

## **494 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXI. GP**

---

Nachdruck vom 8. 3. 2001

# **Bericht des Verkehrsausschusses**

### **über den Antrag 89/A(E) der Abgeordneten Kurt Eder und Genossen betreffend die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Erhöhung der Griffigkeit österreichischer Straßen**

Dem gegenständlichen, am 24. Februar 2000 eingebrachten Antrag war folgende Begründung beigegeben:

„Von 39 695 Unfällen mit Personenschäden im Jahr 1997 wurden bei fast jedem fünften ‚Schleudern bzw. Rutschen‘ als einer der Unfallumstände registriert; dies gilt besonders bei Fahrbahnässe.

Um der Schleudergefahr entgegenzuwirken, wurde von den Reifenherstellern die Haftung in den letzten Jahrzehnten beständig verbessert, hingegen wurde die Griffigkeit der Fahrbahnbeläge auf Österreichs Straßen aktiv nicht verbessert. So wird in Österreich nach wie vor beim Anteil des Gesteins von 0 bis 4 mm kein Wert auf Polierresistenz gelegt.

Entscheidende Größen für die Griffigkeit der Beläge sind Polierresistenz der Mineralstoffe sowie Gleitbeiwert des Straßenbelages.

Den Zusammenhang zwischen Unfallgefährdung und Qualität der Straßenbeläge zeigt unter anderem auch eine langjährige Beobachtungsreihe auf bayrischen Autobahnen auf. Dort konnte belegt werden, dass das Unfallrisiko auf nasser Fahrbahn bei mangelhafter Griffigkeit um 35% höher ist als bei ausreichender Griffigkeit. Fahrbahnen mit niedriger Griffigkeit weisen einen signifikant höheren Anteil an Unfällen bei Nässe auf.

Auch in Österreich zeigte eine Datenauswertung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße B 312 (etwa 6 km Asphalt mit Kalkstein, auf andere 6,3 km Diabas), dass auf der Kalkstrecke es um 54% mehr Nässeunfälle im Betrachtungszeitraum (zwei Jahre) gab als auf Diabas. Dies, obwohl die Kalkstrecken auf dem ersten Blick wesentlich ungefährlicher (kaum Kreuzungen, kaum Kurven) aussehen. So standen 23 Unfälle auf der Kalkstrecke nur 14 auf der Diabasstrecke gegenüber.

Setzt man die Unfallfolgekosten in Relation zu den Mehraufwendungen durch Diabasbeimischungen, so ergibt sich eine volkswirtschaftliche Rentabilität von sieben zu eins für die Sanierung des bestehenden Straßennetzes. Zusätzlich positiv sind die Reduktion des Reifenabriebs (auch umwelt- und gesundheitsrelevant) und die Verlängerung der Lebenszeit der Beläge, welche beim finanziellen Mehraufwand noch gar nicht berücksichtigt wurden.

Während in anderen Staaten, wie zB den Niederlanden, Großbritannien oder Schweiz, Mindestgriffigkeitswerte verbindlich vorgeschrieben sind, fehlt eine derartige Festlegung für Österreich (insbesondere hinsichtlich der Polierresistenz für Körnung kleiner als 4 mm).

Nachdem es aber heute nur den Straßenverwaltungen obliegt, wie und wann gehandelt wird, werden weiterhin auf Grundlage derzeitiger Vorschriften (RVS) Fahrbahnen in Österreich gebaut. Die dadurch erzielbaren Griffigkeiten entsprechen vielfach nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen. Die antragstellenden Abgeordneten meinen gemäß dem Beispiel Bayern sollten vergleichbare Griffigkeitsindikatoren vorgeschrieben werden. Darüber hinaus sollte mit der Sanierung besonders unfallträchtiger Hochgeschwindigkeitsstrecken, wie zB Tunneln oder Brücken, vor Schutzwegen und Kreuzungen, raschestmöglich begonnen werden.“

Der Verkehrsausschuss hat den erwähnten Antrag erstmals in seiner Sitzung am 25. Mai 2000 in Verhandlung genommen.

