



REPUBLIK ÖSTERREICH

WERNER FAYMANN

BUNDESMINISTER

Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-11.000/0060-I/PR3/2007 DVR:0000175

XXIII. GP.-NR

1683 /AB

18. Dez. 2007

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer

zu 1941 J

Parlament  
1017 Wien

Wien, 14. Dezember 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1941/J-NR/2007 betreffend Motorradlärm, die die Abgeordneten Barbara Zworschitz, Freundinnen und Freunde am 9. November 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wie viele Unfälle mit Motorradbeteiligung gab es in den letzten 5 Jahren, bitte nach Gemeindestraßen, Landes- und Bundesstraßen gegliedert?

**Antwort:**

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Leichtmotorrädern und Motorrädern für die Jahre 2002 bis 2006, gegliedert nach Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten, sind in der nachstehenden Tabelle 1 zusammengefasst.

**Tabelle 1: Unfallgeschehen mit Beteiligung von Leichtmotorrädern und Motorrädern;  
Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten; 2002-2006**

	Ortsgebiet				Freiland						Ins- gesamt
	Landes- str. B <sup>1)</sup>	Landes- straßen	Sonst. Straßen	zusam- men	Auto- bahnen	Schnell- straßen	Landes- str. B <sup>1)</sup>	Landes- straßen	Sonst. Straßen	zusam- men	
<b>Unfälle</b>											
<b>2006</b>	675	338	781	1.794	80	10	784	672	132	1.678	<b>3.472</b>
<b>2005</b>	639	250	746	1.635	76	8	788	643	146	1.661	<b>3.296</b>
<b>2004</b>	609	270	781	1.660	77	10	753	659	159	1.658	<b>3.318</b>
<b>2003</b>	686	291	830	1.807	92	11	908	633	166	1.810	<b>3.617</b>
<b>2002</b>	581	277	767	1.625	56	-	748	654	156	1.614	<b>3.239</b>
<b>Verletzte</b>											
<b>2006</b>	705	345	791	1.841	83	10	827	698	127	1.745	<b>3.586</b>
<b>2005</b>	655	252	741	1.648	82	6	825	656	150	1.719	<b>3.367</b>
<b>2004</b>	641	284	775	1.700	79	14	804	679	166	1.742	<b>3.442</b>
<b>2003</b>	711	297	834	1.842	95	11	977	646	173	1.902	<b>3.744</b>
<b>2002</b>	595	284	775	1.654	58	-	792	687	157	1.694	<b>3.348</b>
<b>Getötete</b>											
<b>2006</b>	10	6	2	18	4	1	39	28	5	77	<b>95</b>
<b>2005</b>	6	4	7	17	1	3	45	30	2	81	<b>98</b>
<b>2004</b>	6	4	7	17	5	-	41	33	2	81	<b>98</b>
<b>2003</b>	11	5	3	19	5	1	42	39	3	90	<b>109</b>
<b>2002</b>	11	3	7	21	4	-	27	29	8	68	<b>89</b>

1) In Wien Hauptstraßen B; bis 31.3.2002 Bundesstraßen B.

### Frage 2:

Liegen Ihnen detailliertere Untersuchungen bzw. Statistiken zur Art der Motorradbeteiligung bei diesen Unfällen vor, wenn ja, welchen Inhalt und welche Ergebnisse haben diese?

### Antwort:

Für das Jahr 2006 liegen Untersuchungen zu verletzten und getöteten Motorrad- und LeichtmotorradbenutzerInnen nach Unfalltypen vor (Bild 1, Bild 2). Aus diesen Untersuchungen geht hervor, dass neben Alleinunfällen (Unfälle mit einem Beteiligten) Unfälle im Begegnungsverkehr (riskante Überholmanöver) die häufigste Todesursache für Motorrad- und LeichtmotorradbenutzerInnen sind. Für BenutzerInnen von Leichtmotorrädern und Motorrädern ist die Unfallgefahr im Ortsgebiet und Freiland annähernd gleich hoch.

