



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP-NR

3114 /AB

2005 -08- 09

GZ. BMVIT-11.000/0019-I/CS3/2005 DVR:0000175

zu 3141 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 9. August 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3141/J-NR/2005 betreffend Unfallstatistik auf Österreichs Autobahnen, die die Abgeordneten Parnigoni und GenossInnen am 9. Juni 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie viele Unfälle mit Personenschaden gab es in den Jahren 2003 und 2004 bzw. im Zeitraum von Jänner bis Mai 2005 auf Österreichs Autobahnen?

Antwort:

Im Jahr 2003 ereigneten sich im ASFINAG-Netz (Autobahnen und Schnellstraßen) insgesamt 2.845 Unfälle mit Personenschäden (UPS), im Jahr 2004 waren 2.806 UPS zu verzeichnen - im Zeitraum 1.1. bis 30.4.2005 waren es 747 UPS (vorläufiger Wert - für den Zeitraum ab 1.5.2005 liegen noch keine Daten vor).

Frage 2:

Wie viele Unfälle mit tödlichem Ausgang gab es in den Jahren 2003 und 2004 bzw. im Zeitraum von Jänner bis Mai 2005 auf Österreichs Autobahnen? Innerhalb welcher Autobahnabschnitte und wann ereigneten sich diese jeweils?

Antwort 2:

Im Jahr 2003 ereigneten sich im ASFINAG-Netz (Autobahnen und Schnellstraßen) 114 Unfälle mit Todesfolge (dabei starben 141 Menschen), im Jahr 2004 waren es 126 Unfälle mit Todesfolge (140 Getötete), im Zeitraum 1.1. bis 30.4.2005 waren es 24 Unfälle mit Todesfolge, wobei 27 Personen getötet wurden (vorläufiger Wert - für den Zeitraum ab 1.5.2005 liegen noch keine Daten vor).

Frage 3:

Haben sich in den letzten beiden Jahren etwaige Unfallhäufungspunkte auf Österreichs Autobahnen herauskristallisiert? Wenn ja, wo befinden sich diese und wie wollen Sie die Gefährlichkeit dieser Abschnitte im Detail entschärfen?

Antwort:

Das Unfallgeschehen auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen wird von der ASFINAG laufend beobachtet und analysiert.

Das laufende Monitoring des Unfallgeschehens erfolgt nach den sogenannten Unfallraten je Streckenabschnitt (= Unfälle pro Mio. Kfz-km im betrachteten Abschnitt) - diese Darstellungsform inkl. grafische Darstellung auf einem Straßengraphen wurde auch im EU-Projekt EuroRAP gewählt - siehe www.eurorap.org.

Die Unfallraten im ASFINAG-Netz liegen zwischen 0,00 und 0,60 Unfälle pro Mio. Kfz-km (einzelne Ausreißer bis 0,80) - der Mittelwert für das ASFINAG-Netz beträgt rd. 0,12 Unfälle pro Mio. Kfz-km.

