



II-4013 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/47-4/91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Wolfmayr und Genossen vom 03.10.1991,
Zl. 1679/J-NR/91 "Maßnahmen gegen Geisterfahrer"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

1676 IAB
1991 -12- 03
zu 1679 IJ

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wurde eine Untersuchung der Autobahnunfälle inklusive der Geisterfahrerproblematik durchgeführt?"

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen sind die Studien gekommen?"

Im Auftrag des Verkehrsressorts hat das Institut für Verkehrs- und Fahrzeugtechnik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit Verkehrsunfälle auf Autobahnen einschließlich der Geisterfahrerproblematik untersucht.

Der im März 1989 vorgelegte Schlußbericht zeigt auf, daß die Unfallentwicklung in hohem Ausmaß mit der Entwicklung der Fahrleistungen korreliert. Die Unfallrate auf Autobahnen liegt mit 82 % unter dem Wert der Unfallrate des Gesamtnetzes, die Todesrate für die auf der Autobahn verkehrenden Fahrzeugarten ist jedoch mit 33 % geringer als im Gesamtnetz. Während bei 100 Unfällen im Gesamtnetz 2 Tote registriert werden, sind auf der Autobahn 9 Tote festzustellen. Obwohl die Wahrscheinlichkeit für Falschfahrten 1:1 000 000 beträgt, ist das Risiko, bei Benützung der Autobahn bei einem Geisterfahrerunfall den Tod zu finden, etwa 8 Mal so hoch wie bei sonstigen Unfällen. Das Tötungsrisiko bei 100 Unfällen beträgt bei allen Unfällen mit Personenschaden 3 Tote, bei Unfällen mit Geisterfahrern 65 Tote.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Kommt es bei bestimmten Autobahnauf/abfahrten zum gehäuftem Auftreten der Geisterfahrer? Wenn ja, um welche Autobahnauf/abfahrten handelt es sich?"

Die in der obzitierten Studie untersuchten Falschfahrmeldungen betrafen zu 32 % die Südautobahn A 2 und dazu 15 % die Westautobahn A 1, 14 Meldungen betrafen den Abschnitt Graz - Gleisdorf. In den von Geisterfahrten besonders stark betroffenen Bundesländern Niederösterreich und Steiermark überwogen außerdem Fehlfahrten auf der A 4, der Abschnitt bis Wr. Neustadt der A 2 und die Bereiche in der Nähe von Städten, wie z.B. Stockerau.

Zu Frage 4:

"Liegen Ergebnisse vor, aus welchen Gründen es zum "Geisterfahren" kommt ? (Schlechte Beschilderung, Alkohol, Mutprobe)?"

Eine Untersuchung der Bundesanstalt für das Straßenwesen in Köln zeigt auf, daß Falschfahrten zu

35 % durch Alkohol

29 % durch bewußte Falschfahrer

18 % durch Orientierungsverlust

17 % durch sonstige Ursachen (Witterung etc.)

zustande kommen.

Zu Frage 5:

"Wieviele Tote und Verletzte sind in den Jahren 1990 und 1991 bei Unfällen mit Geisterfahrern zu verzeichnen?"

Nach einer Statistik des Bundesministeriums für Inneres waren bei Geisterfahrerunfällen im Jahre

1990 5 Tote, 5 Schwer- und 12 Leichtverletzte und bereits in den ersten neun Monaten des Jahres

1991 5 Tote, 16 Schwer- und 10 Leichtverletzte zu verzeichnen.

- 3 -

Zu den Fragen 6 und 7:

"Welche Maßnahmen, wie etwa das Aufstellen von Tafeln oder der Einsatz von Lichtsignalen, scheinen Ihnen besonders geeignet, um dem Phänomen Geisterfahrer zu begegnen?"

Von welchen Maßnahmen wurde bis jetzt Gebrauch gemacht?"

Da der Einsatz von Lichtsignalen an die Voraussetzung eines Stromanschlusses oder finanziell aufwendiger Solartechniken gebunden ist, bevorzuge ich aus wirtschaftlichen Überlegungen und den bisherigen Erfahrungen die Aufstellung von besonderen Warntafeln, um Geisterfahrer von ihrer Fehlfahrt abzuhalten.

Derzeit sind an je zwei Anschlußstellen Warnanlagen und an drei Stellen entsprechende Warntafeln aufgestellt.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Wer ist auf Basis der geltenden Rechtslage zur Aufstellung und Bezahlung von Lichtsignalanlagen zuständig?"

Haben die zur Aufstellung und Finanzierung der Tafeln, Lichtsignalanlagen etc. zuständigen Stellen die notwendigen Mittel bereitgestellt?"

Diese Fragen fallen in den Kompetenzbereich des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Zu Frage 10:

"Kommen die verschiedenen Methoden bereits zum Einsatz oder handelt es sich noch um Probeläufe?"

Da für die Aufstellung der besonderen Warntafeln die erforderlichen Geldmittel nicht zur Verfügung standen, habe ich teilweise besondere Warntafeln mit Hilfe von Firmensponsoring beschaffen lassen. Hinsichtlich der Lichtsignalanlagen wäre - wie bereits erwähnt - der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zu befassen.

- 4 -

Zu Frage 11:

"Welche rechtlichen, finanziellen und technischen Schritte sind derzeit aus Ihrer Sicht notwendig, um die von Ihnen erarbeiteten Anti-Geisterfahrer-Programme umzusetzen?"

Aus meiner Sicht ergeben sich folgende Zielsetzungen:

In Abschnitten mit häufigen Geisterfahrermeldungen, wie z.B. Graz - Gleisdorf sollte durch den Einbau von Fahrbahnsonden die Anzahl der Fehlfahrten und die Art der Fahrbewegung exakt festgestellt werden. Erst dann sollte über den Einsatz von Lichtsignalen entschieden werden. Im Hinblick auf die breite Streuung der Geisterfahrermeldungen und -unfällen über das gesamte Autobahnnetz sollten Anschlußstellen weitgehend mit besonderen Warntafeln nach dem bereits erprobten System aufgestellt und durch Firmensponsoring finanziert werden. So könnte auch der EntschlieÙung des Bundesrates vom 6.10.1988, Zl. 195-BR/88 entsprochen werden. Im Entwurf der 18. StVO Novelle, die ich als Regierungsvorlage dem Hohen Haus zur Beratung vorzulegen beabsichtige, habe ich, den bisherigen positiven Erfahrungen mit Firmensponsoring entsprechend, eine Gesetzesänderung vorgeschlagen, durch die das von mir bereits im Jahre 1989 ausgearbeitete Maßnahmenpaket zur Verhinderung von Geisterfahrten nunmehr flächendeckend umgesetzt und künftig die Unfallgefahr durch Geisterfahrer minimiert werden kann.

Wien, am 2. December, 1991

Der Bundesminister

