



II- 552 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Pr.Zl. 5907/5-1-87

176 /AB

1987 -05- 07

zu 260 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Probst und Genossen vom 27. März 1987,
Nr. 260/J-NR/1987, "geplante Umstellung
der KFZ-Kennzeichentafeln"

Ihre Fragen beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil und zur Frage 1:

Mit Bedauern habe ich bei der Lektüre vor allem des Motiventails Ihrer Anfrage feststellen müssen, daß sie die Gründe, die mich bewogen haben, für die Einführung reflektierender Sicherheitskennzeichen einzutreten, offensichtlich mißverstehen.

Eines meiner vordringlichsten Anliegen als Verkehrsminister ist die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit. Die Unfallziffern des Jahres 1985 waren zwar die niedrigsten seit mehr als 20 Jahren, trotzdem halte ich 1.350 Verkehrstote und 60.000 Verletzte für eine Schreckensbilanz, die keinesfalls tatenlos hingenommen werden kann.

Ich habe daher auch unmittelbar nach meinem Amtsantritt am 17. Juni 1986 den Auftrag gegeben, einen umfassenden Befund über Sicherheitsdefizite im Straßenverkehr, die durch Maßnahmen meines Ressorts beseitigt werden können, auszuarbeiten. Auf der Basis dieses Befundes wurde ein Maßnahmenpaket, das sich mit besonderen Risikobereichen befaßt, erarbeitet.

Konkret enthält dieses im wesentlichen Maßnahmen in den Bereichen Fahranfänger, Alkohol am Steuer, wenig ausgebaute Freilandstraßen, Auffahrunfälle bei Nacht und einiges mehr. Für alle diese Bereiche wurde innerhalb der erwähnten Analyse ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko festgestellt. Die in der Folge getroffenen Maßnahmen sollen dieses Unfallrisiko herabmindern helfen.

Im Bereich der Auffahrunfälle bei Nacht stellt sich das Problem folgendermaßen dar: obwohl lediglich rund 16% des Verkehrsaufkommens auf die Nachtstunden entfällt, ereignen sich in diesem Zeitraum fast ein Drittel aller Auffahrunfälle. Auf diese entfallen jedoch 36% aller bei Auffahrunfällen schwerverletzten Personen und nicht weniger als 51% aller bei Auffahrunfällen getöteten Personen. Rohdaten aus jüngster Zeit zeigen sogar noch ein weiteres Ansteigen der Unfallschwere dieser Gruppe von Auffahrunfällen. Das heißt: trotz niedrigen Verkehrsaufkommens in der Nacht entstehen in diesem Zeitraum mehr Auffahrunfälle, und deren Folgen sind bedeutend schwerer, als bei vergleichbaren Unfällen während des Tages.

Neben der Ermüdung und dem Problem "Alkohol am Steuer", das, wie bereits erwähnt, gesondert behandelt wurde, spielt bei Dunkelheit zweifellos die Erkennbarkeit von abgestellten oder langsamen Fahrzeugen eine besonders wichtige Rolle. Wird ein solches Fahrzeug früher erkannt, so kann der Lenker des folgenden Fahrzeugs auch sein Verkehrsverhalten rechtzeitig darauf einstellen.

Bei Dunkelheit und Abblendlicht, werden Fahrzeuge mit herkömmlichen Kennzeichen aus rund 85m wahrgenommen, bei reflektierenden Sicherheitskennzeichen erhöht sich diese Distanz auf 380m. Bei der Verwendung von Fernlicht erhöhen sich die Werte auf 145m bzw. 780m. Die Erhöhung der Erkennbarkeitsdistanz bleibt auch bei Nässe, Schrägstellung des Fahrzeuges oder öffentlicher Straßenbeleuchtung voll erhalten. Durch den Einsatz

- 3 -

reflektierender Sicherheitskennzeichen kann also ein langsames oder abgestelltes Fahrzeug 5 bis 6 mal früher erkannt werden, als eines mit herkömmlichen Kennzeichen.

