

II-2252 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XI. Gesetzgebungsperiode



Republik Österreich  
 DER BUNDESKANZLER

Zl. 20.621-PrM/69

6. Feb. 1969  
 3. Februar 1969

Schriftliche Anfrage Nr. 1074/J  
 an den Bundeskanzler, betr.  
 die Empfehlung Nr. 539 des  
 Europarates

1052 / A. B.  
 zu 1074 / J.  
 Präs. am 6. Feb. 1969

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Alfred MALETA

1010 W i e n

Die Abgeordneten zum Nationalrat CZERNETZ und Genossen haben in der Sitzung des Nationalrates am 20. Dezember 1968 unter der Nr. 1.074/J an mich eine schriftliche Anfrage, betr. die Empfehlung Nr. 539 des Europarates, gerichtet. Die Frage hatte folgenden Wortlaut:

"Welche Maßnahmen werden Sie im Einvernehmen mit den für die Vollziehung dieser Fragen zuständigen Ressortministern auf Grund der Empfehlung Nr. 539 des Europarates ergreifen?"

Ich beehre mich, diese Anfrage wie folgt zu beantworten:

Das ständige Ansteigen der Zahl der Verkehrsoffer hat bereits vor vielen Jahren die zuständigen Stellen alarmiert und veranlaßt, entsprechende Maßnahmen zur Eindämmung der Straßenverkehrsunfälle zu ergreifen.

Die Empfehlung Nr. 539/1968 des Europarates vom 27.9.1968 liegt daher auf der Linie der derzeitigen Bemühungen der zuständigen Ressortminister und ist eine Bestätigung der Notwendigkeit einer Intensivierung der ergriffenen Maßnahmen. Hiezu darf allerdings bemerkt werden, daß die Unfälle erwiesenermaßen nur zu einem

- 2 -

kleinen Teil durch Mängel der Fahrzeuge, der Straße oder der Signalisation begründet sind. Die Hauptursache ist das auf mannigfaltige Umstände zurückzuführende Versagen des Menschen (Lenkers).

Ebenso wie diese Bestrebungen auf nationaler Ebene vorwärtsgetrieben werden, geschieht dies im internationalen Rahmen, etwa in dem der Wirtschaftskommission für Europa, der OECD, der CEMT, aber auch insbesondere im Rahmen allfälliger Sonderkonferenzen, wie bei der im Oktober und November vorigen Jahres abgehaltenen weltweiten UN-Konferenz für Straßenverkehr in Wien. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie ist in diesen Organisationen vertreten und ist aktiv beteiligt; es wertet die Ergebnisse nach Maßgabe der gesetzlichen Möglichkeiten aus.

Sowohl bei den Typengenehmigungen wie auch bei den Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen werden jeweils die der österreichischen Gesetzgebung entsprechenden Vorschriften auf diesem Gebiete eingehalten, wobei zu bemerken ist, daß Österreich auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugwesens zu jenen Staaten gehört, die eines der neuesten und daher modernsten Kraftfahrzeuggesetze der Welt haben. Bei älteren Fahrzeugen ist ein Nachziehen auf die modernsten Normen insofern schwierig, als dies einerseits sehr kostspielig, andererseits technisch vielfach kaum durchführbar ist (z.B. Einbau eines Überrollbügels).

Der bisher eingeschlagene Weg wird konsequent weitergegangen werden, um so schrittweise von der Seite der Fahrzeuge her die Sicherheit zu verbessern.

Die Erziehungstätigkeit wird sowohl in den Fahrschulen als auch in den allgemeinen Schulen durch öffentliche Massenmedien erfolgen.

Durch entsprechend rigorose Prüfungen sind die Kraftfahrerschulen gezwungen, den Fahrschülern ein hohes Maß an Wissen und Können zu übermitteln, um sie vor dem Mißerfolg bei den Prüfungen zu bewahren. Die erschreckend hohe Zahl nicht bestandener Prüfungen spricht ein beredtes Wort.

Laut Statistik des Jahres 1967 wurden in Österreich 200.148 Prüfungen durchgeführt, wobei 65.858 Repräsentationen gezählt wurden.

Seit vielen Jahren wird beim Schulunterricht, insbesondere in den Grundschulen besonderer Wert auf Verkehrsfragen gelegt, wobei nahezu alle Unterrichtsgegenstände mit Verkehrsfragen verquickt werden können. Als neueste geplante Maßnahme sei der Schülerlotsendienst genannt.

