

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1324/A(E) der Abgeordneten Christoph Hagen, Kolleginnen und Kollegen betreffend Geschwindigkeitsflexibilisierung auf Autobahnen

Die Abgeordneten Christoph Hagen, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 21. Oktober 2010 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„In den frühen siebziger Jahren wurde auf Autobahnen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h eingeführt. Dieses Tempolimit wurde starr und ohne Rücksicht auf Verkehrs- und Wetterverhältnisse vorgegeben. Denn damals gab es noch eine bescheidene Fahrbahnbeschaffenheit und eine mangelnde Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge.

In der Zwischenzeit gab es aber nicht nur enorme Verbesserungen an der Straßeninfrastruktur, wie etwa Fahrbahnverbreiterungen, gut ausgebaute Pannestreifen oder Belagsoptimierungen, sondern auch immense Fortschritte im Bereich der Fahrzeugtechnologie. So gehören stabilere Karosserien aus hochqualitativen Materialien, aktive Systeme wie etwa ABS oder ESP und automatische Stabilitätskontrollen zur Unfallvermeidung bereits zur Standardausrüstung eines Pkws.

Neben Verbesserungen bei Fahrzeugen und der Infrastruktur hat sich darüber hinaus eine wesentliche Technologie etabliert – die Telematik. Mit ihr haben wir die modernste Technologie in Händen, die sowohl zur Homogenisierung von Geschwindigkeiten und Beeinflussung von Verkehrsströmen als auch zur Steigerung der Verkehrssicherheit gezielt eingesetzt werden kann. Informationsdaten von entlang der Autobahn installierten Sensoren, Kameras, Verkehrs- und Wettermessstationen und eine in 24 Stunden Dauerbetrieb befindliche Verkehrsleitzentrale der ASFINAG ermöglichen es, auf jede Verkehrslage in Sekundenschnelle zu reagieren. Abgestellt auf die Verkehrs- und Wettersituation können nicht nur jene Geschwindigkeiten angezeigt werden, die gerade ohne Sicherheitsbedenken gefahren werden können, sondern es kann auch auf unvorhergesehene Ereignisse, wie etwa Stauzonen, Pannen, Unfälle oder Geisterfahrer blitzschnell reagiert werden. Verkehrsteilnehmer werden somit rechtzeitig auf die Situation hingewiesen und sind auf etwaige Gefahrenquellen besser vorbereitet. Durch diese gezielte Maßnahme kann zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wesentlich beigetragen werden.

Daher muss weiter überlegt werden, inwieweit eine zukünftige österreichische Verkehrspolitik mit telematischen Anlagen, die wetter- und verkehrsbedingt gezielte Beeinflussungen der Geschwindigkeit ermöglichen, eingesetzt werden. Erfahrungen haben auch gezeigt, dass die vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 130 km/h im hochrangigen Straßennetz als starre Geschwindigkeitslimits missachtet werden, weil sie unrealistisch und nicht auf die aktuelle Verkehrs- und Wettersituation abgestimmt sind. So ignorieren im Durchschnitt 40,8 Prozent der Lenkerinnen und Lenker die vorgeschriebene starre Geschwindigkeitsbeschränkung.

Deshalb soll es künftig viel öfter möglich sein, Maximalgeschwindigkeiten bei schlechten Wetterbedingungen, wie starkem Regen, Nebel oder hohem Verkehrsaufkommen nach unten zu senken beziehungsweise bei Idealbedingungen, also wenig Verkehr, besten Wetterbedingungen und ausgezeichneten Straßenverhältnissen höhere Geschwindigkeiten zuzulassen.

Die Flexibilisierung der Geschwindigkeiten soll zu einer Steigerung von verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmern auf Österreichs Straßen führen. Daher soll auf dreispurigen Autobahnen unter bestimmten Witterungsbedingungen und geringem Verkehrsaufkommen eine Geschwindigkeit von bis zu

160 km/h zugelassen werden. Die Verkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung muss dabei immer oberste Priorität haben.

Zudem ist die derzeitige Verkehrspolitik mit einem ständig wachsenden Verkehrsaufkommen und einem stetig ansteigenden Mobilitätsanspruch der Menschen konfrontiert. 1950 wurden von den Österreichern durchschnittlich 8 km pro Tag zurückgelegt, 2006 waren es schon 39 km pro Tag. Dieser Trend setzt sich ungebrochen fort. Jährlich wird mit einem Anstieg der Verkehrsleistungen in Europa um zwei bis drei Prozent gerechnet. Im Jahr 2020 werden die Österreicher bereits rund 45 km pro Tag zurücklegen.

Da diese Entwicklung nicht allein durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden kann müssen wir den Verkehrsfluss optimieren und eine Geschwindigkeitsflexibilisierung auf den österreichischen Schnellstraßen und Autobahnen umsetzen.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 24. November 2010 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Christoph **Hagen** die Abgeordneten Wilhelm **Haberzettl**, Johann **Rädler**, Dr. Gabriela **Moser**, Dr. Walter **Rosenkranz**, Hermann **Lipitsch**, Stefan **Markowitz**, Mag. Karin **Hakl**, Ing. Hermann **Schultes**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Mag. Rosa **Lohfeyer**, Johann **Singer**, Mag. Christiane **Brunner**, Gabriele **Binder-Maier** und Harald **Vilimsky** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag keine Mehrheit.

Als Berichterstatterin für das Plenum wurde Abgeordnete Mag. Karin **Hakl** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2010 11 24

Mag. Karin Hakl

Berichterstatterin

Anton Heinzl

Obmann