

5727/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6016/J betreffend nicht erfolgte Sanierung des Unfallhäufigkeitsschwerpunkts „Leinerkreuzung“, welche die Abgeordneten Dr. Keppelmüller und Genossen am 25. März 1999 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten wurde kein Projekt für eine niveaufreie Kreuzungsausbildung vorgelegt.

Die „Leinerkreuzung“ wurde nach dem Detailprojekt 1989 entsprechend dem verkehrlichen Bedarf mit Gesamtbaukosten von rd. 53 Mio. S im Jahr 1993 umgebaut. Neben den deutlichen Verbesserungen für den Straßenverkehr ergaben sich für die Stadtgemeinde Vöcklabruck durch günstige Flächenstrukturierungen - zum Teil auch in der Folge durch geführter Umwidmungen - Möglichkeiten für die Stadtentwicklung, die eine verstärkte Ansiedlung von Einkaufsmärkten und anderen Dienstleistungsbetrieben nach sich zogen. Die

damals durchgerechnete Grüne Welle von Signalanlagen im Zuge der B 1 wies noch erhebliche Leistungsreserven aus, die jedoch durch die rasch einsetzende intensive Verbauung mit Supermärkten und Kinos und die damit erfolgte deutliche Zunahme des Regionalverkehrs bald erschöpft war.

Eine niveaufreie Kreuzungsausbildung wurde damals nicht weiter verfolgt, weil sich die Stauerscheinungen und dadurch auch das Unfallrisiko lediglich zu den benachbarten signalgeregelten Kreuzungen verlagert hätte.

Im Jahr 1998 wurde der Umbau der Kreuzung in eine Kreisverkehrsanlage untersucht. Wegen des großen Verkehrsaufkommens wäre ein zweistufiger Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 50 m erforderlich gewesen. Diese Dimensionierung ist aber wegen der dafür erforderlichen Betriebsabsiedelungen als wirtschaftlich nicht machbar beurteilt worden. Darüberhinaus ist aus der Literatur bekannt, daß derartige Großkreisel eine höhere Unfallgefahr darstellen als Kleinkreisel.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Im Zeitraum vom 28.10.1995 bis 6.6.1997 ereigneten sich insgesamt 18 Unfälle mit Personenschaden und 47 Unfälle mit Sachschaden. Die Unfälle ab Mitte 1997 bis dato werden zur Zeit von der Gendarmerie im Wege der BH Vöcklabruck erhoben.

Aufgrund des Unfallgeschehens wurden laufend Maßnahmen wie Änderung der Spurführung durch Bodenmarkierungen und Anpassung des Phasenablaufes der Signalregelung im Zusammenwirken mit der BH Vöcklabruck vorgenommen. Auch wurde die Grüne Welle adaptiert und die Koordinationsgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert; diese Geschwindigkeit gewährleistet eine optimale Leistungsfähigkeit der Signalkette.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Da die Unfälle überwiegend auf Vorrangverletzungen bzw. Signalmißachtungen zufolge überhöhter Geschwindigkeit zurückzuführen sind (80 % Vorrangverletzungen und Gelb - bzw. Rotlichtüberfahrungen, 12 % Auffahrunfälle, 8 % Seitliche Kollisionen), kann die Verkehrssicherheit in erster Linie mit einer verschärften Überwachung gehoben werden.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Unfallhäufungsstellen wurden früher vom BMI zentral erfaßt und den zuständigen Straßenerhaltern gemeldet. Zur Steigerung der Effizienz bei der Sanierung wurde mit der Änderung des § 96 durch die 19. StVO - Novelle, BGBI. Nr. 518/94 die Feststellung, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle an Unfallhäufungsstellen ergriffen werden können, den Behörden übertragen. Das Ergebnis dieser Feststellung ist demjenigen, der für die Ergreifung der jeweiligen Maßnahme zuständig ist, und der Landesregierung mitzuteilen. Die Landesregierung hat jährlich dein für die Straßenverkehrsverordnung zuständigen Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu berichten.

Sofern die Maßnahmen Bundesstraßen betreffen, werden von den Bundesstraßenverwaltungen der Länder diese Maßnahmen als sogenannte Kleinmaßnahmen in die jährlich erstellten Bauprogramme aufgenommen. Im Budget 1999 sind im Rahmen der Auftragsverwaltung 70 Mio. S vorgesehen.