Der Österreichische Rundfunk hat sich gleichfalls durch entsprechende Sendungen in den Dienst der Verkehrssicherheit gestellt. Alle zwei Monate wird vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie nach Antrag interessierter Stellen das sogenannte Schwerpunktprogramm aufgestellt, das die Exekutive auf besonders aktuelle Mißstände im Verkehrsgeschehen hinweist.

Erst auf Grund der Ergebnisse der 1968 in Wien stattgefundenen UN-Konferenz für Straßenverkehr beziehungsweise eines vermutlich im Laufe des Jahres für Europa abzuschließenden Zusatzabkommens zum Abkommen über Straßenverkehr dieser Konferenz wird es möglich sein, ein vereinheitlichtes europäisches Mustergesetz für den Straßenverkehr aufzubauen. Die Bestrebungen werden mit großem Nachdruck vorwärts getrieben, bedürfen jedoch wegen der Größe der Materie einer längeren Zeitspanne.

In den letzten Tagen des Monats Jänner 1969 fand erstmalig eine Tagung im Rahmen des Inlandtransportkomitees der ECE gemeinsam mit der Weltgesundheitsorganisation statt, bei der die grundlegenden Prinzipien für die ärztliche Untersuchung von Anwärtern für Führerscheine zur Sprache gelangten.

Zum Ausbau des bestehenden Straßennetzes im Sinne der Empfehlung Nr. 539 des Europarates vom 27. September 1968, betreffend die Sicherheit auf der Straße, erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Das bestehende Bundesstraßennetz wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten durch den Neubau von Autobahnen sowie durch den Um- und Neubau der Bundesstraßen B dem

Verkehrserfordernis entsprechend ständig verbessert. Mit der Bundesstraßengesetznovelle 1968 wurden erst im Vorjahr die Voraussetzungen für die Planung und den Bau weiterer 690 km Autobahnen geschaffen. An einer Novelle des Bundesstraßengesetzes zur Schaffung zeitgemäßer rechtlicher Voraussetzungen für den Bundesstraßenbau wird gearbeitet.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wird neben der Verbesserung bestehender Trassen vor allem auch der Ausschaltung neuralgischer Gefahrenpunkte durch den Bau von Ortsumfahrungen, die Beseitigung schienengleicher Eisenbahnübergänge, den Bau niveaufreier Kreuzungen, die Errichtung von Lawinenschutzbauten, die Anlage von Langsamfahrspuren für den Lastwagenverkehr in Neigungsstrecken und dgl. mehr erhöhtes Augenmerk zugewendet. Um einen wirtschaftlich optimalen Einsatz der zur Verfügung stehenden Budgetmittel für die kommenden Jahre sicherzustellen, wurden die Arbeiten für eine Neubewertung des hochrangigen Straßennetzes an Institute und Experten vergeben. Unter Zugrundelegung aller derzeit zur Verfügung stehenden, einschlägigen wissenschaftlichen Unterlagen werden noch dieses Jahr die Grundlagen für die Festlegung der künftigen Ausbaumaßnahmen dem Bundesministerium für Bauten und Technik vorliegen.

Erhebliche finanzielle Mittel werden darüberhinaus durch die Bundesstraßenverwaltung alljährlich im Rahmen der sogenannten Erhaltung zugunsten einer Hebung der Verkehrssicherheit aufgewendet. Hier ist neben den Bestrebungen zur Verbesserung der Fahrbahngriffigkeit in erster Linie die Ausstattung der Bundesstraßen mit vertikalen Leiteinrichtungen (Aufstellung von Sicherheitsleitschienen auf Autobahnmittelstreifen und an Straßenrändern entlang hoher Böschungen, die Anbringung von Rückstrahlern und Leitpflöcken am Fahrbahnrand, die Aufstellung von Verkehrszeichen etc.), ferner die Anbringung von Bodenmarkierungen, die Errichtung einer Notrufanlage an Autobahnen usw. zu nennen. Nicht unerwähnt dürfen ferner die ständigen Bemühungen zur Verbesserung des Winterdienstes

Zu 1052/A.B

- 5 -

sein. Die Maßnahmen der österreichischen Straßenverwaltungen zur Fahrbarmachung und gefahrlosen Benützbarkeit der Straßen im Winter sind beispielgebend für alle Alpenländer.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Kerns'.