Den Bericht im Ausschuss erstattete der Abgeordnete Rudolf **Parnigoni**.

Nach Wortmeldungen der Abgeordneten Dr. Evelin **Lichtenberger**, Mag. Helmut **Kukacka**, Mag. Reinhard **Firlinger**, Anton **Wattaul**, Gabriele **Binder**, Emmerich **Schwemlein** und Andreas **Sodian** sowie des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie Dipl.-Ing. Michael **Schmid** beschloss der Ausschuss auf Antrag des Abgeordneten Rudolf **Parnigoni** einstimmig, die Verhandlungen zu vertagen.

Nach Wiederaufnahme der Verhandlungen am 27. Februar 2001 und Wortmeldungen der Abgeordneten Kurt **Eder**, Andreas **Sodian**, Dr. Evelin **Lichtenberger** und Mag. Helmut **Kukacka** sowie der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Dipl.-Ing. Dr. Monika **Forstinger** fand der Antrag 89/A(E) bei der Abstimmung nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Auf Antrag der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** und Mag. Helmut **Kukacka** beschloss der Ausschuss mit Stimmenmehrheit, dem Nationalrat den Entwurf einer EntschlieÙung betreffend Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr vorzulegen.

Diesem Antrag war folgende Begründung beigegeben:

„Im Zuge einer im Vorjahr zum Thema StraÙengriffigkeit abgehaltenen Enquete im Parlament wurden mehrere interessante Erkenntnisse gewonnen, die mittlerweile bereits zu entsprechenden Aktivitäten der zuständigen Behörden geführt haben.

So wurde festgestellt, dass die Erhöhung der Griffigkeit tatsächlich zu einer gewissen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen kann. Die derzeit bei der Herstellung von Straßenbelägen vorgeschriebenen Werte reichen grundsätzlich aus. Da sich der StraÙenzustand im Laufe der Zeit ändert, bedeutet das allerdings in der Praxis, dass vor allem dem tatsächlichen StraÙenzustand nach einigen Jahren – und damit der Einhaltung der in den jeweiligen Ausschreibungen vorgegebenen Parameter hinsichtlich der Haltbarkeit der Oberfläche – großes Augenmerk gewidmet werden muss, was letztlich die für die Sicherheit erforderliche Griffigkeit gewährleistet.

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass es zweckmäßig erscheint, zusätzlich für aus verschiedenen anderen Gründen besonders gefährdete Abschnitte – die letztlich sich auch als Unfallhäufungspunkte in der Statistik niederschlagen – gegenüber den ansonsten durchaus ausreichenden Werten erhöhte Griffigkeitsansprüche bei der Errichtung der Fahrbahndecken vorzusehen, um hier zusätzliche Sicherheit zu bieten.

Es erscheint daher nötig, die Arbeit im Sinne der genannten, auf Grund der Erkenntnisse bereits eingeleiteten Maßnahmen konsequent fortzusetzen. Um den – bei konsequenter Umsetzung des Maßnahmenpaketes zu erwartenden – Erfolg dieser Maßnahmen entsprechend zu dokumentieren bzw. widrigenfalls die Grundlage zu weiteren Maßnahmen zu schaffen, erscheint die Erfolgskontrolle in Gestalt eines entsprechenden Berichtes sinnvoll.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle die **beigedruckte EntschlieÙung** annehmen.

Wien, 2001 02 27

**Ernst Fink**  
Berichterstatter

**Mag. Reinhard Firlinger**  
Obmann

494 der Beilagen

3

**Anlage**

## **EntschlieÙung**

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, über die geplanten und durchgeführten Maßnahmen zur Entschärfung besonders gefährlicher Straßenstücke (Unfallsschwerpunkte) unter besonderer Berücksichtigung der Beschaffenheit des Straßenbelages nach Ablauf von zwei Jahren dem Nationalrat zu berichten.