

**II-5552 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/7-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

2382/AB

1992-04-10

zu 2405 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dr. Müller und Genossen vom 19. Februar 1992,  
Nr. 2405/J-NR/1992, "Einbau von Geschwindig-  
keitsbegrenzern bei Lastkraftwagen und Bussen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wann gedenken Sie im Zuge der EG-Regelung auch in Österreich den Einbau elektronischer Geschwindigkeitsbegrenzer vorzuschreiben?"

Die EG-Regelung sieht eine Ausrüstungspflicht von neu zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen ab Jänner 1994 vor, alle ab 1988 zugelassenen Fahrzeuge müssen ab 1. Jänner 1995 mit Geschwindigkeitsreglern ausgestattet sein. Für den innerstaatlichen Verkehr ist eine Frist bis zum 1. Jänner 1996 eingeräumt. Österreich beabsichtigt jedoch, auch im innerstaatlichen Einsatzbereich die für den internationalen Verkehr gültigen Fristen einzuführen.

Zu Frage 2:

"Wie würde sich die Unfallbilanz durch diese Maßnahmen voraussichtlich verändern?"

Die Unfallbilanz von Lkw's und Bussen wird sich vor allem bei jenen Unfalltypen verbessern, wo die Fahrgeschwindigkeit eine entscheidende Rolle spielt. Dies sind vor allem die "Alleinunfälle" (Abkommen von der Fahrbahn) und die Unfälle im

- 2 -

Richtungsverkehr (Auffahrunfälle). Aus den Folgen dieser Unfalltypen von etwa 50 Toten und 2.500 Verletzten jährlich sind selbst bei einem Wirkungsgrad von nur 20 % mindestens 10 getötete und 500 verletzte Personen pro Jahr weniger zu erwarten. Dies entspricht neben dem vermiedenen menschlichen Leid auch einer volkswirtschaftlichen Unfallkostenbelastung von rund 100 Millionen Schilling.

Zu Frage 3:

"Welche Treibstoffersparnis und CO<sub>2</sub>-Einsparung ist durch den Einbau von elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzern zu erwarten?"

Die Treibstoffersparnis ist vor allem im Autobahnverkehr zu erwarten, da dort die Regelung der Fahrgeschwindigkeit am häufigsten einsetzen wird. Daraus ist eine allgemeine Geschwindigkeitssenkung von rund 10 km/h abzuleiten, welche sich in einer Treibstoffverbrauchsreduktion von 4 bis 5 Litern Diesel pro 100 Kilometer äußert. Die CO<sub>2</sub>-Einsparung kann daher für den Autobahnverkehr mit 10 % angegeben werden.

Neben den Einsparungen bei Treibstoff, CO<sub>2</sub> und der verbesserten Unfallbilanz wären einige prinzipielle Bemerkungen anzubringen. Genauso wie beim PKW ist auch beim LKW eine stetige Weiterentwicklung zu höheren Motorleistungen registrierbar. Dies war in der Vergangenheit sinnvoll, um das Mithalten im Verkehrsfluß z.B. auf Steigungen sicherzustellen. In immer stärkerem Maße wird das erhöhte Leistungspotential von den Lenkern in überhöhte Fahrgeschwindigkeit umgesetzt. Die Maßnahmen der Begrenzung von Fahrgeschwindigkeiten nach oben hin hat also auch den Sinn, die technische Entwicklung in positiver Richtung zu beeinflussen. Dies wird auch in der Präambel zur diesbezüglichen EG-Richtlinie betont.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Mit welcher jährlichen Einsparung ist für die Eigner von Lastkraftwagen und Bussen durch die Absenkung der Durchschnittsgeschwindigkeit voraussichtlich zu rechnen?"

Da die Zeitvorteile durch schnelleres Fahren weit über die gesetzlichen Limits hinaus im dichten Massenverkehr, wie er heute auch auf Autobahnen herrscht, eher vernachlässigbar sind, entstehen auch für die einzelnen Fahrzeughalter Kostenvorteile. Es unterliegt der Bewertung der einzelnen Unternehmungen, wie weit auch kostenmäßige Nachteile durch Verkehrsunfälle, die sich hauptsächlich in Zeitausfallkosten ausdrücken, in die Rechnungen miteinbezogen werden. Jedenfalls ergeben sich vor allem bei Fahrzeugen, die im Autobahnverkehr eingesetzt sind, Erparnisse aus dem Treibstoffverbrauch, die bei einer Fahrleistung von rund 50.000 Kilometern pro Jahr 20.000 Schilling betragen können. Dazu kommen Kostenersparnisse aus geringeren Kosten für Bereifung sowie geringerer Reparaturanfälligkeit der Fahrzeuge, da das Leistungspotential nicht zur Gänze ausgenutzt wird. Bei vorwiegend im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeugen kann die gesamte Ersparnis pro Jahr daher mit 30.000,-- S angegeben werden.

Wien, am 9. April 1992

Der Bundesminister

