

GZ. 17000/12-CS3/03



Bericht an den Nationalrat über die Entschließung Nr. 63

Die gegenständliche Entschließung führte im Verkehrsressort zu einer weiteren Verstärkung der laufenden Bemühungen zur Hebung der Verkehrssicherheit am Straßennetz.

Die in Österreich und vergleichbaren Ländern Europas gängigen Definitionen von Unfallhäufigkeitsstellen nehmen grundsätzlich keinen Bezug auf die Beschaffenheit des Straßenbelages, sondern umfassen die Gesamtheit der Unfall- und Fahrbahnbedingungen. Daher ist es auch nicht verwunderlich, wenn in Parameterstudien die alleinige Abhängigkeit von Unfällen bzw. der zahlreichen Unfallhäufigkeitsstellen von einem einzigen Parameter, z.B. der Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche, nicht nachgewiesen werden kann. Dies hat auch eine großangelegte Studie der Technischen Hochschule in Aachen (Mai 2002) ergeben. In umgekehrter Richtung ergibt aber die Auswertung von Unfällen bei versuchter Zuordnung zu einigen wenigen Parametern (Nässealleinunfälle als Indikator für Mängel in der Beschaffenheit des Straßenbelages) praktisch keine Unfallhäufungsstellen. Konkret wurde das im Verantwortungsbereich des bmvit liegende Autobahnen- und Schnellstraßennetz untersucht, mit dem Ergebnis, dass im Jahre 1999 (hiefür liegen Griffigkeits- und Spurrinnenmessungen vor) eine Konzentration von Nässeunfällen, die definitionsgemäß einer Unfallhäufungsstelle entspricht, an keinem Ort erreicht wurde.

Allerdings muss zugestanden werden, dass die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten von Unfällen als Funktion des Zustandes des Straßenbelages bei nassen Fahrbahnbedingungen tendenziell höher ist als bei trockener Fahrbahn. Das Ziel des Straßenerhalters muss daher ein möglichst guter Zustand des Straßenbelages, konkret mit guter Griffigkeit und nur geringen Spurrinnen sein. Während die Ermittlung der Spurrinntiefen von Straßenbelägen und allfälligen Folgen (verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen) seit Jahrzehnten Stand der Technik ist, wird die systematische Messung der Fahrbahngriffigkeit erst seit rund 10 Jahren in den Ländern Mitteleuropas praktiziert. Die Messverfahren, -bedingungen und -ergebnisse sind trotz großen Bemühungen aller Beteiligten nicht wirklich vergleichbar, was auch die Bewertung von Maßnahmen im Falle des Vorliegens unbefriedigender Ergebnisse erschwert.

In Österreich wurden die bundesweiten Griffigkeitsmessungen am damaligen rund 11.500 km langen Bundesstraßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen B) vor rd. 10 Jahren begonnen und der 2. Durchgang im Herbst 2002 abgeschlossen. Der Vergleich der Messergebnisse der beiden Durchgänge zeigt eine signifikante Verbesserung der Griffigkeit der Fahrbahnoberflächen auf allen genannten Straßenkategorien. Hier muss erwähnt werden, dass die Bundesstraßen B per Bundesgesetz im April 2002 in die Kompetenz der Länder übertragen wurden und sich daher seither nicht mehr im Verantwortungsbereich des bmvit befinden.

Die festgestellte Verbesserung der Griffigkeit des Straßenbelages und damit Hebung der Verkehrssicherheit der Bundesstraßen wurde durch zielgerichtete Maßnahmen unterstützt.

