

89/AE XXI.GP

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Kurt Eder, Parnigoni
und Genossen
betreffend die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Erhöhung der Griffigkeit
österreichischer Straßen

Von 39.695 Unfällen mit Personenschäden im Jahr 1997 wurden bei fast jedem fünften „Schleudern bzw. Rutschen“ als einer der Unfallumstände registriert; dies gilt besonders bei Fahrbahnnässe.

Um der Schleudergefahr entgegenzuwirken, wurde von den Reifenherstellern die Haftung in den letzten Jahrzehnten beständig verbessert, hingegen wurde die Griffigkeit der Fahrbahnbeläge auf Österreichs Straßen aktiv nicht verbessert. So wird in Österreich nach wie vor beim Anteil des Gesteins von 0 bis 4 mm kein Wert auf Polierresistenz gelegt.

Entscheidende Größen für die Griffigkeit der Beläge sind Polierresistenz der Mineralstoffe sowie Gleitbeiwert des Straßenbelages.

Den Zusammenhang zwischen Unfallgefährdung und Qualität der Straßenbeläge zeigt unter anderem auch eine langjährige Beobachtungsreihe auf bayrischen Autobahnen auf. Dort konnte belegt werden, daß das Unfallrisiko auf nasser Fahrbahn bei mangelhafter Griffigkeit um 35 % höher ist als bei ausreichender Griffigkeit. Fahrbahnen mit niedriger Griffigkeit weisen einen signifikant höheren Anteil an Unfällen bei Nässe auf.

Auch in Österreich zeigte eine Datenauswertung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße B 312 (etwa 6 km Asphalt mit Kalkstein, auf andere 6,3 km Diabas), daß auf der Kalkstrecke es um 54 % mehr Nässeunfälle im Betrachtungszeitraum (zwei Jahre) gab als auf Diabas. Dies, obwohl die Kalkstrecken auf dem ersten Blick wesentlich ungefährlicher (kaum Kreuzungen, kaum Kurven) aussehen. So standen 23 Unfälle auf der Kalkstrecke nur 14 auf der Diabasstrecke gegenüber.

Setzt man die Unfallfolgekosten in Relation zu den Mehraufwendungen durch Diabasbeimischungen, so ergibt sich eine volkswirtschaftliche Rentabilität von sieben zu eins für die Sanierung des bestehenden Straßennetzes. Zusätzlich positiv sind die Reduktion des

Reifenabriebes (auch umwelt - und gesundheitsrelevant) und die Verlängerung der Lebenszeit der Beläge, welche beim finanziellen Mehraufwand noch gar nicht berücksichtigt wurden.

Während in anderen Staaten wie z.B. den Niederlanden, Großbritannien oder Schweiz Mindestgriffigkeitswerte verbindlich vorgeschrieben sind, fehlt eine derartige Festlegung für Österreich (insbesondere hinsichtlich der Polierresistenz für Körnungen kleiner als 4 mm).

Nachdem es aber heute nur den Straßenverwaltungen obliegt, wie und wann gehandelt wird, werden weiterhin auf Grundlage derzeitiger Vorschriften (RVS) Fahrbahnen in Österreich gebaut. Die dadurch erzielbaren Griffigkeiten entsprechen vielfach nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen. Die antragstellenden Abgeordneten meinen gemäß dem Beispiel Bayern sollten vergleichbare Griffigkeitsindikatoren vorgeschrieben werden. Darüber hinaus sollte mit der Sanierung besonders unfallträchtiger Hochgeschwindigkeitsstrecken wie z.B. Tunneln oder Brücken, vor Schutzwegen und Kreuzungen raschestmöglich begonnen werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen nachstehenden

Entschließungsantrag:

1. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten wird ersucht, im Rahmen des Bundesstraßengesetzes Mindestnormen für die Griffigkeit im Dienste der Straßenverkehrssicherheit für Bundesstraßen festzulegen. Darüber hinaus ist in einer Vereinbarung mit den Ländern die Einhaltung dieser Mindestkriterien auch auf Landes - und Gemeindestraßen festzulegen.
2. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten wird ersucht, raschestmöglich mit der Sanierung sensibler Strecken (z.B. in Tunneln oder auf Brücken, bzw. vor Kreuzungen und von besonderen Unfallschwerpunkten) zu beginnen und einen Bericht über die durchgeführten bzw. in den nächsten Jahren geplanten Sanierungsmaßnahmen dem Nationalrat innerhalb von zwei Jahren zuzuleiten.

Es wird ersucht, diesen Antrag unter Verzicht auf die erste Lesung dem Verkehrsausschuß zuzuweisen