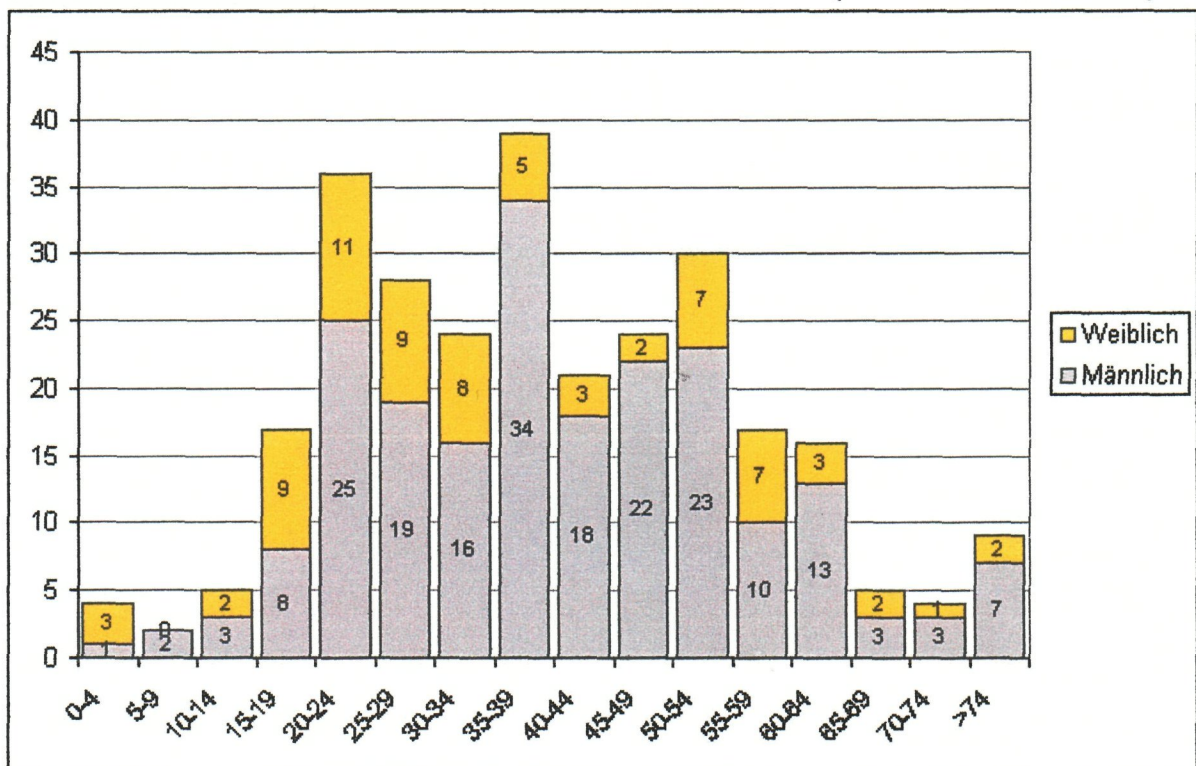
Streckenabschnitte mit signifikant hohen Unfallraten werden einer vertieften sicherheitstechnischen Analyse (Road Safety Inspection) unterzogen und es werden die dabei vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt. So ist z.B. die Errichtung der Section Control im Wechselabschnitt das Ergebnis einer Analyse dieses Abschnittes. Es liegen mittlerweile beeindruckende Zahlen hinsichtlich der Unfallreduktion in diesem Abschnitt vor (Reduktion der Unfälle gegenüber dem Vergleichszeitraum um 68% - der Unfälle bei nasser Fahrbahn sogar um 86%).

Frage 4:

Wie sieht die Altersstruktur der in den Jahren 2003 und 2004 auf Österreichs Autobahnen tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer aus?

Antwort:

Getötete im ASFINAG-Netz nach Altersstruktur und Geschlecht (Summe 2003 und 2004):



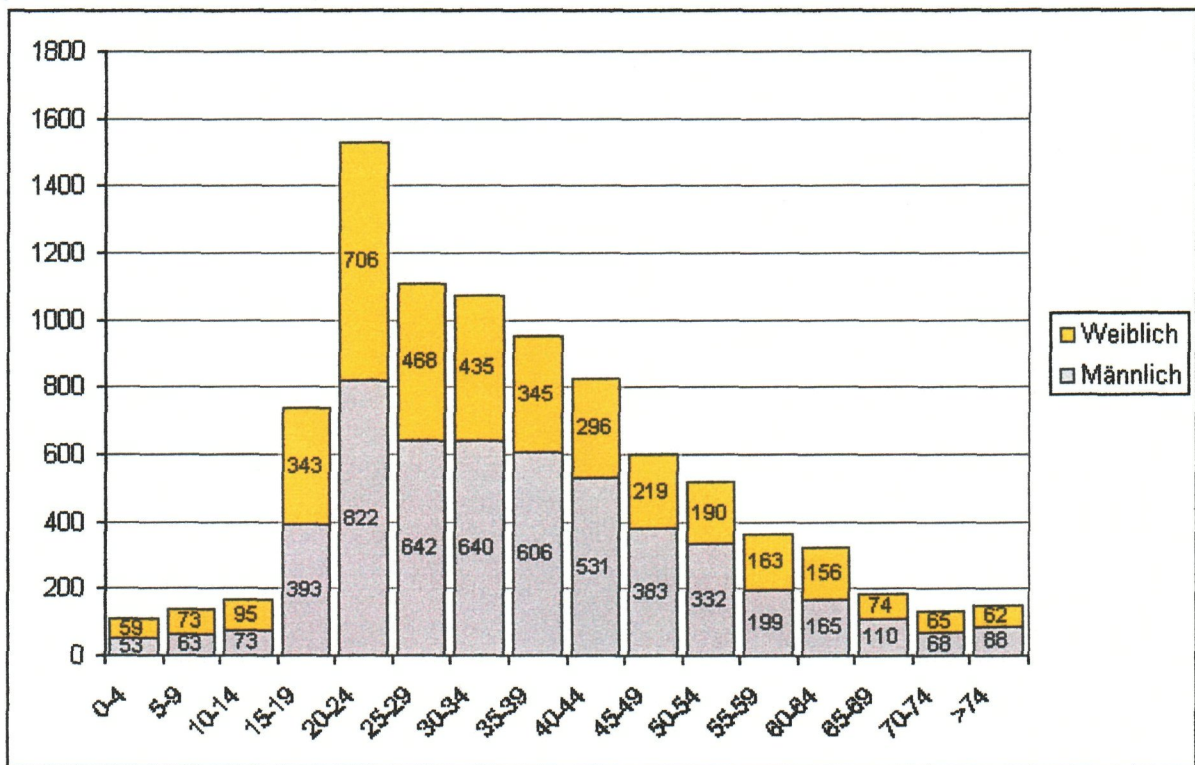
Frage 5:

Wie viele Frauen, wie viele Männer verunglückten in den Jahren 2003 und 2004 auf Österreichs Autobahnen?

Antwort:

Der Anteil der Männer an den Verunglückten betrug 2003 und 2004 58%, der der Frauen 42%, von den Getöteten waren 74% männlich und 26% weiblich.

Verunglückte (Verletzte und Getötete) im ASFINAG-Netz nach Altersstruktur und Geschlecht (Summe 2003 und 2004):

**Frage 6:**

Welche Maßnahmen planen Sie im Detail, um vor den Unfallrisiken auf Österreichs Autobahnen zu warnen?

Antwort:

Neben den bereits installierten Anlagen (Nebelwarnanlage im oberösterreichischen Seengebiet auf der A1, Wechselverkehrszeichenanlage auf der A2 - in Verbindung mit Section Control), welche abhängig von Witterungszuständen (Sichtweite bei Nebel bzw. nasse Fahrbahn) die Verkehrsteilnehmer warnen bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen schalten, ist die Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen geplant, welche auch diese Funktionalitäten abdecken.

In Nebelgebieten werden die Verkehrsteilnehmer mit den Nebelpunkten und den entsprechenden Hinweistafeln aufgefordert, ihre Fahrgeschwindigkeit an die Sichtverhältnisse anzupassen.

Bei Baustellenbereichen wird auf allfällig mögliche Staubildungen hingewiesen (statisch) - ebenfalls gibt es Hinweise auf Unfallhäufungsstellen mit dem Hinweis die Fahrgeschwindigkeit anzupassen.

Im Vorportalbereich der Tunnelanlagen wurden bereits die ersten Informationstafeln angebracht, welche situationsgerecht Hinweise und Warnungen an die Verkehrsteilnehmer kommunizieren können - diese Maßnahme soll sukzessive auf alle Tunnelanlagen ausgedehnt werden.

Weiters sind entlang des ASFINAG-Netzes Plakatstandorte vorhanden, wo laufend Verkehrssicherheitshinweise (z.B. Info-Kampagnen des bmvit, des BMI oder des Kuratoriums für Verkehrssicherheit) an die Verkehrsteilnehmer kommuniziert werden.

Frage 7:

Was werden Sie unternehmen, um die im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm festgeschriebenen Ziele bis zum Jahre 2010 zu erreichen?

- a.) Planen Sie in diesem Zusammenhang auch ressortübergreifende Initiativen mit dem B.M.I.? Wenn ja, welche, wann werden diese gesetzt und mit welchen Kosten ist in diesem Zusammenhang zu rechnen?

Antwort:

Wie bereits in der Beantwortung der Frage 3 ausgeführt, wird das Unfallgeschehen auf dem ASFINAG-Netz laufend beobachtet und analysiert. Streckenabschnitte mit signifikant hohen Unfallraten werden einer vertieften sicherheitstechnischen Analyse (Road Safety Inspection) unterzogen und es werden die dort vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt. Expertenschätzungen gehen von einer Reduktion der Unfallzahlen um mehr als 10% bei der Umsetzung des Instruments der Road Safety Inspection aus.

Darüber hinaus werden von der ASFINAG zahlreiche andere Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzt:

- Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen (Reduktion der Anzahl der Verkehrsunfälle von rd. 35% in den Gebieten mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen werden erwartet)
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Tunnelanlagen (2. Röhren, Verbesserung Lüftung, Beleuchtung, etc.)
- Maßnahmen gegen Geisterfahrer (verbesserte optische Führung in den Anschlussstellen)

Die Errichtung von Verkehrsüberwachungsanlagen wie z.B. Radargeräten und Section Control-Anlagen erfolgt in enger Abstimmung mit dem BMI. Die bislang installierten Section Control-Anlagen wurden von der ASFINAG errichtet und finanziert und werden vom BMI betrieben. Die Errichtungskosten einer Section Control-Anlage belaufen sich auf rd. 0,8 Mio. EUR.

Mit freundlichen Grüßen