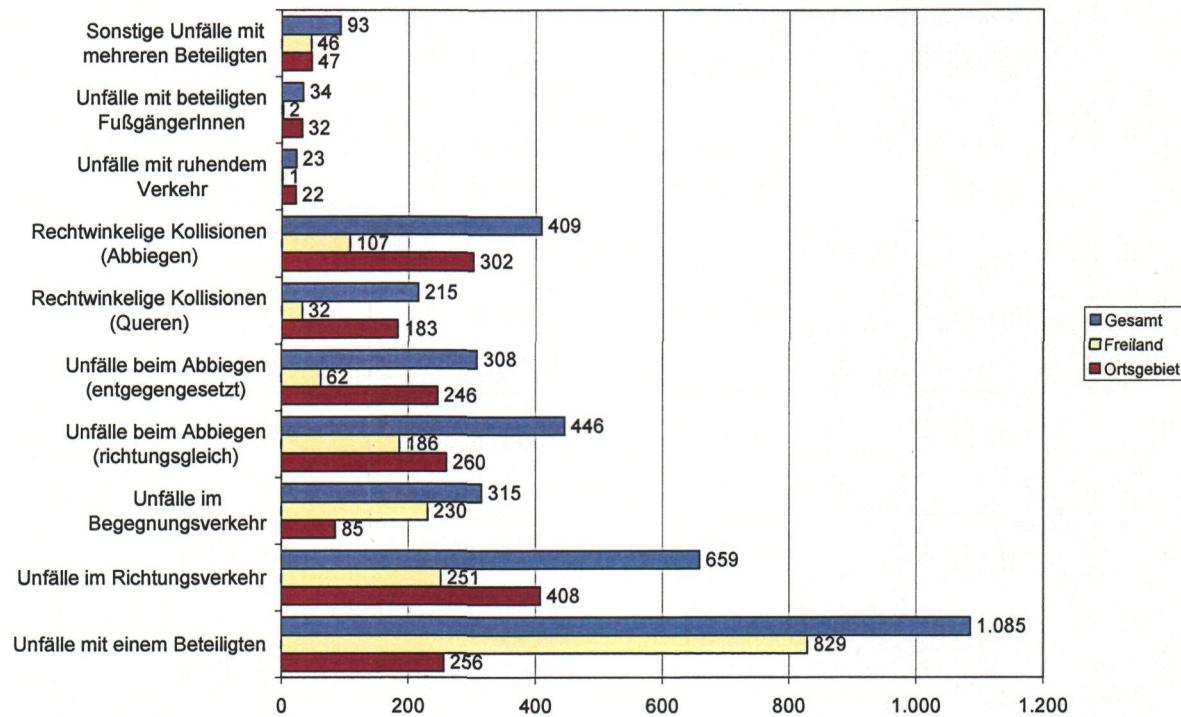


Bild 1: Verletzte Motorrad- und LeichtmotorradbenutzerInnen nach Unfalltypen

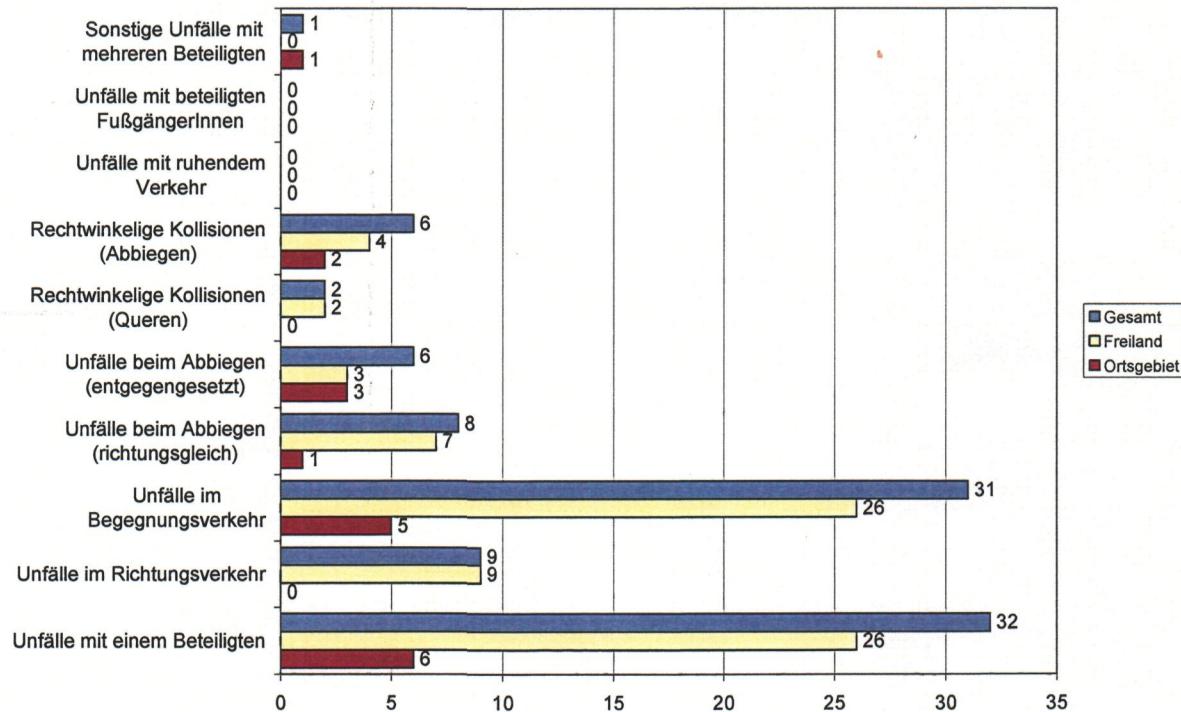


Bild 2: Getötete Motorrad- und LeichtmotorradbenutzerInnen nach Unfalltypen

**Frage 3:**

Liegen Ihnen detailliertere Untersuchungen bzw. Statistiken zum Ausmaß der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch MotorradlenkerInnen vor, wenn ja, welchen Inhalt und welche Ergebnisse haben diese?

**Antwort:**

Leider verfügen wir nicht über Untersuchungsergebnisse bzw. Statistiken zu diesem Thema.

**Frage 4:**

Wie viele Motorräder sind in Österreich zugelassen, bitte um möglichst aktuelle Angaben?

**Antwort:**

Österreichweit beträgt der Bestand an Motorrädern Ende 2006 332.002 Stück. Dies gliedert sich in 198.210 Motorräder, 132.597 Leichtmotorräder und 1.195 Kleinmotorräder. Die meisten Zulassungen bestehen in den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich, Wien und der Steiermark (Reihung fallend).

