

II-576 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
X.Gesetzgebungsperiode

5.2.1965

209/A.B.
zu 167/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

des Bundeskanzlers Dr. K l a u s
auf die Anfrage der Abgeordneten C z e r n e t z, S t ü r g k h,
Dr. K o s und Genossen,
betreffend die Empfehlung des Europarates zur Sicherheit im Strassenverkehr.

Die Abgeordneten zum Nationalrat Czernetz, Stürgkh, Dr.Kos und Genossen haben am 17. Juli 1964 unter Nr.167/J an mich eine Anfrage, betreffend die Empfehlung des Europarates zur Sicherheit im Strassenverkehr, gerichtet.

Diese Anfrage beehre ich mich namens der Bundesregierung wie folgt zu beantworten:

Zu lit.a): Über Initiative des Road Research Laboratory in Crowthorne (England) wurde im Rahmen der OECD eine besondere Arbeitsgruppe für Strassenverkehrssicherheitsforschung und -dokumentation (d.z.Vorsitz Grossbritannien) gegründet. Bei der letzten Tagung (28., 29. Mai 1964) hat die österreichische Delegation eine Mitarbeit in folgenden Fragen zugesichert:

- a) Verhalten der Lenker bei verschiedenen Vorrangsvorschriften und deren Korrelation mit Unfällen und der Strassenkapazität.
- b) Die Stelle, wo Fussgänger die Strasse kreuzen, die Vorsicht, die sie hiebei anwenden, und das Verhältnis hiezu zu Unfällen.
- c) Unfallsverletzungen und insbesondere die Wirksamkeit von Schutzvorrichtungen wie Sicherheitsgurte und Sturzhelme.
- d) Die Wirksamkeit von Leitplanken verschiedener Gattung bei der Herabminderung der Zahl und der Schwere der Unfälle.
- e) Die Auswirkung von Alkohol und Drogen auf das Verhalten und deren hervorragende Bedeutung als Strassenuhfallsgrund.

Es werden in Kürze kleine Untergruppen für jede der genannten Fragen einberufen werden. Als österreichische Forschungsstätte kommt das Kuratorium für Verkehrssicherheit in Frage, das zu diesen Untergruppen Fachkräfte zur Verfügung stellen wird. Die auflaufenden Kosten trägt die OECD.

Bis zur nächsten Sitzung des Komitees im Herbst 1965 sollen die Untergruppen die Studien beendet haben.

209/A.B.
zu 167/J

- 2 -

Zu lit.b): Der Bedeutung des Strassenverkehrs und seiner durch die zunehmende Motorisierung bedingten stürmischen Entwicklung Rechnung tragend hat die Technische Hochschule in Wien für die mit Beginn des Studienjahres 1962/63 zur Nachbesetzung gelangten Lehrkanzel für Strassenbau bereits eine Verlagerung des Aufgabengebietes vom reinen Strassenbau auf das umfassendere Gebiet des Strassenwesens angeregt und demgemäss einen Experten auf dem Sektor des Strassenverkehrs als Nachfolger auf der gegenständlichen Lehrkanzel vorgeschlagen.

Tatsächlich hat mit Beginn des Studienjahres 1962/63 ein Verkehrsexperte von besonderer Qualifikation und langjähriger Erfahrung, der ordentliche Hochschulprofessor Dipl.-Ing.Dr.Franz Bitzl (zuletzt Technische Hochschule in München) das akademische Lehramt an der Technischen Hochschule in Wien angetreten. In Übereinstimmung mit der Umschichtung der Thematik liegt seit dem Studienjahr 1962/63 das Schwergewicht in Lehre und Forschung auf dem Sektor des Strassenverkehrs bzw. der Verkehrstechnik. Diese Neuorientierung auf dem Sektor der Lehre und Forschung würde überdies eine noch engere Zusammenarbeit der Technischen Hochschule in Wien mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit gestatten.

Im übrigen bahnt sich eine analoge Entwicklung auch an der Technischen Hochschule in Graz an, die dem allgemeinen Trend folgend für die Errichtung eines Ordinariates für Strassenbau und Strassenverkehrswesen Vorsorge getroffen hat. In der Zwischenzeit konnte diese Lehrkanzel mit einem Nachwuchsgelehrten besetzt werden, dessen wissenschaftliches Schwergewicht auf dem Spezialgebiet des Strassenverkehrs liegt.

Zusammenfassend lässt sich daher feststellen, dass die österreichische Wissenschaft bereits über zwei Institute für Verkehrstechnik verfügt und sohin über die Minimalforderung laut lit.b) hinausgegangen ist.

Zu lit.c): Dem Vorschlag, das Augenmerk besonders auf die Beseitigung sogenannter Verkehrsfallen zu richten, wird in der StVO. 1960 bereits im wesentlichen Rechnung getragen. Nach § 96 Abs.1 StVO.1960 hat nämlich die Behörde, sofern sich an einer Strassenstelle wiederholt Unfälle ereignen, durch Lokalaugenschein festzustellen, welche Massnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden können. Diese Bestimmung wird von den zuständigen Behörden laufend gehandhabt. Allerdings können hier zunächst nur Anordnungen hinsichtlich der Anbringung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherheit des Verkehrs, wie z.B. Leiteinrichtungen, getroffen werden; die Behörde kann aber nicht eine allfällige bauliche Umgestaltung anordnen. In der Regel nimmt aber in diesem Falle der Strassenerhalter von sich aus die entsprechenden baulichen Verbesserungen vor.

209/A.B.
zu 167/d

- 3 -

Zu lit.d): Die Regierungsvorlage betreffend ein neues Kraftfahrgesetz (98 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, X.GP.) sieht im § 4 Abs.5 vor, dass Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen für jeden der vorderen Sitzplätze mit Sicherheitsgurten oder mit Vorrichtungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten ausgerüstet sein müssen. Mit Inkrafttreten dieser Bestimmung, die den Ergebnissen internationaler Erhebungen, Forschungen und Diskussionen entspricht, wird dem bezüglichen Vorschlag der Konsultativversammlung des Europarates weitgehend entsprochen sein.

Die gegenständlichen Anfragen werden daher wie folgt beantwortet:

Zu 1) Wie den vorstehenden Ausführungen zu entnehmen ist, wurden seitens der zuständigen Ressorts bereits konkrete Schritte auf Grund dieser Empfehlungen unternommen.

Zu 2) Dieser Empfehlung wird auch in Zukunft Rechnung getragen werden.

-.--.-