

652/J XXI.GP

ANFRAGE**der Abgeordneten Mag. Johann Maier und Genossen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend
" Tunnelsicherheitscheck für Bundesstraßentunnel"**

Ende März 1999 kostete ein verheerender Unfall im Mont Blanc Tunnel in Frankreich 42 Menschen das Leben. Die damals aufgeworfenen Fragen der Sicherheit in Verkehrstunnelsystemen - sowohl für die Straße und die Schiene - veranlassten Mag. Johann Maier und Genossen dem damaligen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr entsprechende Anfragen (6063/J XX. GP und 6061/J XX. GP) zu stellen.

Wie notwendig diese waren, wurde nur 2 Monate später tragisch bestätigt. Am 29. Mai 1999 forderte ein Brandinferno nach einem Unfall im Tauerntunnel 12 Tote und 84 Verletzte. Im Zuge der nachfolgenden Diskussionen welche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in Tunnelsystemen gesetzt werden müssen, wurde im Zuge eines Sondernationalrates zum Thema Tauerntunnel am 2. Juni 1999 ein Entschließungsantrag betreffend Maßnahmenkatalog angesichts der Brandkatastrophe im Tauerntunnel ausschließlich mit den Stimmen von SPÖ und ÖVP angenommen. Darin werden u.a. der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheit und der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ersucht, dem Nationalrat über das Ergebnis der hinsichtlich der Eisenbahntunnel beziehungsweise Straßentunnel durchgeführten Überprüfungen und gegebenenfalls über andere sicherheitsrelevanten Probleme zu berichten.

Der Bericht (III - 26/XXI. GP) vom damaligen zuständigen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten wurde am 12.1.2000 vorgelegt. In dem nicht umfangreichen Bericht wird in der dreizeiligen Zusammenfassung der überwiegende Teil der österreichischen Bundesstraßentunnels entsprechend den Standard der EU - Richtlinie (RVS: Richtlinie und Vorschriften für den Straßenbau) als sicher eingestuft. Handlungsbedarf gäbe es nur in Einzelfällen. Diese Einschätzung entspricht jedoch nicht anderen Untersuchungen (z.B. Beurteilung durch den ADAC)

Als Beilage war der „Bericht über das Ergebnis der hinsichtlich Straßentunnels durchgeführten Überprüfungen“ vom 29.11.1999 der ASFINAG angefügt.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr Innovation und Technologie nachstehende Anfrage:

1. Welche „Einzelfälle“ - für die laut Bericht „Tunnelsicherheitscheck“ Handlungsbedarf in Fragen der Sicherheit besteht - sind konkret gemeint?
2. Welche konkreten Verbesserungen bzw. Veränderungen werden bzw. wurden in jeden Einzelfall vorgenommen und wie hoch sind bzw. waren die aufzuwendenden Kosten?
3. Gibt es einen Zeitplan für die notwendigen Arbeiten bei diesen „Einzelfällen“?
4. Wenn ja, wie sieht dieser aus?
5. Wann (Datum) und von wem (Auftraggeber) wurden 1999 die Tunnelbetreiber des hochrangigen Straßennetzes aufgefordert „umgehend zu einer ersten sicherheitstechnischen Überprüfung der Tunnelanlagen und der jeweiligen Alarmpläne

gemeinsam mit den zuständigen Behörden" vorzunehmen?

6. Da angeblich der ASFINAG anlässlich dieser Überprüfung keine sicherheitstechnischen Mängel gemeldet wurden, stellt sich die Frage, ob auch die eingebundenen zuständigen Behörden keine Mängel gefunden haben.
Welche Meldungen kamen von den jeweils zuständigen Behörden zu dieser sicherheitstechnischen Überprüfung zu jedem der überprüften Tunnel (ersuche die Tunnel einzeln anzuführen)?
7. Welche konkrete Meldung wurde damals hinsichtlich des Katschberg - und des Tauertunnels abgegeben?
8. In dem Bericht „Tunnelsicherheitscheck“ des Wirtschaftsministeriums wird hingewiesen, dass Frankreich - welches eine mit Österreich vergleichbare Tunnellänge besitzt bis zum Jahr 2003 zwei Milliarden FF (= rd. 4,2 Mrd. öS) für die Verbesserung der Tunnelsicherheit investieren wird.
Welche Summe ist für den gleichen Zeitraum von Österreich geplant?
9. Wie soll diese Summe finanziert werden?
10. In der Beantwortung (5730/AB XX. GP) der Anfrage (6063/J XX.GP) von Mag. Maier und Genossen betreffend „Österreichische Straßentunnelsysteme und offene Sicherheitsfragen“ hat der damals zuständige BM für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Frage (Nr. 14) nach den Sicherheitsforderungen der Gewerkschaft HTV hingewiesen, dass er diese nicht kenne.
Sind diese Sicherheitsforderungen der Gewerkschaft HTV mittlerweile bekannt?
11. Wenn ja, welche Stellungnahme haben Sie zu diesen Forderungen?
12. Wenn nein, weshalb nicht?
13. Halten Sie die EU - Richtlinie RVS für ausreichend um den größtmöglichen Standard für die Sicherheit in Straßentunnels zu garantieren?
14. Wenn nein, welche Verbesserungen bzw. Änderungen wären notwendig?
15. Wenn ja, wie stehen Sie dann zu den Aussagen von Sicherheitsexperten (z.B. dem Leiter der Tiroler Landesstelle für Brandverhütung Helmut Prader), dass es beispielsweise in Österreich keinen einzigen Straßentunnel mit einem wirklich funktionierenden Löschesystem gibt (siehe Salzburger Nachrichten vom 1.3.2000)?
16. Weshalb verweigern Sie, angesichts der warnenden Aussagen von Brandexperten, dennoch ein für heuer geplantes Forschungsprojekt im Selzthaltunnel (dabei hätte unter realistischen Bedingungen im Tunnel Autos entzündet werden sollen, um so die Ausbreitung und das Verhalten von Feuer und Rauch wissenschaftlich untersucht werden sollen) Ihrer finanziellen Unterstützung und verhindern es dadurch?
17. Im „Bericht über das Ergebnis der hinsichtlich Straßentunnel durchgeführten Überprüfungen“ der ASFINAG vom 29.11.1999 wird auf die Durchführung eine SOLL - IST Vergleiches inkl. Prioritätenreihung, Ausbaureihenfolge und einer Kostenschätzung hingewiesen. Die Endergebnisse werden im April 2000 vorliegen heißt es weiters darin.

