

689/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 652/J - NR/2000, betreffend Tunnelsicherheitscheck für Bundesstraßentunnel, die die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 26. April 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten.

Zu den Fragen 1 bis 4:

Die im Bericht des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten an das Parlament vom 12.1.00 erwähnten Einzelfälle betreffen in erster Linie Tunnel mit Querlüftungssystemen. Für diese Tunnel wird die Absaugleistung, ähnlich wie beim Tauertunnel, im Zuge von Instandsetzungsarbeiten erhöht werden. Zur Zeit werden für jeden einzelnen betroffenen Tunnel Instandsetzungsprojekte ausgeführt. Auf dieser Grundlage werden Kostenschätzungen und Prioritätenreihungen durchgeführt werden.

Zu den Fragen 5, 6 und 7:

Wie mir die ASFINAG berichtet, wurden unmittelbar nach der Katastrophe im Mont Blanc - Tunnel die Werkvertragspartner und Tochtergesellschaften der ASFINAG mit Schreiben vom 29.3.1999 aufgefordert, eine allgemeine Überprüfung der in ihrem Erhaltungsbereich gelegenen Tunnelanlagen, insbesondere hinsichtlich der

sicherheitstechnischen Ausrüstung, der Koordination der Einsatzkräfte und der Alarm - und Einsatzpläne, zu veranlassen

Über akute Sicherheitsmängel sind daraufhin keine Meldungen eingelangt. Sofern die Einbeziehung von Behörden erforderlich war, lag dies im Verantwortungsbereich der Werkvertragspartner und Tochtergesellschaften der ASFINAG. Am 13.4.2000, also auch noch vor der Brandkatastrophe im Tauern Tunnel, wurde von der ASFINAG ein Arbeitskreis Tunnelsicherheit ins Leben gerufen, mit dem Ziel, detailliertere Vorgaben für die Erfassung und Bewertung des sicherheitstechnischen Ist - Zustandes zu erarbeiten ("Checkliste Tunnelsicherheit").

Zu den Fragen 8 und 9:

Als vorläufiges Ergebnis der von der ASFINAG beauftragten Studie „Tunnelsicherheit“ sind mittelfristig Investitionen in der Höhe von ca. 500 Mio S in die Erhöhung der Sicherheit der bestehenden Tunnelanlagen des hochrangigen Straßennetzes veranschlagt. Für den weiteren Ausbau der 2. Röhren der Tunnel Herzogberg, Gräbern, Plabutsch und Amberg sind in Summe Kosten in der Höhe von 3,7 Mrd. S geplant. Bis zum Jahr 2003 werden also von der ASFINAG in Summe 4,2 Mrd. S in die Erhöhung der Sicherheit der Tunnelanlagen des hochrangigen Straßennetzes investiert.

Für die Planung der 2. Röhren für den Tauern - und den Katschbergtunnel sind weiters 300 Mio S veranschlagt.

Die Finanzierung der Planungs - und Ausbaukosten erfolgt über das Bauprogramm der ASFINAG.

Zu den Fragen 10, 11 und 12:

Wie mir die zuständige Fachsektion berichtet, ist es ihr bisher noch nicht gelungen, von der Gewerkschaft HTV die zitierte Sicherheitsfestlegung zu erhalten.

Zu den Fragen 13 und 14:

Die österreichischen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) wurden auf dem Gebiet der Tunnelsicherheit dem Stand der Technik angepasst und setzen im Vergleich zu anderen EU - Staaten neue, zum Teil deutlich höhere Maßstäbe.

Zu Frage 15:

Zu den Aussagen von Ing. Prader ist festzustellen, dass infolge nationaler und internationaler Erfahrungen stationäre Löschsysteine kein geeignetes Mittel zur Brandbekämpfung und Fluchtwegsicherung darstellen.

Zu Frage 16:

Die geplanten Versuche im Selzthaltunnel, bei denen verschiedene Anbieter von Löschsysteinen diese während einer Tunnelsperre testen wollten, konnten in erster Linie aus organisatorischen Gründen in der kurzen verfügbaren Zeit nicht im vorgesehenen Umfang durchgeführt werden. Dennoch wurden Anfang Mai 2000 im Selzthaltunnel Brandversuche durchgeführt, die auch die in der Antwort zu Frage 15 vertretene Ansicht bestätigten.

Zu den Fragen 17 bis 20:

Wie die ASFINAG berichtet, liegen die Endergebnisse dieser Studie (Maßnahmen - katalog zur Erhöhung der Sicherheit der Autobahnen - und Schnellstraßen -Tunnel in Österreich) nun als Rohbericht vor, sodass der Endbericht nach einer Evaluierungs - phase noch vor dem Sommer 2000 zur Verfügung stehen wird. Sobald die ASFINAG ihre Arbeiten abgeschlossen hat, kann über den Endbericht definitiv entschieden werden.

Zu den Fragen 21 bis 35:

Für die finanzielle Rahmenplanung der ASFINAG war und ist es vonnöten, dass nach erfolgter Mautstellen - und Mautstreckenverordnung zügig das Projekt der fahrleistungsabhängigen LKW - Bemaßung mit der Inbetriebnahme ab 1.7.2002 abgewickelt werden kann, sodass dadurch mit der Erzielung von Einnahmen aus diesem Projekt eine mittel - bis langfristige Sicherstellung der finanziellen Rahmen - bedingungen gewährleistet werden kann.

Zu nachstehenden Projekten konnte die ASFINAG die Antworten konkretisieren:

2. Röhre Herzogbergtunnel und Assingbergtunnel (Frage 25):

- Vollausbau, Baulos Herzogberg,
Baubeginn: Modriachbachbrücke 11.05.2000
Fertigstellung Baulos Herzogberg: Dezember 2003
Gesamtkosten: ATS 730 Mio.

- Baulos Steinberg mit 2. Röhre Assingbergtunnel
Baubeginn: Jänner 2002
Fertigstellung: Dezember 2004
Gesamtkosten: ATS 800 Mio

2. Röhre Gräberntunnel (Frage 26)

Baubeginn: Dezember 2000
Fertigstellung: Dezember 2003
Gesamtkosten: ATS 440 Mio

2. Röhre Kienberg und Hungerbichtunnel (Frage 27):

Beide Tunnel werden sofort mit 2 Tunnelröhren gebaut.
Gesamtkosten des Vorhabens der Tunnelkette Klaus (Schön, Lainberg Nord): ATS 3,5 Mrd.
Durch den sofortigen zweiröhrigen Ausbau der beiden Tunnel haben sich die Gesamtkosten um 400 Mio erhöht.
Baubeginn Kienbergtunnel: Oktober 2000
Baubeginn: Hungerbichtunnel: 9.3.2000
Voraussichtlicher Termin der Gesamtfertigstellung: Ende 2003

2. Röhre Tauern - und Katschbergtunnel (Frage 28):

Baubeginn ab März 2003
Gesamtkosten inkl. Umweltmaßnahmen bzw. Begleitmaßnahmen: rd. ATS 3 Mrd.

Fertigstellung: Ende 2006

2. Röhre Ambergtunnel (Frage 29):

Gesamtkosten: ATS 625 Mio.

Baubeginn Brücke über die ÖBB (Vorleistung): 01.09.2000

Baubeginn 2. Röhre Ambergtunnel: 01.05.2001

Gesamtfertigstellung: voraussichtlich Ende 2003

Klauser - und Springtunnel (Fragen 30, 31):

Springtunnel und Klauser Tunnel sind in Bau. Die Verlängerung und Aufweitung des Fluchtstollens 1 Spring Nord und des Fluchtstollens 2 Spring Süd sind mittlerweile beauftragt und seit April 2000 sind Aufweitung und Verlängerung in Bau. Die Mehrkosten der beiden Fluchtstollen mit Verlängerungen und Aufweitungen gegenüber dem Sondierstollen betragen ca. ATS 40,0 Mio.

Eine definitive Entscheidung und Beauftragung für den Fluchtstollen Klauser Tunnel (Verlängerung und Aufweitung) ist derzeit noch nicht getroffen, da gemäß dem Nachtragsangebot der für den Haupttunnel tätigen Firma relativ hohe Mehrkosten gegenüber dem Sondierstollen für Aufweitung (Kalottenquerschnitt) und Verlängerung anfallen würden.

Nachdem derzeit erst die Rohergebnisse der Machbarkeitsstudie für Flucht - und Rettungstollen zwischen Arlbergstraßentunnel und Arlbergbahntunnel vorliegen und demzufolge noch weitere detaillierte Planungs - und Projektarbeiten sowie entsprechende Abstimmungsnotwendigkeiten mit der ÖBB erforderlich sind, können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine seriösen Angaben über die zu erwartenden Kosten bzw. einen allfälligen Baubeginn getroffen werden.

Zu Frage 36:

Zu dieser Anfrage vertritt die ASFINAG folgende Ansicht:

"Sollte es, wider Erwarten zufolge von Verzögerungen oder Behinderungen auf nationaler sowie auf Länderebene wie auch im Zuge von Behördenverfahren zu einer

Nicht - Realisierung des Projektes der fahrleistungsabhängigen LKW - Bemannung kommen, so wird es dem Souverän vorbehalten bleiben, für eine andere Form der Sicherstellung der erforderlichen Finanzmittel für den weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur unseres Landes Sorge zu tragen.“