

---

**400/A(E) XXII. GP**

---

**Eingebracht am 26.05.2004**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

### **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

der Abgeordneten Eder  
und GenossInnen

betreffend die Einführung rechtsverbindlicher Grenzwerte für die Griffigkeit von Fahrbahnen sowie ein Schwerpunktprogramm für die Beseitigung von Unfallhäufigkeitsschwerpunkten

Bereits in der letzten Gesetzgebungsperiode wurde ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Eder, Parnigoni, zur Verbesserungen der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Griffigkeit auf Österreichs Straßen im Verkehrsausschuss verhandelt. Im Rahmen eines umfangreichen Hearings mit Experten wurde die unbefriedigende Situation in Österreich hinsichtlich der Griffigkeit der Fahrbahnen analysiert und Vorschläge zur Verbesserung eingeleitet. Von der damaligen Verkehrsministerin Forstinger wurde die Durchführung konkreter Maßnahmen, insbesondere auch von Vorarbeiten für die Einführung rechtsverbindlicher Grenzwerte für die Griffigkeit, angekündigt. Das Parlament verabschiedete damals eine Entschliebung, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie innerhalb von zwei Jahren über die geplanten und durchgeführten Maßnahmen zur Entschärfung besonders gefährdeter Straßenstücke (Unfallsschwerpunkte) unter besonderer Berücksichtigung der Beschaffenheit des Straßenbelages dem Nationalrat erneut berichten wird.

Der genannte Bericht des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über die geplanten durchgeführten Maßnahmen zur Entschärfung besonders gefährlicher Straßenstücke wurde vom Verkehrsausschuss am 3. Juli 2003 enderledigt. Der Bericht hatte dabei nichts mit einer generellen Sanierung von Unfallhäufigkeitsschwerpunkten und Griffigkeitsproblemen zu tun, wie es eigentlich notwendig gewesen wäre. Zwar wurden seit dem Beschluss des Nationalrates eine Reihe zielorientierter Maßnahmen ergriffen, das eigentliche Problem, dass bis jetzt keine rechtsverbindlichen Griffigkeitsgrenzwerte festgelegt wurden und auch keine

Sanierung von Unfallhäufigkeitsschwerpunkten erfolgte, wurde aber nach wie vor nicht gelöst.

Damit kann nach wie vor der Kraftfahrer in Österreich seiner Verpflichtungen gemäß § 20 StVO nicht nachkommen, die Fahrgeschwindigkeit an den Straßenzustand anzupassen. Dem Lenker ist nicht zuzumuten, eine gewisse Fahrbahngriffigkeit, insbesondere bei Nässe, erkennen zu können.

Nach wie vor bedenklich sind auch die daraus entstehende unklare Rechtslage hinsichtlich Haftung des Straßenerhalters. Demgegenüber ist z.B. in der Schweiz klar geregelt, dass der jeweilige Straßenerhalter bei Unfällen auf Straßen mit nachweislich zu geringer Griffbarkeit zur Haftung herangezogen werden kann.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen nachstehenden

### **Entschließungsantrag:**

Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, im Rahmen des Bundesstraßengesetzes Mindestkriterien für die Griffbarkeit unter besonderer Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit festzulegen. Darüber hinaus ist in einer Vereinbarung mit den Ländern die Einhaltung dieser Mindestkriterien auch auf Landes- und Gemeindestraßen festzulegen.
2. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, die Straßenverkehrsunfallstatistik hinsichtlich Rutschunfällen zu analysieren und ein Sofortprogramm zur Sanierung von Unfallhäufigkeitsschwerpunkten auf Grund mangelnder Griffbarkeit der Fahrbahnen einzuleiten.

Zuweisungsvorschlag: Verkehrsausschuss

