

4879/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5199/J-NR/1998, betreffend Geschwindigkeitsbeschränkung auf A7, die die Abgeordneten Dkftn. Mühibacler und Kollegen am 19. November 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. und 2.

Gab es in den vergangenen Jahren auf der Südrichtungsfahrbahn im Verordnungsabschnitt besondere Unfallhäufigkeiten?

Wenn ja, innerhalb welches Kilometerbereiches?

Wenn nein, warum wurde der Geschwindigkeitsbeschränkungsbereich auf die Länge von 1,758 km ausgedehnt?

Wieviele Unfälle hat es im genannten Abschnitt in den Jahren 1995, 1996 und 1997 gegeben?

Gab es in den vergangenen Jahren auf der Nordrichtungsfahrbahn im Verordnungsabschnitt besondere Unfallhäufigkeiten?

Wenn ja, innerhalb welches Kilometerbereiches?

Wenn nein, warum wurde der Geschwindigkeitsbeschränkungsbereich auf die Länge von 1,235 km ausgedehnt?

Wie viele Unfälle hat es im genannten Abschnitt in den Jahren 1995, 1996 und 1997 gegeben?

Antwort:

Laut Unfalldatenbank waren auf beiden Richtungsfahrbahnen der Mühlkreisautobahn A7 im Abschnitt von km 13,5 bis km 15,0 in den Jahren 1992 bis 1995 19 Unfälle zu verzeichnen.

Darunter waren 16 Auffahrunfälle, die laut Aussage eines der am Zustandekommen der betreffenden Verordnung beteiligten Sachverständigen durch die jetzt bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung am besten reduziert werden können. Von diesen Unfällen ereigneten sich 11 auf der in Richtung Muhlviertel führenden Richtungsfahrbahn und 8 auf der Richtung Süden führenden Richtungsfahrbahn.

1996 ereignete sich zwar lediglich ein Unfall auf der genannten Strecke, bereits 1997 stieg die Zahl der Schadensereignisse jedoch weder rapid an: in diesem Jahr waren auf der lediglich 1,5 km langen Strecke bereits wieder 7 Unfälle (5 auf der in Richtung Süden führenden Richtungsfahrbahn, 2 auf der entgegengesetzten) zu registrieren; das ergibt die 2,8 - fache Unfallrate einer normalen Freilandstrecke!

Die Unfälle auf den genannten Strecken waren jedoch nicht der alleinige Grund für die Verordnung der gegenständlichen Geschwindigkeitsbeschränkung. Es befindet sich auf dem gegenständlichen Teilstück auch die Anschlussstelle "Linz - Dornach", mit ihren Auf- und Abfahrten, durch die vermehrt mit Verflechtungsvorgängen - sohin auch mit Situationen gerechnet werden muss, die bei hoher Verkehrsdichte und Geschwindigkeit besondere Aufmerksamkeit des Kraftfahrers verlangen. Die Beschränkung auf 80 km/h erlaubt nunmehr auch das gefahrlose Ein - und Ausfädeln der Fahrzeuge in' Bereich dieser Asschlussstelle.

3. Auf der Richtungsfahrbahn Süd wurde zwischen Kilometer 15,5 und 15,355 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h verordnet. Auf diesem Straßenstück in der Länge von 150 m wird die Geschwindigkeit von 130 km/h auf 100 km/ reduziert. Ist für die Reduktion von 130 km/h auf 100 km/h ein geringerer Reaktionsweg erforderlich als von 100 km/h auf 80 km/h?

wenn ja, warum?

Wenn nein, warum wurde die 80 km/h Strecke so weit ausgedehnt?

Antwort:

Die Frage, auf welcher Strecke die 80 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung erlassen werden -- musste, war nicht abhängig vom Reaktionsweg, sondern vom Ergebnis von Geschwindigkeitsmessungen. Wie im Jänner 1998 von einem Sachverständigen durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen ergeben hatten, betrug das Durchschnittstempo der auf dem oben erwähnten

Teilstück fahrenden Kraftfahrer ohne verordnete Beschränkung (das heißt, bei der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h) bereits 10 km/h, die Verordnung einer Beschränkung auf 100 km/h hätte also keine relevante Verbesserung der Verkehrssicherheit gebracht. Damit die Kraftfahrer nicht von der gesetzlich erlaubten Geschwindigkeit von 130 km/h auf 80 km/h herunterbremsen müssen, ist es verkehrstechnisch richtig und für Kraftfahrer sinnvoll, eine Beschränkung auf 100 km/h quasi vorzuschalten. Die Inhalte der jeweiligen Beschränkung war nach den Vorschlägen des oberösterreichischen Amtssachverständigen erlassen worden.

4. Ist der Anstoß für die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Nord- und Südrichtung von einer Behörde oder von privater Seite gekommen?

Wenn von einer Behörde, von welcher?

Antwort:

Da sich private Einscheiter üblicherweise sowohl an das Ministerium als auch an Landes- und Stadtpolitiker wenden, muss diese Frage korrekterweise mit "sowohl als auch" beantwortet werden. Die öffentlichen Antragsteller waren der seinerzeitige Verkehrslandesrat Ackner, der Magistrat der Stadt Linz und ein Stadtrat der Stadt Linz gewesen.

Im übrigen darf bemerkt werden, dass das Bundesministerium in den Jahren seit 1996 nicht nur von Privatseite, sondern auch vom Verkehrslandesrat für Oberösterreich, von Seiten der Stadt Linz oder von Seiten eines Linzer Stadtrates - vermehrt mit Anträgen und Urgegnen auf der gegenständlichen Geschwindigkeitsbeschränkung befasst wurde.