Liegen diese Endergebnisse bereits vor?

18. Wenn nein, weshalb nicht und haben Sie diese von der ASFINAG schon eingefordert?
19. Wenn ja, wann und in welcher Form werden diese veröffentlicht?
20. In welcher Form und wann werden Sie diese Ergebnisse dem Parlament vorbringen?
21. Im Bericht der ASFINAG wird festgehalten, dass sofern die längerfristigen finanziellen Rahmenbedingungen vorliegen (Realisierung der Mautstellenverordnung) der Vollausbau (2.Röhre) bestehender oder geplanten einröhrigen Tunnel geplant ist (Auflistung siehe ASFINAG - Bericht).
Sind diese finanziellen Rahmenbedingungen zur Zeit gegeben?
22. Wenn nein, weshalb nicht?
23. Wenn ja, gibt es einen Zeitplan für die im ASFINAG - Bericht angeführten Projekte?
24. Wenn ja, wie sieht dieser für jedes einzelne Projekt aus?
25. Wann ist der Beginn des Vollaubaus (2. Röhre) auf der A 2 Süd Autobahn für den Herzogbergtunnel und Assingbergtunnel geplant und mit welchen Kosten wird dafür gerechnet?
26. Wann ist der Beginn des Vollaubaus (2. Röhre) auf der A 2 Süd Autobahn für den Gräberntunnel geplant und mit welchen Kosten wird dafür gerechnet?
27. Wann ist der Beginn des Vollaubaus (2. Röhre) auf der A 9 Pyhrn Autobahn für den Kienbergtunnel und Hungerbichtunnel geplant und mit welchen Kosten wird dafür gerechnet?
28. Wann ist der Beginn des Vollaubaus (2. Röhre) auf der A 10 Tauernautobahn für den Tauern - und den Katschbergtunnel geplant und mit welchen Kosten wird dafür gerechnet?
29. Wann ist der Beginn des Vollaubaus (2. Röhre) auf der A 14 Rheintal Autobahn für den Ambergtunnel geplant und mit welchen Kosten wird dafür gerechnet?
30. Sind die Baumaßnahmen im ASFINAG Bericht - bei weiterhin 1- röhrig geführten Tunnels - zur Erhöhung der Sicherheit bei der A 9 Pyhrn Autobahn (Verlängerung des Sondierstollen beim Klauser Tunnel und beim Speringtunnel) und der S 16 Arlberg Schnellstraße (Flucht - bzw. Rettungsstollen zwischen dem Arlberg Straßentunnel und dem Arlberg Bahntunnel) finanziell gesichert?
31. Wann ist der Beginn für diese o.g. beiden Projekte, die ausschließlich der Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer dient, geplant und mit welchen Kosten wird dafür gerechnet?
32. Falls zur Zeit die finanziellen Rahmenbedingungen nicht gegeben sind, was wollen Sie unternehmen um diese zu schaffen?

33. Welchen Zeitplan stellen Sie sich vor, um die im ASFINAG - Bericht angeführten Projekte, welche sowohl der Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer als auch der Verbesserung der gesamten Infrastruktur dient, durchführen zu können?
34. Haben Sie eine Prioritätsliste (Sofortmaßnahmen bzw. mittelfristige Maßnahmen) der Ausführung für die im ASFINAG - Bericht angeführten Projekte?
35. Wenn ja, wie sieht diese aus?
36. Wie wollen Sie ohne Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Lkws die notwendigen Mittel für die Planung, Bau und Instandsetzung der geplanten Tunnelprojekte aufbringen?