Zu den von Ihnen in Zweifel gezogenen Auswirkungen der Einführung reflektierender Sicherheitskennzeichen auf die Verkehrssicherheit darf ich Sie folgendermaßen informieren:

Eine Untersuchung im US-Bundesstaat Maine umfaßt einen Zeitraum von 19 Jahren und hat nächtliche Auffahrunfälle auf abgestellte Fahrzeuge in ländlichen Gebieten zum Thema. Nach Einführung reflektierender Sicherheitskennzeichen ging die genannte Unfallart um 58% zurück.

Eine Untersuchung im Bundesstaat Iowa ist ebenfalls Beweis für die Wirksamkeit vollreflektierender Sicherheitskennzeichen. 100.000 Fahrzeuge waren im Verhältnis 60 (reflektierend): 40 (nicht reflektierend) mit Kennzeichen ausgestattet worden. Die Zahl nächtlicher Auffahrunfälle eines ganzen Jahres wurde ausgewertet. Von den am Heck angefahrenen Fahrzeugen trugen nur 23% ein reflektierendes Sicherheitskennzeichen, während 77% ohne ein solches waren. Die Studie kommt zu dem Schluß, daß bei Ausstattung aller Fahrzeuge mit reflektierenden Sicherheitskennzeichen rund 60% der Unfälle vermeidbar gewesen wären.

Die North Carolina Studie - CAMPPELL und ROUSE (1968) - schätzt, daß bereits eine 5,6%-ige Reduktion von Nachtunfällen eine Kosten-Nutzen-Relation von 1:1 ergibt, nimmt aber an, daß die tatsächliche Reduktion bei 13% liegt und das eine Kosten-Nutzen-Rate von 2:1 ergäbe.

Die IOWA-Studie (1960) schätzt die Kosten für die reflektierenden Sicherheitskennzeichen und vergleicht diese mit dem geschätzten Nutzen (mögliche Unfallkosten für Nachtunfälle bei geparkten Autos) und kommt zu einer Kosten-Nutzen-Relation von 1:7 bzw. 1:15.

SACKS et. al. (1973) schätzt die Kosten für die Einführung der reflektierenden Sicherheitskennzeichen in den USA mit ca. 13,65 Mio pro Jahr. Das entspricht einem Prozentsatz von 0,06% der volkswirtschaftlichen Unfallkosten der Nachtunfälle in den USA auf der Basis 1971. Die Rentabilität ist daher sogar bei nur geringfügiger Reduktion der Nachtunfälle gegeben.

Es liegt auch eine Reihe von weiteren Studien vor, die von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit berichten, ohne diese detailliert quantitativ zu erfassen. So wurde etwa in Großbritannien die Straßenverkehrsordnung mit dem Tag der Einführung von reflektierenden Sicherheitskennzeichen dahingehend geändert, daß ab diesem Zeitpunkt auf Freilandstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 40 Meilen pro Stunde das Parken unbeleuchteter Kraftfahrzeuge erlaubt wurde.

Die Schweiz hat im Jahr 1971 Versuche im Kanton Bern auf freiwilliger Basis mit 1.000 Kraftfahrzeugen durchgeführt, die Kennzeichentafeln mit den Nummern 280.000 bis 281.000 wurden reflektierend ausgeführt. Das Straßenverkehrsamt Bern hat diesen Versuch positiv bewertet. Auch in Belgien wurden seitens der Exekutive Tests durchgeführt, die zu einer positiven Beurteilung der verbesserten Lesbarkeit geführt haben. Ähnliche Erfahrungen liegen auch aus Italien vor und stellen die Grundlage für den Übergang auf reflektierende Sicherheitskennzeichen in diesem Land dar.

Da es sich bei dem Vorgang der Wahrnehmung von Fahrzeugen bei Dunkelheit um einen physikalischen Vorgang handelt, dessen Gesetze auf der ganzen Welt gleich gelten, käme einer weiteren Verifizierung des Sicherheitsnutzens bestenfalls akademische Bedeutung zu.

