



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR

13097/AB

13. Feb. 2013

zu 13350/J

GZ. BMVIT-11.000/0040-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am **31.** Jänner 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

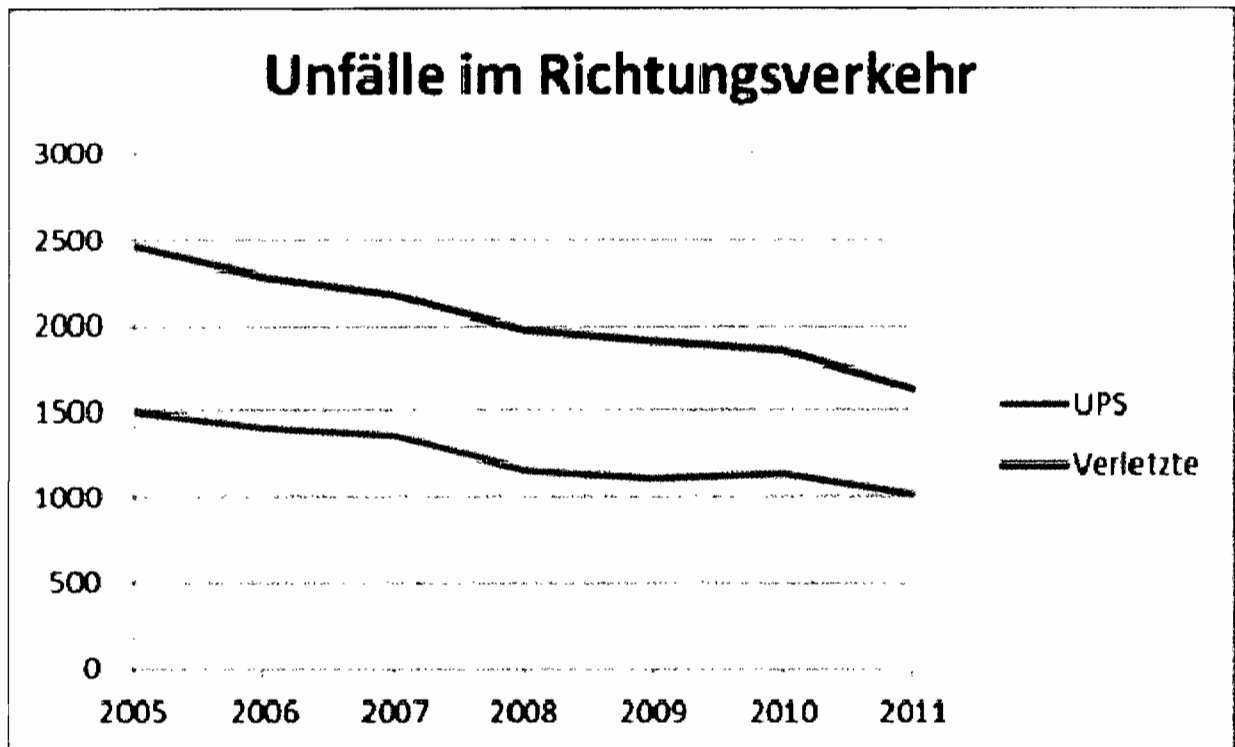
Der Abgeordnete zum Nationalrat Lausch und weitere Abgeordnete haben am 13. Dezember 2012 unter der **Nr. 13350/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend schwere Auffahrunfälle am Stauende gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Auffahrunfälle haben sich auf Autobahnen bzw. Schnellstraßen jeweils in den Jahren 2010, 2011 und 2012 ereignet? (Bitte um genaue Aufschlüsselung nach genauen Unfallort, Datum, Art der Personenschäden und Art der Sachschäden)*

Auffahrunfälle sind entsprechend der Klassifikation der Unfalltypologie im wesentlichen Unfälle der Obergruppen 01 gemäß RVS 02.02.21. Unfälle der Obergruppen 03 und 04 sind auf Autobahnen untypisch, finden sich aber auch vereinzelt in den Unfallblättern. Für die ASFINAG-intern vorhandenen Statistiken werden primär alle Unfälle im Richtungsverkehr (Fahrstreifenwechsel und Auffahrunfälle) zusammengefasst und die Gesamtanzahl an Unfällen mit Personenschäden (UPS) auf Basis der Unfalloberguppen beobachtet.



Die Einzel- und Detaildaten von Unfällen inkl. Stationierung werden von der ASFINAG nur im Einzelfall und gegen Entgelt angeschafft. Dies erfolgt z.B. im Rahmen von Verkehrssicherheitsuntersuchungen (Road Safety Inspection). Zur Beantwortung der Anfrage wurde im Auftrag der ASFINAG vom Kuratorium für Verkehrssicherheit eine Auswertung durch Zusammenfassung der Unfalluntergruppen 13, 14 und 16 erstellt (siehe Abbildung). Die meisten Auffahrunfälle sind demnach der Untergruppe 131 – Auffahren auf fahrendes Fahrzeug – zuzuordnen.