GZ. 17000/12-CS3/03

- **Verbindliche Festlegung von Anforderungen an die Polierresistenz von Grobzuschlagsstoffen von Fahrbahndecken durch die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) 8.01.14 „Anforderungen an die Asphaltsschichten per 01. November 2001“.**
- **Untersuchung des Einflusses des Sandes auf das Polierverhalten bituminöser Decken durch ein Vorhaben der Straßenforschung. Die Ergebnisse liegen erst seit März 2003 vor und zeigen, dass bisher der Einfluss des Sandes unterschätzt wurde. Die Überprüfung und Adaptierung der entsprechenden Richtlinien und Vorschriften durch die Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) wurde in Angriff genommen.**
- **Gründung eines technischen Fachausschusses in der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) betreffend die Festlegung von Anforderungen an die Fahrbahnoberflächen von Straßen. Eine Richtlinie zur Messung der Griffigkeit wurde bereits erarbeitet und im November 2002 veröffentlicht. (RVS 11.066, Teil V „Griffigkeitsmessungen mit dem Stuttgarter Reibungsmesser, System Road STAR“). Richtlinien zur Messung der Querebenheit, Längsebenheit und Textur sind weit fortgeschritten und stehen vor dem Abschluss. Der Fachausschuss hat ein Arbeitspapier über Grundsätze bei Griffigkeitsmessungen neuer Straßendecken im Zuge der Abnahme und zum Ablauf der Verjährungsfrist für die Gewährleistung erstellt und an die materialspezifischen Fachgremien übergeben.**
- **Der bedeutendste Schritt muss in der Herausgabe einer Dienstanweisung des Verkehrsressorts über vorläufige Griffigkeitsanforderungen für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt und Beton am 28. November 2002 gesehen werden. Sie ist entsprechend der ho. Zuständigkeit, an die ASFINAG gerichtet und setzt erstmalig funktionelle Anforderungen für die Griffigkeit von neuen Deckschichten zum Zeitpunkt der Abnahme (Verkehrsfreigabe) und zum Ablauf der Verjährungsfrist für die Gewährleistung (nach 2 - 5 Jahren je nach Deckentyp) des höchstrangigen Straßennetzes fest.**
- **Im März 2003 wurde der Schlussbericht über den 2. Durchgang der Griffigkeits- und Spurrinnenmessungen auf den ehemaligen Bundesstraßen B-Netz (rd. 10.000 km) vorgelegt. Wie bereits erwähnt, hat sich auch bei dieser Straßenkategorie eine signifikante Verbesserung des Griffigkeitsniveaus gegenüber der Erstmessung Mitte der 90er Jahre ergeben. Mit der Auswertung und Übergabe der Ergebnisse an die Bundesländer werden die messtechnischen Aktivitäten aber auch weiterführende ho. Aktivitäten (Unfallanalysen) auf dieser Straßenkategorie beendet sein und müssen künftig auf Initiative der einzelnen Bundesländer erfolgen.**
- **Die Ergebnisse am ehemaligen Bundesstraßen B-Netz erlauben in Verbindung mit den bereits vorliegenden Ergebnissen an Autobahnen und Schnellstraßen die Beibehaltung des bisherigen „Bewertungshintergrundes“. Damit ist es möglich, den Straßenerhaltern Verhaltensmaßnahmen beim Überschreiten eines „Warnwertes“ (verstärkte Beobachtung) bzw. eines „Schwellenwertes“ (Handlungsbedarf) vorzugeben.**
- **Auf den Autobahnen und Schnellstraßen (ASFINAG Netz) ist im heurigen Jahr der Start des 3. Messdurchganges der Zustandserfassung (u.a. Griffigkeit und Spurrinnen) durch die ASFINAG geplant.**
- **Das bmvt wird gemeinsam mit der ASFINAG den Einfluss der Aufnahme von Griffigkeitsanforderungen beim Bau neuer Fahrbahndecken verfolgen und ihre Entwicklung,**

GZ. 17000/12-CS3/03



auch im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen, dokumentieren, sodass eine konkrete Erfolgskontrolle im Autobahnen- und Schnellstraßen-Netz durchgeführt werden kann.

Bei all den angeführten Aktivitäten soll aber nicht außer Acht gelassen werden, dass der Einfluss der Fahrbahnoberfläche auf das Unfallgeschehen nur einer von vielen ist. Wie aus dem vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erarbeiteten und von der Bundesregierung im Dezember 2001 verabschiedeten „Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2002 - 2010“ ersichtlich, betreffen nur 4 der im Programm enthaltenen rd. 110 Parameter einen Einfluss der Straßenoberfläche. Das daraus resultierende Potential wurde realistischweise mit rd. 2 % bei Unfällen mit Personenschäden bzw. mit rd. 1 % an Unfalldoten bis zum Jahr 2010 abgeschätzt.