



II-4953 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5907/1-1-1979

2295/AB

1979 -03- 21

zu 2293/J

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Egg, Dr. Reinhart, Dr. Lenzi, Wille  
und Genossen, Nr. 2293/J-NR/1979 vom  
1979 01 23, "Lastkraftwagenverkehr auf  
österreichischen Straßen".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten.

#### Zu 1

Über den LKW-Verkehr als Risikofaktor im Verkehrsgeschehen gibt es sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene eine Reihe von Untersuchungen.

So führt etwa der OECD-Bericht Mai 1977 ("Geometric road design standards") aus, daß durch die Anlage von Kriechspuren für Schwerverfahrzeuge die Anzahl der Unfälle erheblich reduziert wird und zwar bei

tödlichen Unfällen um	75 %
bei schweren Personenschäden um	38 %
bei leichten Unfällen um	40 %.

Auf Grund eines Forschungsauftrages des Bundesministeriums für Bauten und Technik über den Anteil baulicher Unfallursachen im Unfallgeschehen, kommen die Herren o.Prof. Dr. Dipl.Ing. H. Knoflacher, Dr. Dipl.Ing. E. Pfleger, Dipl.Ing. Schwarzbauer zur Auffassung, daß die Anlage von Kriechspuren eine Verringerung der Unfallrate (das ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden je Million Kraftfahrzeuge sämtlicher Kategorien) um 48 % und eine Reduktion der Unfallschwere um 14 % bewirkt.

Vor allem wird durch die Anlage von Kriechspuren erreicht:

- Ein Rückgang von 16 % bei seitlichen Zusammenstößen im Zusammenhang mit dem Überholen,
- eine Verringerung von Unfällen, die ein Überschlagen der Fahrzeuge zur Folge haben um 8 %,
- die Abnahme von Kollisionen beim Überholen um 7 % und
- die Senkung der Auffahrunfälle um 6 %.

Eine 1978 vorgenommene vergleichende Untersuchung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit bezüglich des Unfallgeschehens an Wochentagen und an LKW-freien Wochenenden zeigt deutlich, daß Überhol- und Vorrangunfälle an Wochentagen häufiger auftreten als an LKW-freien Wochenenden und bestätigt damit indirekt die beiden vorgenannten Untersuchungen.

Diese Studien lassen erkennen, daß allein die Präsenz von Schwerverfahrzeugen im Straßenverkehr ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmer darstellt.

Darüberhinaus zeigen weitere Beobachtungen und Untersuchungen spezifische Risiken des LKW-Verkehrs auf.

Der Wiener Verkehrsunfallstatistik 1977 hinsichtlich des Eigenverschuldens ist folgendes zu entnehmen:

PKW	40 %
LKW bis 3,5 t	61 %
über 3,5 t	62 %
LKW bis 3,5 t + Anhänger	67 %
über 3,5 t + Anhänger	69 %
Sattelfahrzeuge	71 %
Tankwagen + Anhänger	71 %.

0.Prof. Dr. Ing. Franz Bitzl hat im Auftrag des hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr eine Untersuchung hinsichtlich der Bundesautobahn Frankfurt/Main - Mannheim (Verkehrsunfallanalyse 1962 - 1964) vorgenommen. In seiner Studie stellt er fest, daß trotz der Zunahme des Verkehrs um fast 10 % ein Rückgang der Gesamtzahl der Unfälle um 5 %, ein Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 19,8 % und eine Abnahme der Unfallschwere um 8,6 % erzielt wurde, weil durch das LKW-Oberholverbot die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Personen- und Güterverkehr verringert wurde. Auf der Oberholspur nahm die Unfallschwere daraufhin um 4,1 % und auf der Fahrspur um 12,8 % ab, wobei sich der Anteil der Lastkraftwagen als Verursacher von Unfällen um 38,8 % senken ließ.

Einer Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr zur Feststellung des Geschwindigkeitsbildes und der Gurtenanlagehäufigkeit auf Österreichs Straßen erstellt wurde, ist zu entnehmen, daß in Wien auf den Hauptverkehrsstraßen 75 - 95 % aller LKW die gesetzlich zulässige Geschwindigkeit überschreiten. Die gleiche Erkenntnis ergibt sich auch für die übrigen Ortsgebiete in Österreich. Auf Freilandstraßen wurde eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von rund 50 - 60 % der LKW vermerkt. Die Studie führt u.a. aus:

- Gemessene Spitzenwerte von LKW in Ortsgebieten:
  - 46 % fahren 50 - 68 km/h,
  - 35 % fahren 50 - 77 km/h,
  - 15 % fahren schneller als 77 km/h und nur
  - 42 % halten sich an die 50 km/h-Beschränkung;Bei LKW und Anhängern wurden Geschwindigkeiten von 90 km/h im Ortsgebiet gemessen!
  
- Auch im Freiland überschreiten 50 - 60 % der LKW-Fahrer die höchstzulässige Geschwindigkeit für LKW und Anhänger (60 km/h) und für LKW ohne Anhänger (70 km/h).

Eine von OBR Dipl.Ing. Hans Füreder verfaßte Studie "Belastbarkeit als Qualitätsmerkmal bei der Regenerierung von Straßen" weist nach, daß die Straßenbelastung mit der 4. Potenz der Achslasterhöhung zunimmt, weshalb die Belastungsreduktion durch Konstruktionsverbesserung keine Rechtfertigung für eine Hinaufsetzung der zulässigen Achslasten oder höherer Fahrgeschwindigkeiten darstellt.

Schließlich sei noch ein Überblick über die technischen Kontrollen des LKW-Verkehrs gegeben:

Die Auswertung von im Jahre 1976 durch die Gendarmerie durchgeführten Kontrollen zeigt bei mehr als der Hälfte der im Güterverkehr eingesetzten Straßenfahrzeugen Beanstandungen und zwar bei 58 % der Lastkraftwagen und Zugfahrzeuge und bei 49 % der Anhänger.

Die bei den Kontrollen festgestellten Mängel sind:

- Oberladung,
- zu geringe Wirksamkeit der Betriebsbremse,
- ungleiche Bremswirkung,
- wirkungslose Feststellbremsen,
- Lenkungsdefekte,
- Reifenmängel.

Zu 2

Unvorgreiflich einer detaillierten Auswertung bisher vorliegender Untersuchungsergebnisse kann der Schwer-LKW-Verkehr ohne Zweifel als ein Risikofaktor im Straßenverkehr angesehen werden. Aus verkehrspolitischer Sicht und aus einer Reihe anderer Gründe, wie etwa der Energieökonomie, der Umweltbelastung und der Kostenersparnis in Straßenbau und -erhaltung erscheint eine Verlagerung der Schwertransporte im Fernverkehr von der Straße auf die Schiene wo irgend möglich ratsam. Das Bundesministerium für Verkehr beabsichtigt daher, im Wege einer verkehrspolitischen Initiative alle sachlich involvierten Stellen, Interessenvertretungen und Kraftfahrerverbände mit den Studienergebnissen zu befassen.

Wien, 1979 03 16

Der Bundesminister

