

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

XXII. GP-NR

457/A (E)

2004 -10- 13

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend ein Maßnahmenpaket für mehr Verkehrssicherheit

Österreich liegt im Bereich der Verkehrssicherheit im internationalen Vergleich im negativen Spitzenfeld. So ist z.B. das mittlere Unfallrisiko der Bevölkerung in Österreich mit ca. 5,4 Unfällen pro 1.000 Einwohner höher als in allen anderen europäischen Staaten; auch das Verhältnis Unfallzahlen zu Kfz-Bestand bescheinigt Österreich mit 10,3 Verunglückten pro 1.000 Kfz einen europäischen Negativrekord.

Die nackten Zahlen haben dramatische Auswirkungen: Alle zehn Minuten verunglückt in Österreich ein/e VerkehrsteilnehmerIn. Jährlich sind rund 900 Todesopfer und zigtausende Verletzte zu beklagen. Die Zahl der Getöteten im Vergleich über mehrere Jahre hinweg stagniert auf hohem Niveau bzw. sinkt nur minimal. Dieser viel zu geringe „Fortschritt“ ist primär der besseren und schnelleren Erstversorgung und dem medizinischen Fortschritt zu verdanken, wie die unverändert hohe Unfallzahl, die permanente Zunahme von Verletztenzahlen, schweren Verletzungen und Langfrist- oder Dauerinvalidität belegen. Dies hat auch die jüngste Unfallbilanz mit ihren Zunahmen bei bekannt kritischen Verursachergruppen und Unfallursachen sowie bei den Unfall- und Verletztenzahlen bestätigt. Selbst nach den vorsichtigen Berechnungen des BMVIT selbst betragen die Gesamtkosten alleine für Unfälle im Straßenverkehr in Österreich über 3,6 Mrd. Euro jährlich. Da die Verkehrsteilnehmer diese Kosten nur teilweise tragen, ist dies nicht zuletzt ein wesentlicher Grund für Defizite bei Krankenversicherungen und Spitalserhaltern.

Der Zwang zum Handeln könnte kaum größer sein, die Regierungsparteien zeigen dennoch Scheu vor konsequenten und zielführenden Maßnahmen. Dies ist umso unverständlicher, als aus anderen Staaten zahlreiche spannende Ansätze für mehr Verkehrssicherheit bekannt sind. Darunter unter anderem

- + die „Vision Zero“ für Opfer- und Unfallzahlen als Oberziel, wie sie zB in Schweden Leitlinie des staatlichen Handelns ist,
- + der in vielen Staaten längst mit nachweisbarem Erfolg gegen die Minderheit der HochrisikolenkerInnen und WiederholungstäterInnen und auch zur Bewusstseinsbildung bei „neuen“ Delikten eingesetzte Punktführerschein,
- + die Beschlagnahme von Fahrzeugen bei schweren oder „vorsatz-artigen“ Delikten als wirkungsvolles zusätzliches Mittel der Disziplinierung,
- + eine angemessene Höhe und Valorisierung von Verkehrsstrafen, die (Beispiel Alkoholdelikte) gemessen an der Entwicklung der Einkommen nur mehr einen Bruchteil der Höhe etwa der Sechzigerjahre haben,
- + gezielte Konzentration der Ressourcen auf das Zurückdrängen besonders unfallträchtiger „Massendelikte“ wie Alkohol am Steuer oder überhöhte Geschwindigkeit,

+ die Erhöhung der Wahrscheinlichkeit, bei einem Delikt ertappt zu werden, durch entsprechende Maßnahmen bei Personalstand, Ausbildung, Motivation und Ausrüstung der Exekutive.

Für die Grünen ist die Verkehrssicherheit - entsprechend dem Staatsziel der Bundesverfassung, die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten - eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik. Menschenleben zu retten, Invalidität zu verhindern, Unfälle zu vermeiden muß Priorität bekommen.

Dazu braucht es neben entsprechender Gestaltung der großen Linien der Verkehrspolitik – etwa der Förderung sicherer Verkehrsträger und Mobilitätsformen, wie des Umweltverbundes Öffis/Radfahren/Zufußgehen – Beiträge zur Verkehrssicherheit auf allen Ebenen. Diese dürfen sich nicht, wie seitens der Regierungsparteien vorexerziert, auf wortgewaltige Ankündigungen („Halbierung der Toten“) beschränken und ansonsten unter ferner liefen rangieren. Alibi-Aktivitäten wie die jüngst abgefeierte minimale Erhöhung der weiterhin viel zu niedrigen Verkehrsstrafen oder das teilweise Kompensieren der für die Verkehrssicherheit völlig kontraproduktiven Personaleinsparungen bei der Exekutive nach jahrelanger Kritik sind eine Verhöhnung der Unfallopfer. Besonders fehl am Platz ist die jahrelange Verzögerung sinnvoller Maßnahmen, sei es wegen Lobbyrücksichtnahmen (Bsp. Alkohol am Steuer) oder wegen parteipolitisch motivierter Eitelkeiten (Bsp. Punkteführerschein – 10 Jahre Debatte heißt 1000 vermeidbare Todesopfer!). Im Sinne einer effizienten Verkehrssicherheitspolitik bei weitem unzureichend ist das Zurückziehen auf technische Lösungen, die entgegen der realen Verteilung der Unfallursachen auch das „Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2001“ dominieren.