**Frage 5:**

Wie gliedern sich die Zulassungen nach der Motorleistung, und wie hat sich diese Gliederung in den letzten Jahren entwickelt?

**Antwort:**

Die Anteile lassen sich darstellen, wie folgt:

59,7% der zugelassenen Motorräder sind Schwermotorräder,  
39,9% der zugelassenen Motorräder sind Leichtmotorräder und  
0,4% der zugelassenen Motorräder fallen auf Kleinmotorräder.

**Frage 6:**

Haben Sie von der großen Belastung der AnrainerInnen an beliebten Motorradstrecken durch Motorradlärm gehört? Wie haben Sie reagiert?

**Antwort:**

Es wurden einige wenige Beschwerden bezüglich Motorradlärm an das BMVIT herangetragen. Diesbezüglich haben wir die Information weitergegeben, dass im Rahmen von Unterwegskontrollen Motorräder auf genehmigungskonformen Zustand überprüft werden und dass gezielte Einsätze an beliebten Motorradstrecken wie beispielsweise „Kalte Kuchl“ und „Riederberg“ in Niederösterreich durchgeführt werden.

Unabhängig davon werden seitens der Exekutive nicht den Vorschriften entsprechende Fahrzeuge beanstandet und anschließend einer Untersuchung nach § 56 KFG 1967 zugeführt.

