

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 400/A(E) der Abgeordneten Kurt Eder, Kolleginnen und Kollegen betreffend die Einführung rechtsverbindlicher Grenzwerte für die Griffigkeit von Fahrbahnen sowie ein Schwerpunktprogramm für die Beseitigung von Unfallhäufigkeitsschwerpunkten

Die Abgeordneten Kurt Eder, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 26. Mai 2005 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Bereits in der letzten Gesetzgebungsperiode wurde ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Eder, Parnigoni, zur Verbesserung 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 Entschließung, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie innerhalb von zwei Jahren über die geplanten und durchgeführten Maßnahmen zur Entschärfung besonders gefährdeter Straßenstücke (Unfallhäufigkeitsschwerpunkte) unter besonderer Berücksichtigung der Beschaffenheit des Straßenbelages dem Nationalrat erneut berichten wird.

Der genannte Bericht des Bundesministers 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 seinen 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 Griffigkeit zur Haftung herangezogen werden kann.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 15. Februar 2005 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Stefan **Prähauser**, Christoph **Kainz**, Klaus **Wittauer**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Dr. Peter **Marizzi** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Eduard **Mainoni** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Weiters nahm der Verkehrsausschuss den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 22. September 2005 in Verhandlung. An dieser Debatte beteiligten sich der Abgeordnete Werner **Miedl** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag keine Mehrheit.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2005 09 22

Klaus Wittauer

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann