

III-26 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
der Nationalrates XXI. Gesetzgebungsperiode

Bericht Tunnelsicherheitscheck für Bundesstraßentunnel

Bericht des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten an den Nationalrat

Veranlassung:

Mit Entschließung des Nationalrates wurde der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ersucht, über das Ergebnis der hinsichtlich der Straßentunnel durchgeführten Überprüfungen zu berichten.

Vorgeschichte und Methode:

Bereits unmittelbar nach der Mont Blanc Tunnelkatastrophe im Frühjahr dieses Jahres wurde mit den Arbeiten zur Tunnelsicherheitsüberprüfung für Bundesstraßentunnel begonnen (z.B. Mitarbeit im Arbeitskreis Tunnelsicherheit der ASFINAG). Die Arbeiten umfassten umfangreiche Detailerhebungen für sämtliche Autobahnen- und Schnellstraßentunnel bzw. für Bundesstraßentunnel länger als 500 m. Beispielhaft hier angeführt umfassten die Detailerhebungen die Sicherheitsanalyse lt. RVS, Notrufeinrichtungen, Meldesysteme und Brandschutzeinrichtungen.

Lage international:

Auch in anderen Ländern erfolgten derartige Überprüfungen. Die Bereitstellung finanzieller Mittel geht damit einher. Beispielsweise hat Frankreich eine mit Österreich vergleichbare Tunnellänge und investiert bis 2003 FF 2,0 Mrd. in die Verbesserung der Tunnelsicherheit. In der Schweiz hat eine Tunneltaskforce Ende August 1999 einen Zwischenbericht vorgelegt, der Sofortmaßnahmen und mittelfristige Maßnahmen enthält. Im Frühjahr 2000 soll der Schlussbericht die Kostenevaluation der ergriffenen Maßnahmen enthalten.

Ergebnisse:

1. A- und S-Tunnel

Dazu wird auf den beiliegenden Bericht der Asfinag verwiesen. Grundsätzlich sind bei allen längeren einröhrigen Tunnels Bestrebungen im Gange, den Sicherheitsstandard zu erhöhen. Die Verbesserungen betreffen bei einröhrigen Tunnelanlagen vor allem die Absaugleistung. Verkehrsträgerübergreifend laufen auch Gespräche mit den Österreichischen Bundesbahnen gemeinsame, die Sicherheit erhöhende Lösungen zu finden (z.B. im Bereich Arlberg Straßen- und Bahntunnel).

2. B-Tunnel

Hier erfolgte eine Überprüfung aller Tunnel > 500 m (in der Schweiz > 600 m). Bei wenigen der B-Tunnels wurden Unterschreitungen des erforderlichen Sicherheitskoeffizientens festgestellt. Bei einigen ältern Tunnels ist ein Maßnahmenkonzept schon in Ausarbeitung (z.B. Klammtunnel und Loibltunnel), dessen Umsetzung budgetär Vorrang haben muss.

Zusammenfassung:

Der überwiegende Teil der österreichischen Bundesstraßentunnel sind entsprechend dem Standard der Richtlinie sicher. Dennoch herrscht im Einzelfall Handlungsbedarf. Dieser wird derzeit konkretisiert und Schritt für Schritt umgesetzt.

Beilage

BERICHT ÜBER DAS ERBEGNIS DER HINSICHTLICH STRASSENTUNNEL DURCHGEFÜHRTEN ÜBERPRÜFUNGEN

Die Brandkatastrophe im Mt. Blanc Tunnel

Am 24.03.1999 ereignete sich ungefähr in der Mitte des einröhrigen 11.600 m langen Mt. Blanc Tunnels an der Grenze zwischen Italien und Frankreich eine Brandkatastrophe, die 42 Menschenleben forderte.

Sofortmaßnahmen der ASFINAG

Unmittelbar nach der Brandkatastrophe im Mt. Blanc Tunnel wurden die Tunnelbetreiber des hochrangigen Straßennetzes umgehend zu einer ersten sicherheitstechnischen Überprüfung der Tunnelanlagen und der jeweiligen Alarmpläne gemeinsam mit den zuständigen Behörden aufgefordert. Der ASFINAG wurden anlässlich dieser Überprüfung keine sicherheitstechnischen Mängel gemeldet.

Der Arbeitskreis Tunnelsicherheit

Im Gefolge des Unglücks im Mt. Blanc Tunnel wurde von der ASFINAG am 31.03.1999 der Arbeitskreis Tunnelsicherheit eingesetzt. Die Teilnehmer an diesem Arbeitskreis sind die Tunnelverantwortlichen der Bundesländer Wien, Salzburg, Steiermark, Kärnten, Tirol, Vorarlberg, der ASG und der ÖSAG unter der Leitung der ASFINAG.

Das Arbeitsprogramm des Arbeitskreises

Folgendes Arbeitsprogramm wurde festgelegt:

1. Zustandserfassung (IST-Analyse): Auflistung aller, für die Sicherheit in Straßentunnel relevanten Parameter und deren Erfassung für alle Tunnel (mit einer Länge von mehr als 500m) im hochrangigen Straßennetz Österreichs.
2. Auswertung und Analyse der IST-Daten bzw. Kategorisierung der Tunnelanlagen in Gefährdungs- bzw. Risikoklassen.
3. Erarbeitung eines SOLL-Zustandes des Sicherheitsstandards unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Normungen, Regelwerke, Erfahrungen und Literatur. In weiterer Folge: Definition eines SOLL-Zustandes für jede Tunnelkategorie.
4. Durchführung des SOLL-IST-Vergleiches.
5. Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges basierend auf den Ergebnissen des SOLL-IST-Vergleiches inkl. Prioritätenreihung, Ausbaureihenfolge und einer Kostenschätzung.

Sämtliche Tunnelanlagen des hochrangigen Straßennetzes mit einer Länge größer als 500 m (50 Tunnel) wurden mit Hilfe einer Checkliste, die insgesamt 299 zu überprüfende Punkte enthält, systematisch untersucht.

Dabei wurden folgende Bereiche untersucht:

- Abstell-/Umkehrnischen
- Notruffeinrichtungen
- Fluchtmöglichkeiten
- Feuerlöscheinrichtungen
- Lüftung
- Energieversorgung
- Verkehrserfassung und -steuerung
- Gefahrguttransporte
- Informationen für den Tunnelbenutzer
- Tunnelfunk
- Brandmeldesystem
- Maßnahmen im Brandfall und Einsatzkräfte
- Gefährdungspotential und Sicherheitskoeffizient gem. RVS

Die Daten des Rücklaufes der Checkliste wurden in die bestehende Tunneldatenbank importiert. Dadurch liegen erstmals österreichweit Datensätze über die sicherheitstechnisch relevanten Parameter aller Tunnelanlagen des hochrangigen Straßennetzes in elektronischer Form vor.

Mit der Durchführung des Soll-Ist-Vergleiches und in weiterer Folge der Ableitung des Handlungsbedarfes und der Erstellung des Maßnahmenkataloges wurden Experten beauftragt. Die Endergebnisse werden im April 2000 vorliegen.

Sanierung Tauerntunnel und Maßnahmen der ÖSAG

Am 29.05.1999 ereignete sich 500 m vor dem Nordportal des 6.401 m langen einröhrigen Tauerntunnels ein Auffahrunfall, der in weiterer Folge einen Brand auslöste und insgesamt 12 Menschenleben forderte.

Zur Sanierung des Tauerntunnels ist zu berichten, daß dieser 2 Wochen früher als geplant eröffnet werden konnte und die Sanierung dazu genutzt wurde, eine wesentliche Verbesserung bei den sicherheitstechnischen Einrichtungen, insbesondere beim Lüftungssystem zu erzielen.

Planung, Bau und bauliche Instandsetzung

Ergänzend zu den Überprüfungen bestehender Straßentunnel im ASFINAG-Netz wird festgehalten, daß seitens der ASFINAG, sofern die längerfristigen finanziellen Rahmenbedingungen vorliegen (Mautstellenverordnung) für folgende bisher bestehenden oder geplanten einröhrigen Tunnel der Vollausbau (2. Röhre) geplant ist:

- A 2 Süd Autobahn, 2. Röhre Herzogbergtunnel und 2. Röhre Assingbergtunnel
- A 2 Süd Autobahn, 2. Röhre Gräberntunnel
- A 9 Pyhrn Autobahn, 2. Röhre Kienbergtunnel und 2. Röhre Hungerbichtunnel
- A 10 Tauernautobahn, 2. Röhren für den Tauern- und Katschbergtunnel
- A 14 Rheintal Autobahn, 2. Röhre Ambergtunnel

Die 2. Röhre des Plabutschunnels im Zuge der A 9 Pyhrn Autobahn ist in Bau.

Darüberhinaus ist zu erwähnen, daß für den Strenger Tunnel im Abschnitt Pians – Flirsch der S 16 Arlberg Schnellstraße 2 Tunnelröhren geplant sind. Auch im Zuge des Vollausbau

Maria Schutz – Ganzstein Ost im Zuge der S 6 Semmering Schnellstraße sind für den Tunnel Semmering, den Tunnel Steinhaus und den Tunnel Spital 2 Röhren geplant, wobei letztere bereits in Bau befindlich sind.

Desweiteren sind folgende Baumaßnahmen bei weiterhin 1-röhrigen Tunnel zur Erhöhung der Sicherheit geplant:

- A 9 Pyhrn Autobahn: Verlängerung der Sondierstollen und Aufweitung auf eine beschränkte Befahrbarkeit und Verwendung als Fluchtstollen beim Klauser Tunnel und beim Springtunnel
- S 16 Arlberg Schnellstraße: Flucht bzw. Rettungsstollen zwischen dem Arlberg Straßentunnel und dem Arlberg Bahntunnel