

4394/AB XXII. GP

Eingelangt am 18.08.2006

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.000/0021-I/PR3/2006 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, am August 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4414/J-NR/2006 betreffend Section Control provoziert mehr Unfälle, die die Abgeordneten Marizzi und GenossInnen am 22. Juni 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Seit wann ist Ihnen die Unfallhäufigkeit auf dem A2 – Wechselabschnitt bekannt und wie lauten die statistischen Unfalldaten sowohl in Fahrtrichtung Wien als auch in Fahrtrichtung Graz für die Jahre 2004, 2005 und 2006 ?

Antwort:

Der Wechselabschnitt der A2 Süd Autobahn ist seit langem als unfallträchtige Strecke bekannt. Insbesondere wurde in den letzten Jahren vermehrt festgestellt, dass ein hoher Anteil an Unfällen bei Nässe zu verzeichnen war. Aus diesem Grund hat die ASFINAG im Jahr 2003 eine Road-Safety-Inspection beim Kuratorium für Verkehrssicherheit beauftragt.

Neben einer Anzahl weiterer Maßnahmen wurde die Errichtung der gegenständlichen Section-Control Anlage vorgeschlagen, welche unmittelbar in Abstimmung mit dem BMI und der Verkehrsbehörde umgesetzt wurde. Die Inbetriebnahme der Section Control erfolgte im Februar 2005.

Die statistischen Unfalldaten der Jahre 2004 und 2005 zwischen der Anschlussstelle Wiener Neustadt West und der Anschlussstelle Aspern sind meiner Beantwortung angeschlossen. Die Unfallaufnahme und statistische Meldung an das statistische Zentralamt erfolgt durch die dafür zuständige Exekutive. Eine Auswertung der abschnittsgenauen Daten für 2006 liegt mir noch nicht vor.

Frage 2:

Wo liegen nach Ministeriuminternen Erhebungen die Unfallhäufungspunkte im hochrangigen Straßennetz, geordnet nach Bundesländern ?

Antwort:

Die Unfallhäufungspunkte gemäß RVS 02.02.21 des Jahres 2005 sind in der Anlage 2 angeführt.

Frage 3:

Welche Maßnahmen werden von Ihnen zur Sanierung dieser Unfallhäufungspunkte gesetzt und welche Investitionen haben diese zur Folge, geordnet nach Unfallhäufungspunkten?

Antwort:

Da die Auswertung und Bekanntgabe der Unfallhäufungspunkte 2005 erst seit kurzem vorliegt, gibt es noch keine abschließende Stellungnahme und keinen Maßnahmenkatalog zu den einzelnen Unfallhäufungspunkten.

Frage 4:

Ist es richtig, dass der Kapitalaufwand für die Kontrolle der 160km-Teststrecke 5,1 Mio. € betrug?

Antwort:

Nein. Die Kontrolle der 160 km/h-Teststrecke erfolgt via einer mobilen Section Control-Anlage. Derartige Anlagen sind mobil und können jederzeit und überall am hochrangigen Straßennetz eingesetzt werden. Die Anschaffung einer Section Control beläuft sich auf ca. 1,1 Mio. €

Frage 5:

Wie rechtfertigen Sie die Priorisierung dieser Teststrecke gegenüber der Sanierung von Strecken mit hoher Unfallhäufigkeit?

Antwort:

Die ASFINAG ist - völlig unabhängig von einem verkehrsinnovativen Projektversuch – bemüht, alle kurzfristig realisierbaren Maßnahmen bei Unfallhäufungsstellen sofort durchzuführen. Insbesondere war die Installation der Section Control am Wechsel eine dieser unmittelbaren Maßnahmen.

Frage 6:

In welcher Form werden Sie sich für die belastete Autobahnfeuerwehr in den betroffenen Abschnitten einsetzen?

Antwort:

Betreffend Einsatz der Autobahnfeuerwehren gibt es eine entsprechende Vereinbarung der ASFINAG mit dem Bundesfeuerwehrverband.

Frage 7:

Werden Sie eine Regelung im Ministerrat vorschlagen, wonach die soziale Absicherung der Feuerwehrmitglieder garantiert wird?

Antwort:

Maßnahmen zur sozialen Absicherung der Feuerwehrmitglieder fallen nicht in meine Kompetenz.

Frage 8:

Welche Maßnahmen werden generell von Ihnen zur Eindämmung der Unfallhäufigkeit getroffen und welche Kosten werden dadurch verursacht?

Antwort:

Die durchgeführten Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallhäufungsstellen auf dem ASFINAG-Netz entsprechen in ihrer Durchführung den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen bzw. Richtlinien. Darüber hinaus führt die ASFINAG seit mehreren Jahren Road Safety Inspections auf ausgewählten Straßenstücken durch.

Eine Differenzierung der Investitionskosten bezogen auf die Unfallhäufungsstellen erfolgt nicht. Hier möchte ich anmerken, dass eine eher geringe Anzahl an Unfallhäufungsstellen einem großen Investitionsvolumen - welches für die Steigerung der Verkehrssicherheit auf dem gesamten Netz verwendet wird - gegenübersteht. Es werden z.B. jährlich rund € 300 Mio. in die Verbesserung der Tunnelsicherheit investiert, wobei festzustellen ist, dass Tunnels statistisch nur selten als Unfallhäufungsstelle auftreten.

Frage 9:

Wie werden Sie konkret mit den negativen Folgen der Section Control-Überwachung im Bereich des A 2-Wechselabschnittes umgehen und welche konkreten Veränderungen sind geplant?

Antwort:

Aus verkehrstechnischer Sicht wurde vom Amtsachverständigen der Verkehrsbehörde im November 2005 festgestellt, dass die vorliegenden Unfallzahlen nachweislich untermauern, dass die getroffenen Maßnahmen (Installation der Section Control Anlage) eine positive Auswirkung auf das Unfallgeschehen haben. Wenn gleich auch die vorhandenen Werte noch nicht statistisch ausreichend abgesichert sind, so ist die Tendenz sowohl bei den Personenschadensunfällen, als auch bei den Sachschadensunfällen mit etwa einer Halbierung des Unfallgeschehens zu erkennen.

Eine endgültige Beurteilung lässt sich derzeit nicht durchführen, da die Zeiträume, in denen die Anlage in Betrieb ist, für ein statistisch aussagekräftiges Urteil zu kurz ist. Unmittelbar negative Folgen, die sich zwangsläufig aus der Installation der Section Control ableiten, sind nicht erkennbar; es ist jedoch eine wesentliche Reduzierung im Bereich der Section Control unbestritten. Sollten die eingeleiteten Detailuntersuchungen jedoch einen Änderungsbedarf an der Anlage aufzeigen bzw. Maßnahmen außerhalb des überwachten Streckenabschnittes empfehlen, wird dies selbstverständlich bei den betrieblichen Maßnahmen berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Beilagen

Anlage 1.1 - Unfallauswertung A 2, Fahrtrichtung 1 (Richtung Süden)
Anlage 1.2 - Unfallauswertung A 2, Fahrtrichtung 2 (Richtung Norden)
Anlage 2 - Unfallhäufungsstellen im ASFINAG-Netz

Anmerkung der Parlamentsdirektion:

Die vom Bundesministerium übermittelten Anlagen stehen nur als Image (siehe **Anfragebeantwortung gescannt**) zur Verfügung.