



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0004-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 2. Juni 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hafenecker und weitere Abgeordnete haben am 3. April 2017 unter der **Nr. 12710/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Instandhaltung baulicher Sicherungseinrichtungen auf Autobahnen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Konsultation der ASFINAG wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Aus welchen Gründen wurde der oben beschriebene Anpralldämpfer in St. Pölten bis dato noch nicht erneuert bzw. saniert?*

Der Anpralldämpfer wurde umgehend nach dem Unfall am 30. November 2016 und nach Einlangen aller notwendigen Dokumente (u.a. Bericht der Autobahnpolizei) bestellt. Beim Unfall wurde jedoch auch das Fundament beschädigt, welches erst bei geeigneter Witterung (Temperatur > +5° C) hergestellt werden konnte; dies erfolgte am 03. April 2017. In der Zeit zwischen 30. November 2016 und 03. April 2017 wurde die Stelle provisorisch mittels Betonleitwänden und Leitbalken abgesichert, sodass keine weitere Gefahr für die VerkehrsteilnehmerInnen bestand.

Zu Frage 2:

- *Wie oft werden bauliche Sicherungsmaßnahmen (Leitplanken, Anpralldämpfer, etc.) auf Autobahnen einer Überprüfung unterzogen und gewartet?*

Durch den Streckendienst der ASFINAG erfolgen täglich visuelle Überprüfungen. Sollten Mängel bzw. Beschädigungen festgestellt werden, werden diese im Streckenprotokoll notiert und zur Behebung weitergeleitet. Da derartige Konstruktionen wartungsfrei ausgeführt werden, ist eine regelmäßige Wartung nicht notwendig.

Zu Frage 3:

- *Wie lange dauert es im Schnitt bis eine beschädigte bzw. technisch nicht in einwandfreiem Zustand befindliche Sicherungsmaßnahme instand gesetzt wird?*

Schäden werden abhängig von Ausmaß und Art der Beschädigung im Schnitt innerhalb von 4 bis 6 Wochen repariert. Bei einfachen Schäden kann dies auch schon innerhalb von wenigen Tagen erfolgen – bei größeren Schäden ist die Instandsetzung abhängig vom Wetter, dem Lieferanten und der ausführenden Firma.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Werden Errichtung und Wartung dieser Sicherungsmaßnahmen aus den durch den Verkauf von Autobahn-Vignetten erzielten Einnahmen finanziert und wenn ja, wie hoch waren die hierfür eingesetzten Mittel jeweils in den letzten 3 Jahren?*
- *Wenn nein, wer kommt für die Errichtung und Wartung von Sicherungsmaßnahmen auf?*

Der Kostenumfang für dieses Sicherheitspaket betrug etwa 30 Millionen Euro. Sämtliche dieser Kosten werden im Rahmen des Infrastruktur-Investitionsprogramms finanziert. Auch weiterhin werden riskante Stellen bzw. Anfangselemente von Fahrzeugrückhaltesystemen durch Terminals bzw. Anpralldämpfer entschärft. Die ASFINAG finanziert sich im Wesentlichen aus den Mauteinnahmen, worin die Autobahn-Vignetten inkludiert sind. Es gibt somit keine Zuschüsse aus dem Staatsbudget. Reparaturen bzw. der Austausch von Sicherungsmaßnahmen werden im Regelfall über die Versicherung der Schädigerin bzw. des Schädigers beglichen. Dabei werden die jeweiligen Zeitwerte der Anlagen berücksichtigt.

Zu Frage 6:

- *Gibt es Aufzeichnungen darüber, wie oft eine beschädigte Sicherungsmaßnahme Grund für einen Unfall war und wenn ja, wie oft, wo und aus welchen Gründen war dies jeweils in den letzten 3 Jahren der Fall?*

Im Regelfall stellt eine mangelnde Sicherungsmaßnahme keine Ursache für einen Unfall dar. Es wird im Unfalldatenmanagement seitens der Exekutive auch nicht verzeichnet, ob ein Anprall beispielsweise auf einen beschädigten Anpralldämpfer erfolgte.

Zu Frage 7:

- *Gibt es Aufzeichnungen darüber, wie oft Unfallfolgen aufgrund einer beschädigten Sicherungsmaßnahme schwerer waren und wenn ja, wie oft, wo und aus welchen Gründen war dies jeweils in den letzten 3 Jahren der Fall?*

In der Unfallstatistik wird zwischen tödlich, schwer und leicht verletzt unterschieden, detailliertere Aufzeichnungen sind für die ASFINAG nicht zugänglich (PatientInnendaten, etc.). Weiters fehlt in der Unfallstatistik (UDM) auch die Information hinsichtlich beschädigter Anfanselemente (siehe auch Antwort zu Frage 6). Welche unterschiedlichen Verletzungen auftreten bzw. wie stark der Unterschied in der Verletzungsschwere ist, ist eine Einzelfallbetrachtung und abhängig von Geschwindigkeit, Fahrzeugtyp, Fahrzeugausstattung, Airbag, Gurt und der Art des Anpralls (frontal, seitlich, etc.).

Mag. Jörg Leichtfried

