



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

XXII. GP.-NR
3981 /AB

2006 -05- 0 2

zu 4033 /J

GZ. BMVIT-9.000/0006-I/CS3/2006 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, am 2. Mai 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4033/J-NR/2006 betreffend Tempo 160 und Kampagne „Bleib am Leben – Geh vom Gas“, die die Abgeordneten Mag. Melitta Trunk und GenossInnen am 2. März 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 3:

Unterstützen Sie das Projekt „Tempo 160“?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Projektidee ist die Flexibilisierung der Geschwindigkeiten nach Witterungsbedingungen, Straßenverhältnissen und Verkehrsaufkommen von 80km/h bis zu 160km/h. Diese Idee unterstütze ich, weil ich von der Sinnhaftigkeit der auf Verkehrs- und Wetterverhältnisse angepassten Geschwindigkeitslimits völlig überzeugt bin. Mit der Telematik haben wir die modernste Technologie in Händen, die wir nicht nur zur Homogenisierung von Geschwindigkeiten, sondern auch zur Steigerung der Verkehrssicherheit gezielt einsetzen können.

Fragen 4 bis 7 und 9:

Halten Sie Tempo 160 für eine geeignete Maßnahme, um auf der A 10 zwischen Spittal Ost und Paternion die Verkehrssicherheit zu steigern?

Wenn ja, warum?

Halten Sie den Streckenabschnitt auf der A10 zwischen Spittal Ost und Paternion nach verkehrstechnischen Kriterien für das Projekt „Tempo 160“ geeignet?

Wenn ja, warum?

Welche Effekte zur Reduzierung der Gefahr von Leib und Leben im Straßenverkehr werden mit Tempo 160 erreicht?

Antwort:

Natürlich halte ich das Projekt „Flexibilisierung von Geschwindigkeiten“ als verkehrssicherheitssteigernde Maßnahme. In der Praxis angewandt, wird die Verkehrstelematik bereits in Form von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, mit denen die Zahl der Unfälle um bis zu 35 Prozent, die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden um bis zu 31 Prozent und die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten um bis zu 30 Prozent gesenkt werden können. Darüber hinaus verkürzt ein Telematik gestütztes Notrufsystem die Rettungszeiten um 40 – 50 Prozent. Insgesamt kann der Verkehrsfluss um 10 – 15 Prozent erhöht werden, was wiederum weniger Stau und eine Zeit- und Geldersparnis bedeutet.

in konsequenter Fortsetzung der Idee der Verkehrsbeeinflussungsanlagen und deren Anwendungsbereich stellt die Flexibilisierung von Geschwindigkeiten einen weiteren Schritt hin zum umfassenden Einsatz der Verkehrstelematik dar. Die Idee, Geschwindigkeiten angepasst an Wetter-, Straßen- und Verkehrsverhältnisse mittels verkehrstelematischer Einrichtungen zu flexibilisieren, entspricht nicht nur dem technologischen Fortschritt sondern steigert die Verkehrssicherheit enorm.

Frage 8:

Welche verkehrstechnischen Kriterien und welche anderen Kriterien waren für die Auswahl der A10 zwischen Spittal Ost und Paternion als Teststrecke für Tempo 160 entscheidend?

Antwort:

Das gesamte Autobahnnetz wurde nach idealen, verkehrssicheren Streckenabschnitten untersucht. Davon haben sich 12 Streckenabschnitte auf dem hochrangigen Straßennetz als besonders geeignet erwiesen. Nach nochmaliger Analyse und eingehenden verkehrssicherheitstechnischen Untersuchungen wurde dann der Abschnitt auf der A10 als optimal geeignet ausgewählt.

Im Rahmen der verkehrssicherheitstechnischen Untersuchung wurden die räumliche Linienführung (Kurven, Längsneigung, Straßenumfeld, Sichtweiten), das Verkehrsaufkommen (Verkehrsstärken, Schwerverkehrsanteil), das Unfallgeschehen (Entwicklung des Unfallgeschehens in den letzten 3 Jahren, Parameter der örtlichen Unfallforschung, Unfallhäufigkeit und Beurteilung der Gefahrenkognition) der Straßen und Fahrbahnzustand (Straßengriffigkeit, Art der baulichen Trennungen), das Blickverhalten und Gefahrenerkennung einbezogen.

Für die Auswahl des Streckenabschnittes A10 – Tauernautobahn von der Anschlussstelle Spittal/Ost bis zur ASt. Paternion-Feistritz als Versuchsstrecke für geschwindigkeitssteuernde Verkehrssicherheitsmaßnahmen waren folgende allgemeine Gründe maßgebend:

- sichere Verkehrsführung bei geringem Verkehr (sehr häufig geringste Verkehrsaufkommen)
- insgesamt homogener Abschnitt

- 2 Fahrstreifen und weitläufige Trassierung, die Mindestradien von 800m und 1000m gewährleisten ausreichende Sichtweiten
- Geringes Unfallgeschehen. Die Unfallrate liegt sowohl mit 0,042 (d.h. 0,042 Unfälle pro 1 Mio. gefahrene Kfz-km) als auch mit 0,090 deutlich unter dem österreichweiten Durchschnitt von 0,115 auf Autobahnen
- auch bei starken Verkehrsbelastungen unterdurchschnittlich hohe Unfallzahlen
- keine komplexen und schwierigen Ein- und Ausfahrten
- keine schwierigen Geländeformationen und Topographien
- äußerst geringes Konflikt- und Gefahrenpotential bei Fahren mit höherer Geschwindigkeit

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom, enclosed within a large, irregular oval shape.