



16/SN-78/ME 1 von 6

AMT DER O. Ö. LANDESREGIERUNG

Verf(Präs) - 1270/23 - G1

Linz, am 10. Oktober 1984

Herabsetzung der allgemeinen
Geschwindigkeitsbeschränkungen
(Entwurf einer 11. StVO-
Novelle); Stellungnahme

Betrifft	37-ENTWURF
Zl.	-GE/19.84
Datum:	17. OKT. 1984
Verteilt	1984-10-17 <i>frumer</i>
<i>H. Klausgruber</i>	

An das
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 W i e n

In der Beilage werden 25 Mehrabdrucke der h. Stellungnahme zu der vom Bundesministerium für Verkehr im Zusammenhang mit dem Entwurf einer 11. StVO-Novelle aufgeworfenen Frage betreffend die Herabsetzung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:
H ö r t e n h u b e r
Landesamtsdirektor

25 Beilagen

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
[Signature]

**AMT DER O. Ö. LANDESREGIERUNG****Verf(Präs) - 1270/23 - G1**

Linz, am 10. Oktober 1984

Herabsetzung der allgemeinen
Geschwindigkeitsbeschränkungen
(Entwurf einer 11. StVO-No-
velle);
Stellungnahme

Zu Zl. 72.500/1-IV/5-84 vom 15. Juni 1984

An das
Bundesministerium für Verkehr
Elisabethstraße 9
1011 Wien

Zu der in der do. Note vom 15. Juni 1984 im Zusammenhang mit dem Entwurf einer 11. StVO-Novelle aufgeworfenen Frage betreffend die Herabsetzung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen beehrt sich das Amt der o.ö. Landesregierung wie folgt Stellung zu nehmen:

An eine Herabsetzung allgemeiner Geschwindigkeitsbeschränkungen werden einerseits Hoffnungen in die Richtung der Verminderung von Schadstoffen aus den Autoabgasen und andererseits in die Richtung einer Verminderung der Unfälle im Straßenverkehr geknüpft.

A. Wenn davon ausgegangen werden kann, daß eine ausreichende Bereitstellung unverbleiten Benzins einen ins Gewicht fallenden Einsatz von Katalysatoren ermöglicht, daß weiters der abgaswirksame Nutzen aus der Verwendung

b.w.

- 2 -

von Katalysatoren etwaige abgaswirksame Nachteile überwiegt, dann sollte erwogen werden, allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen für jene Autos herabzusetzen, die weiter ohne Katalysatoren unterwegs sind. Fahrzeuge mit Katalysatoren hingegen sollten wie bisher 130 km/h auf Autobahnen und 100 km/h auf den übrigen Freilandstraßen fahren dürfen. "Umwelt-sünder" unter den Autofahrern hätten nach diesem Vorschlag in Kauf zu nehmen, daß ihnen nur bis zu einer geringeren Höchstgeschwindigkeit zu fahren erlaubt ist; hier wäre eine Anpassung an die Überlegungen in der Bundesrepublik Deutschland denkbar, wo ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf den übrigen Freilandstraßen ins Auge gefaßt wird.

Dabei sind in ähnlicher Weise wie bei den mit Spikereifen ausgerüsteten Autos vertretbare Maßnahmen zur einfachen Kennzeichnung jener Kraftfahrzeuge vorstellbar, die mangels Umrüstung eben nur langsamer fahren dürfen.

- B. Bezüglich der Hoffnung auf einen unfallvermindernden Effekt der Herabsetzung allgemeiner Geschwindigkeitsgrenzen sollte nicht unberücksichtigt bleiben, daß eine wirkungsvolle Überwachung der geltenden generellen Limits schon jetzt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen könnte. Im h. Bereich aber bemüht sich das Landesgendarmeriekommando für Oberösterreich - bisher ohne rechten Erfolg - um eine Aufstockung des Personalstandes, weil infolge des Anwachsens des Verkehrsaufkommens mit dem derzeitigen Personalstand eine rigorose Verkehrsüberwachung nicht mehr möglich ist.

