



II-4862 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr  
Pr.Zl. 5.907/9-Präs.1/1-1975

2263 /A.B.  
zu 2388 /J.  
Präs. am 13. AUG. 1975

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Ing. Hobl und Genossen, Nr. 2388/J-  
NR/1975 vom 1975 07 04: "Erhöhung der  
Verkehrssicherheit".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

- a) Auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens wurden mit der 2. KFG-Novelle vom 3.5.1974, EGBL.Nr. 236/1974, die Verpflichtung der Ausrüstung von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgurten, die Verpflichtung der Fahrschulen, dafür zu sorgen, daß der Fahrschüler auf Schulfahrten den Sicherheitsgurt benützt und das Verbot der Beförderung von Kindern unter 12 Jahren auf den vorderen Sitzplätzen von Kraftwagen normiert.

Die Verpflichtung zur Ausrüstung der Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgurten, die mit 1. April 1975 in Kraft getreten ist, hat erfreulicherweise zur Folge gehabt, daß immer mehr Kraftfahrer auch tatsächlich Sicherheitsgurten anlegen. Die vorbereitenden Maßnahmen für die Gurtenausrüstungspflicht gipfelten übrigens in einer im vergangenen Herbst durchgeführten Sicherheitsausstellung im Rahmen der Jochen-Rindt-Show. Hierbei hatten viele Menschen Gelegenheit, alle Arten von Sicherheitseinrichtungen kennen zu lernen und insbesondere die Möglichkeit, sich von der Wirksamkeit des Sicherheitsgurtes persönlich zu überzeugen.

Darüberhinaus waren in der jüngsten Regierungsvorlage einer 3. KFG-Novelle Regelungen vorgesehen, mit denen die Vorschriften über die Bremsen verschärft werden sollten (z.B. Einführung der obligatorischen Zweikreisbremse und der lastabhängigen Bremskraftregelung); auch die Verpflichtung zur Benützung von Sicherheitsgurten war in Aussicht genommen. Diese am 19.3.1975 eingebrachte Regierungsvorlage wurde leider vom Nationalrat nicht mehr erledigt.

Mit der am 22.7.1975 erlassenen 7. Novelle zur KFG-Durchführungsverordnung werden u.a. Dreipunkt-Sicherheitsgurte zwingend für jene Fahrzeuge vorgeschrieben, die hierfür die technischen Voraussetzungen aufweisen; ferner wurden Verbesserungen im Bereich der Lenkersitze und der Überschlageschutzvorrichtungen für Zugmaschinen und Motorkarren getroffen, welche Bestimmungen der erhöhten Sicherheit dienen sollen.

Besonderes Gewicht wurde auf den technischen Zustand der Kraftfahrzeuge gelegt. Im Zusammenwirken mit den Ämtern der Landesregierungen wurden schwerpunktartige Kontrollen durchgeführt, wobei auch aus dem Ausland kommende Lastkraftwagen bei der Einreise nach Österreich einer eingehenden Prüfung unterzogen wurden. Bei diesen Kontrollen wird vor allem der Zustand der Lenkung, der Bremsen, der Beleuchtungsanlagen und der Reifen geprüft. Schließlich wurden organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Überprüfung und Begutachtung der Kraftfahrzeuge und Anhänger getroffen.

- b) Auf dem Gebiete der Straßenpolizei wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit der Verordnung vom 21.2.1974, BGBl. Nr. 104, eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Freilandstraßen eingeführt. Mit der 5. Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960 wurden die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen und den übrigen Freilandstraßen nunmehr gesetzlich verankert.

Im übrigen waren in der umfangreichen Regierungsvorlage einer StVO-Novelle, die allerdings gleichfalls vom Nationalrat nicht mehr verabschiedet worden ist, zahlreiche Bestimmungen vorgesehen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen sollten. Als wichtigste sei auf das Verbot des Zufahrens zum linken Fahrbahnrand, eine Klarstellung des Vorrangverzichtes, ein besserer Schutz für Kinder im Straßenverkehr sowie Maßnahmen zur wirksamen Hintanhaltung von Verkehrsübertretungen hingewiesen.

Diese vorgesehenen Maßnahmen werden voraussichtlich unmittelbar nach dem Zusammentritt des neugewählten Nationalrates wieder zur parlamentarischen Behandlung stehen.

Zu 2:

Die Erwartungen, die in die Erlassung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung im Straßenverkehr gesetzt worden sind, sind insofern erfüllt worden, als eine deutliche Verminderung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und insbesondere solcher mit tödlichem Ausgang eingetreten ist. Die Auswirkungen der seit über einem Jahr bestehenden Tempolimits auf Autobahnen und sonstigen Freilandstraßen zeigen demgemäß nachstehende Daten:

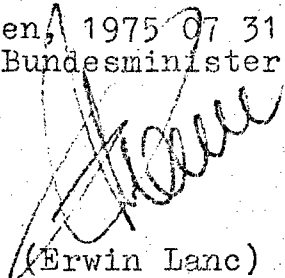
Im Jahre 1974 gab es um 11,52 % oder 3.516 Verletzte und um 16,57 % oder 273 Tote weniger auf den Freilandstraßen inklusive Autobahnen als im Jahre 1973.

Besonders hervorzuheben ist der Rückgang der Anzahl der auf Autobahnen Getöteten - nämlich 28,57 % oder 24 und das im Hinblick auf den relativ geringen Anteil des Autobahnnetzes am Gesamtstraßennetz.

Auch im 1. Halbjahr 1975 ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Vergleich zum 1. Halbjahr 1973 - einem Zeitraum ohne Tempolimits auf Autobahnen und sonstigen Freilandstraßen - zurückgegangen: - So lag beispielsweise allein die Anzahl der Verletzten auf Autobahnen im 1. Halbjahr 1975 um

rund 20 % unter dem Vergleichswert von 1973, die Anzahl der Getöteten um etwa 40 %, was in absoluten Zahlen 54 Verletzte und 8 Tote auf Autobahnen weniger bedeutet. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 1974 ist allerdings die Zahl der Unfälle, der Verletzten und der Toten wieder leicht angestiegen.

Wien, 1975 07 31  
Der Bundesminister:

  
(Erwin Lanc)