

II-14082 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich



Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 16. Juni 1994
GZ: 10.101/169-Pr/10a/94

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

6408 IAB
1994 -06- 20
zu 6649/J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6649/J betreffend Verkehrsunfälle wegen zu glatter Fahrbahnbeläge, welche die Abgeordneten Haller, Mag. Haupt, KR Schöll und Kollegen am 10. Mai 1994 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Ist Ihnen die den oben angeführten Sachverhalt betreffende Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit bekannt und wenn ja, seit wann ist dies der Fall?

Antwort:

Eine derartige Studie ist mir nicht bekannt. Die Anfragesteller beziehen sich offensichtlich auf ein Referat "Unfallgeschehen bei verschiedenen Straßenzuständen" eines Vertreters des Kuratoriums für Verkehrssicherheit bei der Vortragsveranstaltung "Erhöhung

Republik ÖsterreichDr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

der Verkehrssicherheit im Straßenbau" am 3. März 1994. Vertreter der zuständigen Fachsektion waren bei dieser Veranstaltung anwesend. Wie der Referent unmittelbar nach der Veranstaltung mitteilte, hat er für dieses Referat auf der Grundlage vorwiegend deutscher Veröffentlichungen, unter der Annahme ähnlicher Verhältnisse in der BRD und Österreich eine Abschätzung der auf den Faktor "Fahrbahnglätte" zurückzuführenden Unfallzahlen vorgenommen. Eigenständige darüber hinausgehende Untersuchungen des Kuratoriums existieren nach dem Wissensstand des Wirtschaftsressorts nicht. Die genannten 5.700 Unfälle mit Personenschaden/Jahr beziehen sich auf das gesamte österreichische Straßennetz (also einschließlich der Landes- und Gemeindestraßen).

Punkt 2 der Anfrage:

Haben Sie auf die Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit bereits reagiert und wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, welche möglichen Konsequenzen lassen sich für die Zukunft des österreichischen Autobahn- und Bundesstraßenbaues aus der erwähnten Studie ableiten?

Antwort:

Die zuständige Fachsektion des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten ist gemeinsam mit den einschlägigen Experten seit vielen Jahren bemüht die Fahrbahngriffigkeit entsprechend der Entwicklung von Theorie und Praxis laufend zu verbessern.

Um einen fortlaufenden Überblick über den Straßenoberflächenzustand des Bundesstraßennetzes zu gewinnen und gleichzeitig Unterlagen für die Festlegung von Grenzwerten unter österreichischen (alpinen) Bedingungen zu erhalten hat die Bundesstraßenverwaltung es der (damaligen) BVFA Arsenal durch die Übernahme einer Auftragsgarantie ermöglicht, 1990 einen modernst ausgestatteten

Republik ÖsterreichDr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Griffigkeits- und Straßenprofilmeßwagen anzuschaffen. Nach Probemessungen im Jahr 1991 wurden ab 1992 systematisch Messungen im gesamten Bundesstraßennetz durchgeführt. Ende 1993 war das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz sowie ca. 15 % des Bundesstraßennetzes gemessen. Diese Messungen werden 1994 fortgesetzt.

Punkte 3 und 8 der Anfrage:

Für welche Teilstücke österreichischer Bundesstraßen und Autobahnen trifft - nach Ihrem Wissensstand - die in der Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit geäußerte Feststellung zu, wonach die Aufbringung zu glatter Fahrbahnbeläge als wesentliche Ursache für zahlreiche Verkehrsunfälle bezeichnet werden muß?

Welche rasch umsetzbaren Möglichkeiten sehen Sie, um jede weitere Gefährdung von Verkehrsteilnehmern auf Österreichs Straßen durch zu glatte Fahrbahnbeläge unverzüglich und nachhaltig zu vermindern?

Antwort:

Aufgrund der Meßergebnisse erfolgten beim Autobahn- und Schnellstraßennetz Prioritätsumreihungen einzelner Projekte.

Die laufenden Griffigkeitsmessungen werden planmäßig auf das gesamte Bundesstraßennetz ausgedehnt. Abschnitte mit nicht ausreichender Griffigkeit können somit erkannt und umgehend die erforderlichen Maßnahmen veranlaßt werden.

Die Meßergebnisse werden den örtlich zuständigen Straßenverwaltungen übermittelt und bei der Prioritätensetzung im Rahmen der Bauprogramme berücksichtigt.

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Punkt 4 der Anfrage:

Welche Anforderungen hinsichtlich der Rutschfestigkeit werden an Straßenbeläge bei österreichischen Straßenbauvorhaben derzeit gestellt? Ist an eine Änderung diesbezüglicher Normen und Bestimmungen gedacht?

Antwort:

Das technische Regelwerk im Straßenwesen wird laufend der aktuellen technischen Entwicklung angepaßt.

Seit etwa fünf Jahren werden in den technischen Richtlinien Anforderungen an die Polierresistenz der bei Straßenbelägen verwendeten Gesteinsmaterialien gestellt. Der genaue Wert hängt von der Art des Belages und dem Verkehrsaufkommen ab und kann mit einem Polierwert PSV = 50 als repräsentativ angegeben werden. Damit ist sichergestellt, daß auf definitiven Fahrbahndecken der Bundesstraßen nur Splitte mit hoher Polierresistenz zum Einsatz kommen.

