
1504/J XXV. GP

Eingelangt am 20.05.2014

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Walter Rauch
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Sicherheitskontrollen A9 Pyhrn-Autobahn Vollausbau Gleinalmtunnel

Die Pyhrn-Autobahn ist seit 18. Dezember 2004 vom Knoten Voralpenkreuz (A 1/A 8/A 9) bis zur Staatsgrenze bei Spielfeld durchgehend befahrbar. Mit Ausnahme der Bereiche Anschlussstelle Klaus – Anschlussstelle St. Pankraz/Hinterstoder (Tunnelkette Klaus), dem Bosruck- und Gleinalmtunnel ist die A9 bereits im Vollausbau errichtet. Das bedeutet im Freiland vierspurig und in den Tunneln zweiröhrig. Die erwähnten drei Nadelöhre sollen sukzessive ausgebaut und beseitigt werden. 2019 soll die Pyhrn Autobahn dann durchgehend vierspurig befahrbar sein. Die Gesamtinvestition für diese drei Lückenschlüsse beträgt 720 Millionen Euro. Der Vollausbau des Gleinalmtunnels umfasst die Errichtung der zweiten Röhre und die Generalerneuerung und Ertüchtigung der Bestandsröhre im Hinblick auf Richtungsverkehr. Am 21. September 2013 fiel der Startschuss für die Errichtung der zweiten Gleinalmtunnelröhre. Die Vortriebsarbeiten erfolgen beidseitig, also vom Nord- und Südportal aus. Bis Ende März 2014 konnten insgesamt bereits 1,2 Kilometer vorgetrieben werden - vom Norden sind die Bergleute rund 700 Meter weit im Berg, vom Süden etwa 500 Meter. Rund 16 Monate - voraussichtlich bis April 2015 - werden sich die Mineure bis zum Durchschlag durch den Berg arbeiten. Im Anschluss daran erfolgen der Innenausbau der zweiten Röhre sowie die Installation der elektromaschinellen Ausrüstung (unter anderem Belüftung, Beleuchtung, Tunnelfunk). Trotz umfangreicher Arbeiten vor allem während der Vortriebszeit - knapp 900.000 Kubikmeter Aushubmaterial müssen abtransportiert werden - wird die Bestandsröhre bis auf wenige Ausnahmen unbehindert befahrbar sein. Im Sommer 2017 soll die zweite Röhre des Gleinalmtunnels bereits für den Verkehr freigegeben werden. Im Anschluss daran erfolgt die Sanierung der Bestandsröhre. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf insgesamt rund 240 Millionen Euro. Etwa 76 Millionen Euro davon entfallen auf die Generalsanierung der Bestandsröhre.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

1. Werden auf den Baustellen in regelmäßigen Abständen Sicherheitskontrollen durchgeführt?
2. Wenn ja, wer kontrolliert die Sicherheit auf den Baustellen?
3. Wenn ja, wann, aufgelistet nach Datum, wurden bisher Sicherheitskontrollen durchgeführt?
4. Wenn ja, wurden Mängel in Bezug auf die Sicherheit der dort arbeitenden Personen festgestellt?
5. Wenn ja bei 4., welche Mängel wurden festgestellt?
6. Wenn nein bei 1., warum nicht?
7. Wurden auf den fertiggestellten Baustellen in regelmäßigen Abständen Sicherheitskontrollen durchgeführt?
8. Wenn ja, aufgelistet nach Datum, wann wurden die Sicherheitskontrollen durchgeführt?
9. Wenn ja, wer hat die Sicherheit auf den Baustellen kontrolliert?
10. Wenn ja, wurden Mängel in Bezug auf die Sicherheit der dort arbeitenden Personen festgestellt?
11. Wenn ja bei 10., welche Mängel wurden festgestellt?
12. Wenn nein bei 7., warum nicht?
13. Wurden seit dem Baubeginn der Baustellen Personen aufgrund mangelnder Sicherheitsvorkehrungen verletzt?
14. Wenn ja, aufgelistet nach schwere der Verletzung, wie viele?
15. Wenn ja, wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit gesetzt?
16. Wenn nein bei 15., warum nicht?