbesserung der Absaugleistung bei Tunnels mit Querlüftungssystemen. Diese gelangen in erster Linie bei längeren einröhrligen Tunnelanlagen zur Anwendung. Weiters gehört dazu die Errichtung von begehbarer Notrufnischen und die Nachrüstung bzw. Verbesserung von automatischen Brandmeldeanlagen.

Zu den Fragen 6, 7 und 8:

Ist der in der Anfragebeantwortung (6891/J XXI. GP) genannte Zeitpunkt 1.7.2002

- als Voraussetzung für die Sicherstellung der finanziellen

Rahmenbedingungen der ASFINAG - für die Einführung der LKW - Baumautung noch gültig?

Wenn ja, wie soll diese Bemautung dann erfolgen?

Wenn nein welcher Zeitpunkt ist dann geplant und wie wollen sie die, durch eine verzögerte Einführung der LKW - Bemautung, fehlenden Einnahmen der ASFINAG ausgleichen?

Antwort:

Durch die Novelle zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz vom Dezember 2000 war es möglich, vom ursprünglich geplanten halb offenen Dualmautsystem auf ein sogenanntes vollelektronisches Mauteinhebungssystem umzusteigen. Mit diesem System wäre eine Bemautung in vollautomatischer Weise ohne Beeinflussung des Verkehrsflusses möglich. Die dadurch erforderliche Umplanung und die zwangsläufig notwendigen Neuausschreibungen führen aber zu gewissen Terminverschiebungen bei der Fertigstellung des Mautsystems.

Der bisher vorgesehene gewesene Zeitpunkt für eine Inbetriebnahme muss so nah wie möglich erreicht werden, was durch eine geplante Auftragsvergabe noch im ersten Halbjahr 2002 garantiert werden soll. Der Termin für die Inbetriebnahme hängt dann von den Möglichkeiten des zukünftigen Auftragnehmers ab, das System so kurzfristig wie möglich zu installieren. Diese Möglichkeiten bilden, auch ein Kriterium bei der Beurteilung der Angebote.

Zu Frage 9:

Die erneute Evaluierung von Bauprojekten von Ihrem Ministerium und die Unsicherheit über die finanzielle Zukunft der ASFINAG veranlasst bei folgenden Projekten nachzufragen. Sind die in der Anfragebeantwortung (689/J XXI.GP) gemachten Aussagen zum Finanz - und Zeitrahmen folgender Projekte noch aufrecht bzw. welche Änderungen gab es oder sind geplant: für:

9.1 Vollausbaus (2. Röhre) auf der A 2 Süd Autobahn für den

Herzogbergtunnel und Assingbergtunnel

9.2 Vollausbaus (2. Röhre) auf der A 2 Süd Autobahn für den Gräberntunnel

9.3 Vollausbaus (2. Röhre) auf der A 9 Pyhrn Autobahn für den

Kienbergtunnel und Hungerbichltunnel

9.4 Vollausbaus (2. Röhre) auf der A 10 Tauernautobahn für den Tauern - und den Katschbergtunnel

9.5 Vollausbaus (2. Röhre) auf der A 14 Rheintal Autobahn für den Ambergtunnel

9.6 Sind die Baumaßnahmen bei der A 9 Pyhrn Autobahn (Verlängerung des Sondierstollen beim Klauser Tunnel und beim Speringtunnel) und der 516 Arlberg Schnellstraße (Flucht - bzw. Rettungsstollen zwischen dem Arlberg Straßentunnel und dem Arlberg Bahntunnel) finanziell gesichert und gibt es bereits konkrete Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für Flucht- und Rettungsstollen zwischen Arlbergstraßentunnel und Arlbergbahntunnel?

Antwort:

Alle in Frage 9 angeführten Vorhaben, die einen Baubeginn im Jahr 2000 bzw. 2001 vorsehen sind bereits zwischen ASFINAG und BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF abgestimmt und sollen wie geplant begonnen oder weitergeführt werden: Das trifft auf den Herzogberg -, Assingberg - und Gräberntunnel auf der A2, den Kienberg - und Hungerbichltunnel sowie der Verlängerung des Sondierstollens beim Klauser - und Speringtunnel auf der A9 und den Ambergtunnel auf der A14 zu. Für gemeinsame Flucht - und Rettungsstollen zwischen Arlberg Straßen - und Arlberg Eisenbahntunnel wurde der ASFINAG kürzlich eine Machbarkeitsstudie vorgelegt.

Für Vorhaben, deren Baubeginn ab 2002 vorgesehen ist, erfolgt die Abstimmung der Kosten - und Terminpläne in den nächsten Monaten.

Zu den Fragen 10, 11, 12, 13 und 14:

Eine durchgehende Beleuchtung in Straßentunnels, könnte praktisch taghelle Bedingungen schaffen, dies würde eine eindeutige Erhöhung der Verkehrssicherheit darstellen. Wie stehen Sie zu einer Forderung, Straßentunnelanlagen durchgehend mit einer effektiven Beleuchtung auszustatten?

Werden Sie Untersuchungen durchführen lassen, ob Nachrüstungen mit Beleuchtung in bestehenden Straßentunnelanlagen möglich sind und wie hoch etwaige Kosten dafür wären?

Wenn nein, weshalb nicht?

Werden sie eine entsprechende Verordnung erlassen, dass in Neubauten bei Straßentunnels eine durchgehende Beleuchtung als zwingender Sicherheitsstandard vorgeschrieben wird?

Wenn nein weshalb nicht?

Antwort:

Die Beleuchtung von Straßentunnels ist in den Richtlinien und Vorschriften für Straßen (RVS 9.27) geregelt und diese sind für Planung und Errichtung von Tunnels anzuwenden. Diese Richtlinien entsprechen auch den derzeit gültigen internationalen Standards. Es muss zwischen der Einfahrtsbeleuchtung und der Durchfahrtsbeleuchtung unterschieden werden. Erfahrungsgemäß ist der kritische Bereich der Einfahrtsbereich im Tagesbetrieb insbesondere bei extremen Leuchtdichteunterschieden zwischen Tunnel und Freiland.

Zur Verbesserung der Leuchtdichteverhältnisse im Tunnel trägt auch der Tunnelanstrich bei. Im Maßnahmenkatalog der ASFINAG ist daher vorgesehen, zusammen mit anderen Verbesserungsmaßnahmen, auch eine Aufhellung der Tunnelwände durch einen neuen Anstrich vorzunehmen.