Nicht zuletzt macht die absehbare krasse Verfehlung von Pfad (2004 - minus 25% bei den Unfalltoten im Vergleich zu 2001) und Ziel (2010 – minus 50%) des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms zusätzliche entschiedene Maßnahmen dringend nötig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLISSUNGSANTRAG:**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehrs, Innovation und Technologie im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Inneres wird aufgefordert, zum Schutz und zur Sicherheit der gesamten Bevölkerung und zugunsten der großen disziplinierten Mehrheit der VerkehrsteilnehmerInnen ein Verkehrssicherheitspaket mit folgenden vorrangigen Maßnahmen dringend umzusetzen:

- Langfristiges Ziel: Vision Zero - keine Toten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr, Tote dürfen kein obligatorischer Nebeneffekt der Mobilität sein;
- Verkehrssicherheits-Kampagnen zur Änderung von Mentalitäten und Verhaltensweisen, u.a. zu Alkohol, Raser, Gurtanlegen, Handy am Steuer;
- Einführung des Punktführerscheins mit dem Fokus auf Prävention, rasche Bewusstseinsbildung bei neuen gefährlichen Delikten und gezielter Zugriff bei HochrisikolenkerInnen und WiederholungstäterInnen;
- Schwerpunktaktion für Kindersicherheit
- Verkehrssicherheitsbeiträge statt Strafverfügungen, österreichweit einheitliche deutlich angehobene Mindesthöhen und in der Folge Valorisierung der Strafsätze, Zweckwidmung von Bundesanteilen der Strafgeder/Verkehrssicherheitsbeiträge für Verkehrssicherheitsmaßnahmen;
- Anpassung insbesondere des Strafniveaus und der Toleranzgrenzen bei Geschwindigkeitsübertretungen mindestens auf EU-Niveau;
- Section-Control gegen Raser;
- intensivierete Kontrolltätigkeit im Bereich Alkohol, denn seit 1998 steigt die Zahl der Alkoholunfälle (30% der „Alleinunfälle“);
- Gelbe Karte für Wiederholungstäter (jeder 5. alleinverunfallte Alko-Lenker ist ein „Wiederholungstäter“) in Form der befristeten Beschlagnahme des Fahrzeugs verfassungsrechtlich ermöglichen;
- Gelbe Karte für gewerbliche Sicherheits- und Sozialdumper (zB Überschreitung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten) durch Verankerung des Abstellens des Fahrzeugs über Gefahrguttransporte und inländische Betroffene hinaus;
- regelmäßige Erhebung der Quoten bei Alkohol am Steuer wie in anderen EU-Ländern;
- Mehrphasenausbildung: Verlängerung des Zeitraums für den Führerschein auf Probe von 2 auf mehr Jahre (Möglichkeit einer Verkürzung durch Pluspunkt);
- Kontrolldichte bei Telefonieren mit Handy am Steuer erhöhen, Prüfung eines generellen Telefonierverbots am Steuer;
- rechtliche Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs;
- Förderung des sicheren Öffentlichen Verkehrs durch eine Struktur- und Finanzierungsreform mit dem Ziel einer Angebots- und Qualitätsoffensive
- Schwerpunktaktion zur Hebung der LKW-Verkehrssicherheit, unter anderem durch sanktionierte zahlenmäßig definierte Abstandsregeln insbesondere im hochrangigen Netz, durch Maßnahmen zur nachhaltigen Senkung des Unfallrisikos bei Klein-LKW und durch Intensivierung der Kontrollen;
- Prüfung der generellen Senkung der Tempolimits für Kfz;
- Prüfung der weiteren Absenkung des Alkohollimits;
- offensives Betreiben einer ambitionierten verkehrssicherheitspolitischen Linie auf EU-Ebene, u.a. hinsichtlich einer Verschärfung der Kuhfänger-Regelung;
- gesetzliche Verankerung der Verkehrsstatistik, Prüfung der Wiederaufnahme der aus Kostengründen eingestellten Sachschadensstatistik;
- Durchforstung des Schilderwaldes.

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuß vorgeschlagen.*

*Michael J. Rossi-Julesen / Moser*

REGS.G:\ANTRAEGE\ENTSCHL\SELBST\XXII\SEA464.DOC

*Sachverständigenrat*