

II-950 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XI. Gesetzgebungsperiode

15.1.1968

422/A.B.

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

zu 396/J

des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie Vizekanzler

Dr. B o c k

auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. F i e d l e r und Genossen,  
betreffend Grünphase der Verkehrsampeln.

-.--.-.-.-

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Dr. Fiedler und Genossen anläßlich der Sitzung des Nationalrates am 15. November 1967, betreffend Grünphase der Verkehrsampeln, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

1) Das grüne Blinklicht wurde mit dem Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, BGBl.Nr. 159 (Straßenverkehrsordnung) erstmalig ausdrücklich gesetzlich verankert. Die bisher damit gemachten Erfahrungen sind sehr uneinheitlich. Während ein Teil der Kraftfahrer diese Einführung begrüßt, sind andere wiederum der Auffassung, daß das grüne Blinklicht zur Verkehrsverzögerung beiträgt und sogar zusätzliche Gefahren schafft.

2) Als Vorteil des grünen Blinklichtes ist sein Zweck, nämlich die Vorwarnung, anzusehen. Der auf die Kreuzung Zufahrende kann rechtzeitig abschätzen, ob ihm die Durchfahrt noch möglich sein wird, in welchem Falle er mit unverminderter Geschwindigkeit bis zur Kreuzung und über diese fahren kann und soll.

3) Als Nachteil des grünen Blinklichtes ist jedoch eine gewisse Unsicherheit des Fahrers festzustellen, weil es nicht immer möglich ist, die Dauer der Blinkphase richtig einzuschätzen, was dann dazu führt, daß der Fahrer auf jeden Fall das Fahrtempo verlangsamt, wodurch eine nicht unerhebliche Verzögerung des Verkehrs und größere Stauungen entstehen.

4) Als Gefahrenmoment der Blinkphase ist der Umstand festzustellen, daß viele Fahrer bei grünem Blinklicht nicht mehr über die Kreuzung fahren, sondern ihren Wagen vorher, meist sehr abrupt, zum Stehen bringen. Wenn nun der Fahrer eines Folgewagens mit Recht annimmt, daß der vor ihm fahrende Wagen das grüne Blinklicht noch zum Passieren der Kreuzung benutzen wird, kommt es wiederholt vor, daß der Nachfolgewagen auf den vorderen auffährt.

5) Das grüne Blinklicht ist im Gegensatz zur Auffassung der Fragesteller im Ausland nicht üblich; man kann diese Einrichtung außerhalb Österreichs nur in äußerst seltenen Fällen sehen. In diesem Zusammenhang ist es außerdem bemerkenswert, daß im Ausland die gelbe Zwischenphase - wenn überhaupt - so nur an den allerwichtigsten Kreuzungen verwendet wird, während

422/A.B.  
zu 396/J

- 2 -

das unmittelbare Überspringen von rot - zu grün - zu rot die Übung darstellt.

6) Aus den oben angeführten Gründen wäre die Einführung eines 5-fachen Blinkens mit einer Zeitdauer von je einer Sekunde sicherlich nicht zweckmäßig; es würde das Gefahren - und Unsicherheitselement nur vermehren und zu einer weiteren Verlangsamung des Kreuzungsverkehrs führen. Sofern man an der Grünlicht-Blinkphase aber überhaupt festzuhalten wünscht, erscheint es andererseits zweckmäßig, zu einer Vereinheitlichung der Blinkphase zu kommen. Eine solche Regelung sollte einer Verordnung vorbehalten bleiben, die nach dem Inkrafttreten der aus verfassungsrechtlichen Gründen notwendig gewordenen dritten Straßenverkehrsordnungs-Novelle zu erlassen sein wird.

.,.,.,.,.