Auffahrunfälle auf dem Asinag Netz

2010-2011

	Verletzungsgrad								Unfalltypen							
	UPS	UPS 2010	UPS 2011	tot	sch	neg	lt	schw	131	132	133	141	142	143	151	161
Autobahnen	1329	717	612	27	216	283	1773	2272	708	9	4	587	8	1	0	2
Rampen A	143	74	69	1	3	14	177	164	19	2	1	94	5	4	1	17
Autobahnen ges.	1472	791	681	28	219	297	1950	2436	727	11	5	681	13	5	1	19
Schnellstraßen	94	41	53	2	14	30	114	158	61	1	0	24	0	2	1	5
Rampen S	9	4	4	0	1	3	8	12	1	0	0	5	3	0	0	0
Schnellstraßen ges.	103	45	57	2	15	33	122	170	62	1	0	29	3	2	1	5
AS gesamt	1575	836	739	30	234	330	2072	2606	789	12	5	710	16	7	2	24

Unfalltypen:

- 111 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN AUF FAHRENDES FAHRZEUG - auf der Geraden
- 112 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN AUF FAHRENDES FAHRZEUG - in Rechtskurve
- 113 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN AUF FAHRENDES FAHRZEUG - in Linkskurve
- 141 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN AUF VERKEHRSBEDINGT STEHENDES FAHRZEUG - auf der Geraden
- 142 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN AUF VERKEHRSBEDINGT STEHENDES FAHRZEUG - in Rechtskurve
- 143 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN AUF VERKEHRSBEDINGT STEHENDES FAHRZEUG - in Linkskurve
- 151 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN IM ABEWEISUNGSBEREICH (bis zum von den Eckpunkten) - auf fahrendes Fahrzeug
- 161 UNFÄLLE IM RICHTUNGSVERKEHR - AUFFAHREN IM ABEWEISUNGSBEREICH (bis zum von den Eckpunkten) - auf stehendes Fahrzeug

Zusammengefasst sind im Jahr 2010 1575 UPS und im Jahr 2011 836 UPS zu verzeichnen gewesen.

Für das Jahr 2012 wurden bislang keine Einzelunfalldaten durch die Statistik Austria veröffentlicht. Die Daten stehen daher noch nicht zur Verfügung. Sachschadensunfälle sind in der österreichischen Straßenverkehrsunfallstatistik nicht erfasst.

Zu Frage 2:

- Welche technischen bzw. baulichen Überlegungen gibt es in Ihrem Ministerium, um die Unfallgefahr an Stauenden zu verringern?

Die ASFINAG setzt im Rahmen ihres Verkehrssicherheitsprogramms 2020 viele Maßnahmen um, die direkt oder indirekt Einfluss auf die Anzahl von Auffahrunfällen haben. Hervorzuheben sind hier sicher der bedarfsgerechte Netzausbau und die Errichtung verkehrstelematischer Anlagen. Betrieblich werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden gesetzlichen Möglichkeiten die Behinderungszeiten nach Unfällen oder sonstigen Ereignissen bestmöglich reduziert.

Zu den Fragen 3, 5, 6, 7 und 9:

- Welche Überlegungen hinsichtlich Gesetzesänderungen bzw. Novellen bzw. Studien gibt es in Ihrem Ministerium, um die Unfallgefahr an Stauenden zu verringern?
- Wurden von Ihrem Ministerium Studien lt. Frage 3 in Auftrag gegeben?
- Wenn ja, welche?



- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Was werden Sie konkret unternehmen, um die Gefahr von Auffahrunfällen bei Stauenden in naher Zukunft zu verringern?*

Im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 (<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/sicherheit/downloads/vsp2020.pdf>) sind im Handlungsfeld 3 (Überwachung) zahlreiche Maßnahmen dargestellt, die der Vermeidung von Auffahrunfällen dienen. Konkret sind das Maßnahmen gegen zu geringen Fahrzeugabstand (verstärkte Abstandskontrollen), Maßnahmen gegen zu hohe Geschwindigkeit (Ausbauplan Section Control) wie auch Maßnahmen gegen Müdigkeit am Steuer (Erhöhung der Zahl der Verkehrskontrollplätze sowie der Abstellplätze für LKW, gezielte Aufklärungsaktionen um Anzeichen auftretender Müdigkeit zu erkennen und entgegenzuwirken). Diese Maßnahmen sollen gemäß dem im Verkehrssicherheitsprogramm enthaltenen Zeitplan von den Hauptakteuren bis 2020 umgesetzt werden.

Zu den Fragen 4 und 8:

- *Gibt es konkrete Überlegungen in Ihrem Ministerium hinsichtlich eines verpflichtenden Einschaltens der Warnblinkanlage bei Annäherung an ein Stauende, um diese Unfallgefahr zu verringern?*
- *Warum wurden die Vorschläge, die der ÖAMTC im Zuge einer Stellungnahme zu einer StVO-Novelle hinsichtlich verpflichtendes Einschalten der Warnblinkanlage bei Annäherung an ein Stauende abgegeben hat, bis dato nicht berücksichtigt?*

Das Einschalten der Alarmblinkanlage ist in Österreich gestattet und üblich. § 102 Abs. 2 Z 3 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) 1967 sieht bei den Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers ausdrücklich vor, dass der Lenker die Alarmblinkanlage einschalten darf, „wenn der Lenker andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder andere vor Gefahren warnen will“. Die Vermittlung dieser Praxis gehört auch durchaus zu den verpflichtend zu vermittelnden Teilen des Lehrplanes an österreichischen Fahrschulen.

Doris Bures