

Stellungnahme des ÖAMTC

zum Entwurf einer Novelle des Bundesstraßengesetzes (GZ. BMVIT-324.100/0004-II/ST3/2010)

Der ÖAMTC bedankt sich für die Übermittlung des vorliegenden Entwurfes und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Wir erlauben uns, im Hinblick auf die bekannten Daten aus der nationalen Unfallstatistik darauf hinzuweisen, dass sich die meisten schweren Unfälle mit Personenschäden (insbes jene mit Todesfolge) nicht auf gut ausgebauten Autobahnen im Transeuropäischen Straßennetz ereignen. Auffällig dagegen sind die Daten hinsichtlich so genannter „Sparautobahnen“ oder zu Autostraßen ausgebauten ehemaligen Bundesstraßen in den Landesstraßennetzen, also Hauptverkehrswege mit höherer Verkehrsbelastung bzw hoher Verkehrsbedeutung. Der vorgelegte Entwurf sieht aber eine Einschränkung auf das TERN-Netz vor.

Diese Einschränkung hält der ÖAMTC im Hinblick auf die obigen Ausführungen für höchst unzweckmäßig:

Die Beibehaltung dieser Einschränkung hätte zur Folge, dass 678 Streckenkilometer (ungerichtet, also 1356 Richtungskilometer), also rund ein Drittel des AS-Netzes, von der Umsetzung der Europäischen Richtlinie für Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur nicht erfasst werden.

Unter die nicht erfassten Strecken fallen nach der Liste im "Besonderen Teil" zu § 5 Abs 1 so verkehrsstarke Autobahnen wie die A22, Anschlüsse der A23, die A1 zwischen Wien und Steinhäusl, die gesamte A3, Teile der A10, A12, A13 und A14 sowie die gesamte neue A26 in Linz.

Zu begrüßen ist, dass an der Trennung festgehalten wird, wonach die besonders unfallträchtigen Straßentunnels nicht durch die vorliegende Novelle berührt werden, sondern deren Überprüfung weiterhin im Straßentunnel-Sicherheitsgesetz geregelt bleibt. Diese Regelung betrifft das gesamte A und S-Netz (keine Einschränkung auf das TERN); überdies sind die Bundesländer mehrheitlich dazu übergegangen, sich bei der Tunnelsicherheit auch in ihrem (Landesstraßen-) Netz am Straßentunnelsicherheitsgesetz für Bundesstraßen zu orientieren.

Der vorgelegte Entwurf läuft hinsichtlich der „Nicht-Tunnel-Bereiche“ dieser sinnvollen Entwicklung aber genau entgegen. Die paradoxe Folge ist, dass auf einer Autobahn wie der A1 einige Teile einem Sicherheitsmanagement unterworfen wären, andere wieder nicht.

Im Sinne der auch von der Österreichischen Bundesregierung unterzeichneten Charta für die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Europa ergeht daher der Vorschlag, den Entwurf dergestalt abzuändern, dass wenigstens das gesamte A und S-Netz erfasst ist. Außerdem sollten sich die Sicherheitsüberprüfungen im übrigen Straßennetz an den Vorgaben dieses Gesetzes orientieren.

Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC-Rechtsdienste
im September 2010

Willy Matzke
ÖAMTC-Verkehrstechnik