

700/AB

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. DDr. Niederwieser,  
Mag. Guggenberger, Gisela Wurm, Brigitte Tegischer und Genossinnen  
vom 22. Mai 1996, ZI. 609/J-N RII 996,

"Erlassung einer 100 km/h Beschränkung auf der Inntalautobahn"

Im Allgemeinen:

Einleitend darf darauf hingewiesen werden, daß es sich bei der von Ihnen angesprochenen Verordnung, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h betreffend, nur um die Verlängerung einer bestehenden handelt: Es bestand 1995 auf der A 12 im Bereich der Stadt Innsbruck bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h: Im Sommer 1992 wurde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der Richtungsfahrbahn Arlberg der A 12 von km 71,7 bis km 80,150 und auf der Richtungsfahrbahn Kufstein der A 12 von km 80,150 bis km 72,700 auf 100 km/h -beschränkt; die Erwägungen waren damals die hohe Verkehrs- und Unfalldichte auf diesem Abschnitt, verbunden mit der Tatsache, daß sich auf diesem Abschnitt der Autobahnknoten Innsbruck mit Relationen von und zur Brennerautobahn A 13 befindet und gerade in diesem Autobahnknoten viele (vor allem nicht ortskundige) Kraftfahrzeuglenker Orientierungsprobleme haben und auf der Autobahn stehenbleiben oder gar zurückschieben, was oftmals zu Unfällen oder sehr gefährlichen Situationen führt.

«Wie lautete in seiner wesentlichen Substanz der Verordnungsentwurf des Verkehrsministeriums, welcher der Landesregierung zur Stellungnahme übermittelt ist und Vorhaben enthielt er insbesondere zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 100 km/h?»

In Wahrnehmung des mit der Entschließung des Nationalrates vom 31. März 1995, Zahl E 10-NR1919.GP. ausgesprochenen Auftrages wurde ein Ermittlungsverfahren zur Prüfung der Frage eingeleitet, ob und auf welchen Teilen der Inntalautobahn A 12 ein LKW-Überholverbot geeignet wäre, die Unfallgefahren zu reduzieren.

Zur Prüfung dieser Frage hatte u.a. am 20.7.1995 in den Räumen der Autobahngendarmerie Wiesing eine Besprechung stattgefunden, an der Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung, des Baubezirksamtes Innsbruck und der Autobahnmeistereien Vomp und Zirl, teilgenommen hatten. Daneben waren auch Vertreter der Autobahngendarmerie und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit anwesend gewesen.

Nachdem alle maßgeblichen beteiligten Stellen anwesend waren, erübrigte sich eine gesonderte Versendung des Verordnungsentwurfes.

Zu den Fragen 2 und 3:

«Wie lautete die Stellungnahme der Tiroler Landesregierung?

Wie wird die Geschwindigkeitsbegrenzung in ihrer Höhe und ihrem streckenmäßigen Ausmaß begründet?"

Die diesbezügliche Stellungnahme des Amtes der Tiroler Landesregierung, die am 31. Juli 1995 im ho. Bundesministerium einlangte, lautet wie folgt:

«Weiters wird seitens der Abteilung V1b4 vorgeschlagen, daß die Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h. bis zur Anschlußstelle Hall in Tirol erst mit dem Baubeginn der neuen Anschlußstelle Hall West verordnet wird ... ».

In der bereits erwähnten Besprechung am 20.7.1996 wurden von den Sachverständigen die in diesem Zusammenhang relevanten Verkehrszahlen und die Unfallsituation auf dem gesamten Abschnitt der A 12 von Kufstein bis Innsbruck ausführlich erörtert. Es wurde aufgrund erfolgter Messungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit Landesstelle Tirol, hiebei in der Großraum Innsbruck als Problembereich hervorgehoben, und zwar sowohl hinsichtlich der Unfallhäufung, als auch hinsichtlich der Verkehrsmengen. Es wurde von den Sachverständigen festgestellt, daß nur Maßnahmen (sowohl das LKW-Überholverbot, als auch die allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h) eine Verbesserung der Situation bringen könnten: Die gegenständliche Geschwindigkeitsbeschränkung wurde dabei neben dem LKW Überholverbot als "ganz wesentliches Element der Verkehrssicherheit (Zitat aus dem Protokoll) angesehen. Der örtliche Geltungsbereich beider Beschränkungen wurde dann von den anwesenden technischen Sachverständigen anhand der Unfall- und dtVZahlen und einer Karte festgelegt.

Zu Frage 4:

«Gibt es bereits Erkenntnisse darüber, ob das Überholverbot und die Geschwindigkeitsbegrenzung zu einer erhöhten Verkehrssicherheit geführt haben bzw. bis wann ist mit diesen Ergebnissen zu rechnen?»

Es war damals mit dem Land Tirol vereinbart worden, daß nach Ablauf eines Jahres vom Land Tirol ein Erfahrungsbericht an das ho.Bundesministerium gesandt wird. Dieser Zeitraum ist noch nicht verstrichen.

Zu Frage 5:

Einer Stellungnahme der Landesbaudirektion vom 19.5.1995 ist zu entnehmen, daß lt. amtl. Messungen zwischen 20.00 und 22.00 Uhr 95 % der LKW mit Anhänger schneller als erlaubt fahren, bei Sattelkraftfahrzeugen waren es 83 % und bei LKW ohne Anhänger 1 00 % (PKW zum gleichen Zeitraum 49 % schneller als 130 km/h).

Halten Sie eine gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzung, die von 1 00 % übertreten wird, für sinnvoll bzw. was wird zu deren Einhaltung unternommen?"

Maßnahmen, wie die hier in Rede stehende werden grundsätzlich zur Hebung der Verkehrssicherheit gesetzt und können daher nicht von. der Akzeptanz der Kraftfahrer, sondern in erster Linie von Sicherheitsüberlegungen abhängig gemacht werden. Gerade die Unfallsituation in Österreich beweist, daß es zur Bekämpfung dieser hohen Unfallhäufigkeit nicht zielführend sein kann, bei Abwägung der Notwendigkeit einer solchen Maßnahme auch die Akzeptanz der Kraftfahrer zu berücksichtigen, da viele Lenker ihr Verhalten am Steuer leider nicht nach Sicherheitsaspekten achten.

Zur Überwachung muß hier gesagt werden, daß eine diesbezügliche Kompetenz nicht beim ho.

Bundesministerium, sondern bei der Landesregierung liegt: Ausschließlich diese kann der Autobahngendarmerie die Weisung zu intensiveren Kontrollen geben.