Fahrzeuge, die den Vorgaben der Europäischen Union entsprechen und eine EU-Betriebserlaubnis haben, dürfen auch in Österreich auf öffentlichen Verkehrsflächen benutzt werden. Österreich ist verpflichtet Genehmigungen aus dem gesamten EU-Raum anzuerkennen.

**Frage 7:**

Welche Maßnahmen halten Sie für effektiv, um die Lärmbelastung durch Motorradverkehr in den Griff zu bekommen?

**Antwort:**

Einerseits gezielte Kontrollen durch die Behörden und die Polizei, sowie Geschwindigkeitskontrollen und auch Kontrollen des technischen Zustandes.

Andererseits auch bewusstseinsbildende Maßnahmen für die Motorradlenker einschließlich der Anbringung entsprechender Hinweistafeln mit dem Ersuchen auf Rücksichtnahme.

**Frage 8:**

Wenn Sie für Lärmschutzwände (auf Kosten des Straßenerhalters, also aus Steuergeld bzw. aus dem Geld aller StraßenbenutzerInnen) plädieren: Sind solche a) technisch überhaupt machbar, b) finanziertbar?

**Antwort:**

- a) Lärmschutzwände sind grundsätzlich eine Maßnahme für annähernd geradlinige Straßenzüge mit hohem Verkehrsaufkommen. Die Wirksamkeit ergibt sich durch die Kanalisierung des Geräusches. An Bergstraßen Lärmschutzwände zu errichten ist sicherlich technisch möglich, doch die Wirksamkeit derselben ist stark reduziert. Optisch würden Lärmschutzwände sich auch nicht in das Bild der Gebirgslandschaft integrieren lassen. Sie würden als ein störender Fremdkörper das Landschaftsbild verändern.
- b) Bezuglich der Finanzierung ist festzuhalten, dass durch eine kurvenreiche Straßenführung mit Steigungen und Gefällen die Kosten im Vergleich zu einem Autobahnabschnitt wesentlich höher ausfallen würden.

Die Errichtung von Lärmschutzwänden im niederrangigen Straßennetz fällt aber in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

**Frage 9:**

Halten Sie auch Maßnahmen bei den FahrerInnen für möglich? Welche?

**Antwort:**

Eine Kombination aus zielgerichteten bewusstseinsbildenden Maßnahmen bei den FahrerInnen wie z.B. zur Einhaltung von Geschwindigkeitslimits oder zu einer ökonomischen Fahrweise und entsprechende Schwerpunktcontrollen wäre in diesem Zusammenhang möglich. Dazu ist jedoch anzumerken, dass Kontrollaktivitäten nicht in die Kompetenz des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fallen.

**Frage 10:**

Haben Sie auf EU-Ebene bereits mit diesem Problem zu tun gehabt?

**Antwort:**

Da europaweit unterschiedliche Geräuschpegel zulässig waren, wurde auch für Motorräder im Rahmen der Harmonisierung ein Grenzwert geschaffen, der von allen Mitgliedstaaten eingehalten werden muss.

**Frage 11:**

Halten Sie Geschwindigkeitsbegrenzungen für eine geeignete Maßnahme, um den Lärm einzudämmen?

**Antwort:**

Generell gilt für Fahrzeuge, dass mit der Geschwindigkeit auch das Abrollgeräusch des Reifens steigt. Bei Motorrädern ist jedoch meist das Geräusch des Motors und Schalldämpfers dominant. Hierbei hilft nur ein Fahren im niedrigen Drehzahlbereich um das Betriebsgeräusch niedrig zu halten. Da die Getriebeübersetzungen von Motorrad zu Motorrad unterschiedlich sind, gibt es hier keine generelle optimale Geschwindigkeit. Geschwindigkeitskontrollen helfen aber sicherlich auch den Lärmpegel einzudämmen.

**Frage 12:**

In Österreich gibt es die Möglichkeit, auf erhöhte Dezibel-Werte nachzutypisieren, also mehr Lärmemission zu legalisieren. Halten Sie diese Möglichkeit für sinnvoll und zeitgemäß? Wird es dabei in nächster Zeit bleiben?

