

3333/AB XXI.GP

Eingelangt am: 28.03.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3350/J-NR/2002 betreffend den erbarmungswürdigen Zustand der Straßenverkehrstunnels auf der A 2 (Südautobahn), die die Abgeordneten Eder und Genossinnen am 31. Jänner 2002 an meine Amtsvorgängerin gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie beurteilen Sie die Tunnelsicherheit auf der A 2 (Südautobahn)?

Antwort:

Die vom Kuratorium für Verkehrssicherheit ausgewertete Studie betreffend die Sicherheit in den Straßentunnels der A 2 Süd Autobahn zeigt keine Mängel bei der baulichen Ausstattung bzw. der betrieblichen Erhaltung. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass einige Tunnelanlagen bereits in den 60-iger Jahren, basierend auf dem damaligen Stand der Technik, errichtet wurden. Die notwendigen Adaptierungen wurden und werden gemäß den neueren Bestimmungen durchgeführt. Als Beispiel kann die heuer noch durchzuführende Generalerneuerung des Oswaldibergtunnels genannt werden (Herbst 2002).

Die Unfallursachen liegen häufig bei überhöhten Geschwindigkeiten und zu geringen Sicherheitsabständen. Nur durch vermehrte Überwachung seitens der Exekutive (Einsatz von Radar- und Abstandsmessgeräten) können die Unfallzahlen dauerhaft gesenkt werden.

Frage 2:

Wie viele schwere Straßenverkehrsunfälle haben sich seit 1.1.2000 im Bereich der Tunnels der A 2 ereignet?

Antwort:

Im Jahr 2000 wurden lt. Unfallstatistik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Kärnten folgende Personenschadensunfälle aufgezeichnet: 11 leicht Verletzte, 4 schwer Verletzte, 4 Tote, 1 nicht erkennbarer Grad.

Bezogen auf rd. 1.000 Verkehrstote jährlich in Österreich liegt der Kärntner Tunnelanteil bei 4 Promille.

In den steirischen Tunnels der Süd Autobahn wurden im Jahr 2000 insgesamt 18 Unfälle, ohne Verletzte bzw. Tote gezählt.

Kanten und Steiermark zählen zu den tunnelreichsten Bundesländern, in Relation zu anderen Ländern liegen die Unfallzahlen im Durchschnitt. Generell kann festgestellt werden, dass die Unfallraten im Freiland höher liegen als in Tunnel.

Frage 3:

Weshalb werden die Tunnels nicht endlich weiß ausgemalt und entsprechende Beleuchtungsstärken installiert?

Antwort:

Der Vorteil einer hellen Beschichtung von Tunnelwänden wurde im Rahmen der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingesetzten Arbeitsgruppe "Tunnelsicherheit" unter Leitung von Herrn Univ. Prof. Knoflacher diskutiert und grundsätzlich positiv beurteilt. So wird der Oswaldibergtunnel aktuell mit einem neuartigen, beständigeren und hellen Anstrich versehen.

Die bestehenden Tunnelanlagen wurden bei deren Errichtung ebenfalls mit einer hellen Tunnelfarbe beschichtet, welche im Zuge der 2 x jährlichen Tunnelhauptwäsche gereinigt werden.

Die entsprechenden Beleuchtungsstärken sind aus Gründen österreichweiter Einheitlichkeit in Erlässen und Richtlinien geregelt. Die Einhaltung der geforderten Beleuchtungsstärke wird im Zuge der o.a. Tunnelwäschen durch Messfahrten überprüft (vor bzw. nach der Tunnelreinigung).

Frage 4:

Wieso werden in den entsprechenden Tunnels nicht endlich Reflektoren in ausreichender Zahl montiert und Tunnelleitsysteme eingerichtet?

Antwort:

Reflektoren sind in jedem Tunnel entsprechend der einschlägigen Richtlinien vorhanden. Eine Nachrüstung mit selbstleuchtenden LEDs am Bordstein ist gemäß Finanzierungsplan der ASFINAG für sämtliche Tunnels vorgesehen.

Frage 5:

Weshalb werden die Markierungen nicht ausreichender Weise gepflegt bzw. gereinigt?

Antwort:

Markierungen werden im Zuge der Tunnelwäschen gereinigt; Problematisch ist jedoch die generelle Neigung zu starker Verschmutzung der rechten Randlinie innerhalb kürzester Zeit. Die Aufgabe der Verkehrsleitung obliegt dabei jedoch den Reflektoren bzw. Leitbaken, welche wesentlich häufiger gereinigt werden.

Frage 6:

Welche Maßnahmen sind im Bereich der Straßenverkehrstunnel auf der A 2 Südautobahn kurzfristig geplant?

Antwort:

Im Bereich Lückenschluss Klagenfurt (Klagenfurt - Völkermarkt) wurden im Rahmen einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Straßenverwaltung, Verkehrssicherheitsexperten und Exekutive folgende sicherheitserhöhende Maßnahmen erarbeitet und teilweise bereits umgesetzt:

- a) zusätzliche Richtungspfeile im Tunneleinfahrtsbereich zur besseren Orientierung bei schlechten Sichtverhältnissen, insbesondere bei Regen, Nebel und Nacht,
- b) verbesserte Randmarkierungen in Markierstoffklasse C mit erhöhter Nachtsichtbarkeit aus vorher angeführten Gründen,
- c) zusätzliche Rumpelstreifen am rechten Fahrbahnrand im Tunneleinfahrtsbereich (ca. 150 m), um Sekundenschlaf bei Abkommen von der Fahrbahn zu verhindern.

Die umgesetzten Maßnahmen im Bereich Lückenschluss Klagenfurt werden derzeit auf ihre Wirksamkeit überprüft. Sofern die Maßnahmen positive Wirkung zeigen, ist vorgesehen diese bei allen Tunnels in Kärnten umzusetzen.

Die Sanierung der bestehenden Röhren Herzogberg- und Gräberntunnel soll nach Inbetriebnahme der neuen Tunnelröhren erfolgen.

Frage 7:

Bis wann werden die zweiten Röhren im Bereich des Herzogbergtunnel und Gräberntunnel fertiggestellt werden?

Antwort:

Die Fertigstellung der zweiten Röhren Herzogberg- und Gräberntunnel erfolgt im Jahr 2003.