

II-946 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

11.1.1968

418/A.B.

zu 411/J

Anfragebeantwortung

des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. Kotzina
auf die Anfrage der Abgeordneten Melter und Genossen,
betreffend Randsteine mit Rückstrahlern.

-.-.-.-

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Melter und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 28. November 1967 an mich gerichtet haben, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Nach dem gegenwärtigen Stand der Forschung auf dem Gebiet der Leiteinrichtungen für den Verkehr werden sowohl horizontale als auch vertikale Leiteinrichtungen als notwendig erachtet.

Bei extrem schlechten Sichtverhältnissen erweisen sich die Leitpfölze (vertikale Leiteinrichtungen) mit Rückstrahlern allein als zuwenig wirksam. Da die Pflockentfernungen mit ca. 30 m ausgeführt werden und bei dichtem Nebel die Sichtweite unter Umständen nur ca. 10 m beträgt, ergibt sich die Notwendigkeit, zusätzliche horizontale Einrichtungen anzubringen, was auch im benachbarten Ausland, beispielsweise in der Schweiz und in Deutschland, durchgeführt wurde. Andrerseits sind horizontale Leiteinrichtungen allein zuwenig wirksam, weil durch sie beispielsweise gefährliche Kurven, auch bei guter Sicht, auf größere Entfernung nicht wahrgenommen werden können. Das Optimum an Verkehrssicherheit, das im Hinblick auf die Schonung von Mensch und Gut anzustreben ist, kann erst bei Vorhandensein beider Einrichtungen erreicht werden.

Der Einwand, daß Randmarkierungen nur in der guten Jahreszeit wirksam sind, hat eine gewisse Berechtigung, es muß jedoch darauf verwiesen werden, daß in unserer Gegend fast 9 Monate in der verkehrsstärksten Zeit des Jahres schneefrei sind und für diese Zeit die volle Funktionsfähigkeit der Randmarkierungen besteht. Wenn man sich nur mit Mittelmarkierungen begnügt, so führt dies zu einer nur teilweisen Ausnutzung der vollen Fahrbahnbreite, weil der Fahrer den Fahrbahnrand meidet. Bei Vorhandensein einer Randmarkierung wird von selbst als Fahrbereich die Mitte zwischen den Strichen aufgesucht, was zum Ablenken des Fahrbereiches gegen den Fahrbahnrand beiträgt und sich günstig auf die Verkehrssicherheit auswirkt, da der Abstand der Fahrspur größer wird als bei Vorhandensein einer Mittelmarkierung allein.

Die an mich gerichteten Anfragen werden sohin im einzelnen wie folgt beantwortet:

418/A.B.

- 2 -

zu 411/J

*Zu Frage 1): Einschließlich der im Jahre 1967 zur Aufstellung gelangten Leitpflöcke dürften nunmehr ca. 65 % des gesamten Bundesstraßen-

netzes mit solchen Leitpflöcken versehen sein.

Zu Frage 2): Es ist vorgesehen, an allen Bundesstraßen die Leitpflöcke mit Rückstrahleinrichtungen weiter auszubauen.

Zu Frage 3): Es liegt im Sinn der Verkehrssicherheit, die Bundesstraßen mit senkrechten Leiteinrichtungen nach Maßgabe der vorhandenen Mittel weiter auszugestalten.

Zu Frage 4): Im Jahre 1967 wurden für die Bundesstraßen rund 40.000 Leitpflöcke angekauft, das entspricht einer Ausrüstungslänge von 670 km.

Bei Beibehaltung der vorgenannten Anschaffungsquote ist anzunehmen, daß die vollständige Ausrüstung der Bundesstraßen mit Leitpflöcken in ca. 5 Jahren abgeschlossen sein wird.

- • - • - • -