- 3 -

In diesem Zusammenhang darf in Erinnerung gerufen werden, daß die verstärkte Überwachung an verlängerten Wochenenden und an Sonn- und Feiertagen insbesondere in der Hauptreisezeit überhaupt nur mit Hilfe sogenannter Urlaubssperren für Gendarmeriebedienstete durchgeführt werden kann. Dabei ist nicht zu übersehen, daß diese Überwachungen nur für den Durchzugsverkehr die Zahl der Verkehrsunfälle etwas herabsenken konnten. Weitgehend davon unberührt bleibt aber der örtliche Verkehr, der sich im wesentlichen auf Nebenstraßen abspielt - mit auffallender Häufung des Unfallgeschehens in der Abend- und Nachtzeit. Es ist auch bekannt, daß die schwersten Verkehrsunfälle infolge Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit häufig durch alkoholisierte Lenker verursacht werden. Wenn die rigorose Überwachung dieser Verkehrsteilnehmer offenbar schon jetzt nicht durchführbar ist, so ist die Frage zu stellen, wie angesichts des Personalmangels und der Einschränkung von Überstunden die Beachtung von herabgesetzten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten insbesondere im örtlichen Verkehr wirkungsvoll überwacht werden kann. Ohne befriedigende Antwort darauf scheint es fraglich, ob es mit Hilfe der Herabsetzung allgemeiner Geschwindigkeitsgrenzen gelänge, gerade und in erster Linie jene verantwortungslosen Kraftfahrzeuglenker zu treffen, deren Disziplinlosigkeit andere Verkehrsteilnehmer, die sich an bestehende Beschränkungen und Verbote halten, in erschreckendem Maß und immer wieder gefährdet. Nach h. Auffassung schiene es unter diesem Gesichtspunkt für die Bekämpfung des Unfallgeschehens zielführend, die Limitherabsetzung jedenfalls nicht isoliert, sondern in Verbindung zumindest mit jenen Maßnahmen zu sehen, wie

- 4 -

sie vom Amt der o.ö. Landesregierung in seiner Stellungnahme vom 14. August 1984, Verf(Präs)-1270/14, zum Entwurf einer 11. StVO-Novelle befürwortet worden sind.

- C. Nun ist aber aus h. Sicht das Aufzeigen des einer rigorosen Überwachung allgemeiner Geschwindigkeitsbeschränkungen hinderlichen Personalmangels durch folgende Feststellung noch zu ergänzen:

Gemäß § 100 Abs. 7 StVO 1960 sind die eingehobenen Strafgebühren einerseits für die Straßenerhaltung und andererseits für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden. Diese Bestimmung trat am 1. Juli 1983 in Kraft. Bisher aber wurden für den h. Bereich noch keine Mittel für die Beschaffung von zusätzlichen Radargeräten zur Verfügung gestellt, obwohl die vorhandenen Geräte an Bundesstraßen eingesetzt werden, sodaß auch von der Bundesstraßenverwaltung die Mittel für die Beschaffung und Erhaltung von weiteren Radargeräten flüssig gemacht werden müßten.

- D. Schließlich gibt die Erfahrung aus der Vollziehungspraxis Anlaß, im gegebenen Zusammenhang noch folgende Aspekte aufzuzeigen:

Es zeigt sich, daß Unfälle sehr oft nicht auf eine Überschreitung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung zurückzuführen sind, sondern daß die Geschwindigkeit in zahllosen Fällen eben nicht den Straßen-, Verkehrs- oder Sichtverhältnissen angepaßt war (§ 20 Abs. 1 StVO 1960). Dies gilt wiederum vor allem für Verstöße auf Nebenstraßen, wo selbst eine wesentlich geringere Geschwindigkeit als die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit als überhöht beurteilt werden mußte. Daß gerade diesem

- 5 -

Unfallgeschehen mit einer Herabsetzung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen beizukommen wäre, dürfte daher eine unerfüllbare Erwartung sein.

Durch eine ins Gewicht fallende Herabsetzung der geltenden Höchstgeschwindigkeiten würde das Verhältnis der Relativgeschwindigkeit von Schwerfahrzeugen (LKW, Omnibus usw.) zu den Personenkraftwagen jedenfalls ungünstiger. Dies aber bliebe nicht ohne Auswirkungen auf die Flüssigkeit, Leichtigkeit und - was es doch gerade zu erhöhen gilt - Sicherheit des Verkehrs (insbesondere auf Bundesstraßen B sowie Landes- und Bezirksstraßen).

- D. Zu der von dort gleichfalls zur Erörterung gestellten Aufteilung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung auf drei Kategorien von Freilandstraßen, nämlich Autobahnen, Autostraßen und sonstige Freilandstraßen, wird zu bedenken gegeben, daß damit auch die gegenwärtige klare Trennung zwischen Autobahnen und den übrigen Freilandstraßen wegfielen und daraus eine Verunsicherung der Kraftfahrzeuglenker zu befürchten wäre.

25 Mehrabdrucke dieser Stellungnahme werden gleichzeitig dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:
H ö r t e n h u b e r
Landesamtsdirektor

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