Punkte 5 und 6 der Anfrage:

Wie sehen Sie die technischen Möglichkeiten einer nachträglichen Aufbringung rutschsicherer Straßenbeläge auf Österreichs Bundesstraßen und Autobahnen?

Welche Kosten würden im Falle einer nachträglichen Aufbringung rutschfester Straßenbeläge auf die mit zu glatten Belägen versehenen Bundesstraßen- und Autobahnteilstücke voraussichtlich entstehen?

Antwort:

Die nachträgliche Aufbringung von rutschsicheren Straßenbelägen zählt zu den Standarderhaltungsmethoden im Straßenbau.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

Die Instandsetzungsintervalle für Fahrbahndecken schwanken je nach Verkehrsbelastung zwischen 7 und 15 Jahren. Die Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche ist hierbei ein wesentlicher Entscheidungsfaktor für die Erhaltungsmaßnahmen. Wie die bisherigen systematischen Griffigkeitsmessungen mit dem in der Antwort zur Frage 2 angesprochenen Stuttgarter Reibungsmesser zeigen, kommt es zu keiner wesentlichen Ausweitung der Erhaltungsarbeiten. Die objektivere Prioritätenreihung ermöglicht aber einen optimalen Einsatz der Erhaltungsmittel und die bessere Erkennung punktueller Gefahrenstellen. 1994 werden für Deckenneuherstellungs- und -erhaltungsmaßnahmen im gesamten Bundesstraßennetz rund eine Milliarde Schilling aufgewendet.

Punkt 7 der Anfrage:

Haben Sie vor, die Eignung von Straßenbelägen zur Aufbringung auf Österreichs Bundesstraßen und Autobahnen zukünftig (noch mehr als eventuell schon bisher) unter dem Aspekt der Rutschfestigkeit prüfen zu lassen?

Antwort:

Eines der Ziele der oben angeführten Meßkampagnen ist die vergleichende Prüfung verschiedener Beläge in Hinblick auf ihr Verhalten im Verkehr.

Punkt 9 der Anfrage:

Welche Vor- und Nachteile wären mit einer verstärkten Verwendung abriebfester Schottermaterialien auf Österreichs Bundesstraßen und Autobahnen verbunden? Welche Auswirkungen hätte die Verwendung dieser rutschfesten Materialien auf andere wichtige Straßenbelags-Eigenschaften, wie etwa die Wasserdurchlässigkeit?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

Antwort:

In der Fachwelt besteht weitgehende Einigkeit darüber, daß die Verwendung abriebfester Schottermaterialien neben einer guten Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche auch ein zufriedenstellendes Verhalten der anderen Parameter, wie z.B. Haftverhalten des Bitumens und Standfestigkeit des Belages sichert.

Punkt 10 der Anfrage:

Sind Ihnen die Ergebnisse deutscher Langzeittests betreffend Polierfähigkeit von Straßenbelägen bekannt und wenn ja, inwieweit sind diese Ergebnisse für Österreich relevant?
Gibt es österreichische Studien zu diesem Thema?

Antwort:

Die wichtigsten deutschen Untersuchungen zum Thema Griffigkeit sind natürlich bekannt und es wird von den Beamten des Wirtschaftsressorts mit den deutschen Fachkollegen ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch gepflogen.

Die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten herausgegebene Schriftenreihe "Straßenforschung" weist seit 1974 mindestens 12 Forschungsvorhaben aus, die sich eingehend mit Fragen der Abrieb- und Polierfestigkeit von Gesteinen bzw. der Bewertung von Gesteinen für den Deckenbau befassen. Etwa 30 weitere Arbeiten beschäftigen sich mit dem Bereich "Verkehrssicherheit und Fahrbahnoberfläche".

Punkt 11 der Anfrage:

Welche Auswirkungen hinsichtlich der Sicherheit des Straßenverkehrs wären durch rutschfeste Straßenbeläge nach Ihrer Ansicht zu erwarten?

Republik ÖsterreichDr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 7 -

Welche volkswirtschaftliche Schäden könnten dadurch voraussichtlich verhindert werden?

Antwort:

Der österreichischen Bundesstraßenverwaltung ist die Bedeutung des Faktors "Griffigkeit" für die Verkehrssicherheit voll bewußt. Durch die verbindliche Einführung von Poliergrenzwerten vor etwa fünf Jahren verbessert sich das Griffigkeitsniveau des Bundesstraßennetzes seither stetig. Die systematischen Griffigkeitsmessungen ermöglichen die Früherkennung und rasche Beseitigung von Schwachstellen. Durch diese Maßnahmen ist eine sukzessive Reduktion griffigkeitsbedingter Unfälle zu erwarten.

Volkswirtschaftliche Abschätzungen können zur Zeit noch nicht erfolgen, da statistisch genügend abgesicherte Zusammenhänge zwischen Unfallzahlen und Griffigkeitswerten unter Berücksichtigung der alpinen Verhältnisse Österreichs zur Zeit im Rahmen der laufenden Griffigkeitsmeßkampagnen erst erarbeitet werden.