Überlegungen dieser Art haben in fast allen europäischen Staaten zur Einführung reflektierender Sicherheitskennzeichen geführt. Derzeit verzichten nur mehr drei westeuropäische Staaten auf

- 5 -

dieses wesentliche Sicherheitselement: die Schweiz, Portugal und Österreich. Dem Vernehmen nach werden aber derzeit auch in der Schweiz Überlegungen angestellt, reflektierende Sicherheitskennzeichen einzuführen.

Ich bin immer davon ausgegangen, daß Ihnen die Verkehrssicherheit genauso am Herzen liegt wie mir. Es ist mir daher unverständlich, daß sie den Schutz von Leben und Gesundheit unserer Mitmenschen als "teuren Wahlgag" oder "überflüssige Aktion" bezeichnen, die Sicherheit unserer Mitmenschen sollte immer unser größtes Anliegen sein.

Zu den Fragen 2 und 3:

Für die Republik Österreich werden sich bei Einführung der reflektierenden Sicherheitskennzeichen keine finanziellen Belastungen ergeben, da der Umtausch Zug um Zug erfolgt und damit kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht. Die Gestehungskosten werden - wie auch schon derzeit - vom Zulassungsbesitzer getragen werden. Wie hoch die genauen Kosten für die Kennzeichentafeln sein werden, kann erst nach der endgültigen Festlegung der Ausführung ermittelt werden, aus heutiger Sicht ist gegenüber den derzeitigen Kennzeichentafeln mit Mehrkosten von ca. S 85,- zu rechnen, wobei damit auch die Kosten für die Umstellung auf das größere europäische Normformat abgedeckt sind.

Bei entsprechenden Anforderungen an die Reflexionseigenschaften und bei Anbringung an der Vorder- und Rückseite des Fahrzeugs würden im übrigen auch bei lediglich reflektierenden Streifen ähnliche Kosten entstehen.

Mit den bereits derzeit mit der Kennzeichenherstellung beauftragten Firmen besteht enger Kontakt. Es ist davon auszugehen, daß alle diese Firmen auch in Zukunft reflektierende Kennzeichen herstellen. Darüber hinaus wird es jeder österreichischen Firma offenstehen, bei Erfüllung der entsprechenden Auflagen Kennzeichentafeln herzustellen.

Zu Frage 4:

Neben einer besseren Erkennbarkeit wird auch die Lesbarkeit der Kennzeichentafeln durch die Verwendung weißer rückstrahlender Folie z.B. bei Abblendlicht von dzt. ca. 19m auf ca. 29m verbessert.

Auch steht der Vorschlag der Anbringung reflektierender Streifen im Widerspruch zur Forderung nach einem einheitlichen Erscheinungsbild. Dieses ist nur durch die Einführung rückstrahlender Kennzeichentafeln gegeben (Form und Größe der rückstrahlenden Flächen, definierte Rückstrahlwirkung, Lage am Fahrzeug und damit in Bezug auf die Fahrbahn). Davon abgesehen bringt bei reflektierenden Streifen am Fahrzeug vor allem die Qualitätskontrolle, das Sauberhalten und die ausreichenden senkrechten Flächen Probleme mit sich.

Zu Frage 5:

Das Begutachtungsverfahren für die 11. KFG-Novelle ist derzeit noch nicht abgeschlossen, sodaß noch kein vollständiger Überblick über positive bzw. negative Reaktionen vorliegt.

Im Rahmen einer Vorbegutachtung im Herbst 1985 haben sich jedenfalls 11 Institutionen für und 4 Institutionen gegen die Einführung reflektierender Kennzeichen mit schwarzer Schrift auf weißem Grund ausgesprochen. 3 Institutionen haben sich dafür ausgesprochen, weiße reflektierende Ziffern und Buchstaben auf schwarzem Grund einzuführen. 1 Institution beurteilt die Änderung der Kennzeichentafeln als "nicht unbedingt notwendig", hat aber darauf hingewiesen, daß weiße Schrift auf schwarzem Grund besser lesbar sei. Eine Institution sprach sich für die Einführung "fluoreszierender" Kennzeichentafeln aus.

Wien, am 30. April 1987

Der Bundesminister

