

**3357/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 10.04.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3391/J-NR/2002 betreffend den geplanten Austausch von Leitschienen auf Autobahnen, die die Abgeordneten Eder und Genossinnen am 13. Februar 2002 an meine Amtsvorgängerin gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Welche Priorität kommt aus Ihrer Sicht dem Austausch der Leitschienen aus Aluminium im Autobahn/Schnellstrassennetz zu ?

**Antwort:**

Zufolge der jüngst aufgetretenen Unfälle, bei denen die Unfallopfer durch Aluminium-Leiteinrichtungen schwerste und teilweise sogar tödliche Verletzungen erlitten haben, ist aus Verkehrssicherheitsgründen dem Austausch eine sehr hohe Priorität zuzuordnen.

**Frage 2:**

Wie beurteilen Sie die Aussagen der ASFINAG in verkehrspolitischer und finanztechnischer Hinsicht sämtliche 1200 km Aluleitschienen bis 2004 austauschen zu wollen ?

**Antwort:**

Der seitens der ASFINAG festgelegte Zeitrahmen ist sowohl aus verkehrspolitischer als auch aus finanztechnischer Sicht sehr knapp bemessen, sollte aber nach Aussagen der ASFINAG bei dementsprechender professioneller Projektsteuerung möglich sein.

**Frage 3:**

Halten Sie es nicht für günstiger, lediglich auf Sanierungsstrecken die Aluleitschienen nach und nach auszutauschen ?

**Antwort:**

Die Aluminium-Leiteinrichtungen nur auf den Sanierungsstrecken auszutauschen, entspricht im wesentlichen der bis dato angewandten Vorgangsweise. Unter Beibehaltung dieser hätte der vollständige Austausch der Aluminium-Leiteinrichtungen bis ca. zum Jahre 2009 gedauert, was in Hinblick auf die jüngst aufgetretenen Unfälle, welche vorwiegend an diesen Leiteinrichtungen auftraten, aus Sicht der Bundesstraßenverwaltung als auch der ASFINAG im Sinne einer drastischen Hebung der Verkehrssicherheit nicht mehr vertreten werden kann.

**Frage 4:**

Wird es zu einem Ersatz der Aluleitschienen durch Stahl- oder durch Betonleitschienen kommen ? Welche Argumente sprechen für die jeweiligen Varianten ?

**Antwort:**

Es werden sowohl, nach ÖNORM EN 1317, Teil 1 und 2, geprüfte Stahl- als auch Beton-Leiteinrichtungen, je nach den örtlichen Erfordernissen und der Lage der Rückhalteinrichtung (Mitte bzw. Rand), zur Anwendung kommen.

In jenen Bereichen mit fehlenden oder äußerst knappen Verformungsräumen und an Örtlichkeiten, wo die unbedingte Rückhaltung und/oder Umlenkung von Schwerfahrzeugen als auch eine unbedingte Schutzwirkung vor dahinter- bzw. darunterliegenden Bauwerken gegeben ist, werden vorrangig Beton-Leiteinrichtungen zum Einsatz gelangen.

In den übrigen Bereichen bzw. als Randabsicherungen werden durchaus - auch aus wirtschaftlichen Gründen - Stahl-Leiteinrichtungen in Betracht gezogen.

**Frage 5:**

Welche aus sonstigen Verkehrssicherheitsgründen notwendigen Adaptionen sollen bei den Leitschienen durchgeführt werden ? Werden insbesondere weichere Knautschzonen vorgesehen werden, Reflektoren und optische Abstandhalter verbessert werden und ist es nicht möglich, durch innovative Formgebung die Gefahr des Durchrutschens (insbesondere für Motorradfahrer) zu verringern ?

**Antwort:**

Die international üblichen und nach ÖNORM EN 1317 geprüften Rückhaltesysteme, welche somit auch dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und sich aus den langjährigen (Einsatz-) Erfahrungen entwickelt und auch bewährt haben, sollen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der Einbaulage ausgewählt werden und zur Anwendung gelangen.

Zum Schutz der *Motorradfahrer* kann bei Stahl-Leiteinrichtungen an besonders gefährlichen Stellen (u. a. engere Kurvenbereiche) zusätzlich ein zweites, darunterliegendes Stahl-Leitschienenband angebracht werden, um ein Anprallen an die Stahl-Stützen zu verhindern.

**Frage 6:**

Wie stehen Sie überhaupt zu der Idee, angesichts der Dimension des Projektes, vorerst eine Ausschreibung für ein neues innovatives Leitschiensystem unter Berücksichtigung der letzten Erkenntnisse der Verkehrssicherheit durchzuführen und die Ergebnisse von einer Expertengruppe bewerten zu lassen ?

**Antwort:**

Die Ausführung der Rückhaltesysteme wird unter Berücksichtigung des letztgültigen Technikstandes und auch den regional durch die vom Erhalter vorgegebenen, spezifischen Rahmenbedingungen abgewickelt werden.

Bei der Auswahl der Rückhaltesysteme werden auch alle international vorliegenden Innovationen, welche den ÖNORM EN 1317-Kriterien (in Form eines positiven Prüfberichtes über entsprechend den Norm-Vorgaben erfolgte Anfahrtests) entsprechen, miteinbezogen.