**Antwort:**

Es gibt Motorräder, die werkseitig besonders leise ausgeliefert werden. Hier ist es möglich, das Betriebsgeräusch bis auf den generell zulässigen Wert anzuheben. Dies wird häufig durch den Austausch des Endschalldämpfers realisiert. Solche Umbauten dürfen jedoch den generell zulässigen Wert nicht übersteigen.

Es gibt aber bereits Überlegungen, die Vorgehensweise dahingehend zu verändern, das auch nach dem Tausch des Endschalldämpfers das ursprüngliche Betriebsgeräusch einzuhalten ist.

**Frage 13:**

Liegen Ihnen detailliertere Untersuchungen bzw. Statistiken zu lärmbedingten Beanstandungen von Motorrädern im Zuge von Kontrollen im Straßenverkehr oder sonstigen Kontrollen vor, wenn ja, welchen Inhalt und welche Ergebnisse haben diese?

**Antwort:**

Leider nein. Überprüfungen vor Ort und in Prüfhallen werden zwar von der LKW-Kontrollplattform organisiert, jedoch von den lokalen Behörden durchgeführt. Eine Auswertung in Richtung der Fragestellung liegt jedoch nicht vor.

**Fragen 14 bis 16:**

Immer mehr FußgängerInnen fühlen sich durch Motorradgruppen bedroht, besonders wenn es wie öfter am Land, keinen Gehsteig gibt. Welche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung könnten Sie setzen?

Welche Schutzmaßnahmen in diesem Zusammenhang gibt es für RadfahrerInnen?

Auch AutofahrerInnen fühlen sich immer öfter von diesen Gruppen gefährdet. Gerade in ländlichen Regionen sind viele notwendige Wege länger. Welche Maßnahmen oder Gesetzesänderungen könnten Sie sich zu einer besseren Regelung vorstellen?

**Antwort:**

In diesen Fragen wird grundsätzlich der Schutz vor rücksichtslosen VerkehrsteilnehmerInnen angesprochen. In diesem Zusammenhang wären Maßnahmen im Bereich der Bewusstseinsbildung in Kombination mit einer entsprechenden Kontrolltätigkeit seitens der Exekutive vorstellbar. Im Rahmen der Bewusstseinsbildung kommt dem Thema der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr eine entscheidende Rolle zu. Es gilt zu

transportieren, dass Straßenverkehr kein GEGENeinander, sondern ein MITeinander bedeutet und die anderen VerkehrsteilnehmerInnen nicht als GegnerInnen oder KonkurrentInnen betrachtet werden sollten. Im Bezug auf die Kontrolle, damit sich niemand bedroht fühlen muss, ist anzumerken, dass diese nicht in die Kompetenz des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fällt.

**Frage 17:**

Wo und wie oft werden Lärmschutzmessungen an Landesstraßen durchgeführt?

**Antwort:**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie führt auf Landesstraßen keine Lärmschutzmessungen durch.

**Frage 18:**

Halten Sie Motorradfahren für einen Sport und sollte dieser auf öffentlichen Straßen ausgeübt werden?

**Antwort:**

Bei Motorrädern handelt es sich um zugelassene Fahrzeuge. Diese dürfen daher auch auf Straßen mit öffentlichen Verkehr verwendet werden.

**Frage 19:**

Haben Sie mit Bundesminister Platter schon über dieses Problem gesprochen und gibt es Ansätze, wie es zu lösen wäre?

**Antwort:**

Das Innenministerium mit seinen Polizeiorganen arbeitet im Rahmen der Unterwegskontrollen mit den Behörden Hand in Hand, daher ist der Exekutive die Situation bekannt. Die derzeitigen Lösungsansätze liegen in gezielt ausgerichteten Kontrollen. Diese Kontrollen umfassen sowohl Geschwindigkeit, als auch die Verkehrs- und Betriebssicherheit, welche die Lärmemissionen inkludieren.

**Frage 20:**

Fahren Sie selbst Motorrad?

**Antwort:**

Nein

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann