



Fakultät für Bauingenieurwesen
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik

Karlsplatz 13/230-1, A-1040 Wien
www.fvv.tuwien.ac.at

Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher

T +43 1 58801-23123
hermann.knoflacher@tuwien.ac.at

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht

Sachbearbeiter/in
Spies-Haller

Datum
23.05.2022

Betreff: Anmerkungen zur Novelle Bstr. Gesetz

Da Österreich ein überdurchschnittlich langes Bundesstraßennetz aufweist, sind nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit alle geplanten weiteren Straßen aus dem Verzeichnis zu streichen.

Jeder neue Straßenabschnitt erhöht das Unfallrisiko im System als Folge der damit induzierten Effekte, die weit über den Straßenabschnitt hinausreichen.

Verkehrsunfälle sind nur ein kleiner Teil der Schäden die durch den Autoverkehr vor allem auch der Bundesstraßen an der Gesundheit der Bevölkerung, dem Artensterben und dem Ökosystem insgesamt verursacht werden. Daher sind diese Wirkungen mit zu berücksichtigen.

- Wirkungen auf die Gesundheit durch Lärmbelastung.
- Wirkungen durch Abgasbelastungen
- Bodenversiegelung direkt und indirekt
- Wirkungen auf das Oberflächen- und Grundwasser.
- Staatsschulden durch Finanzierungsautomatismen (ASFINAG), die zu 40% mehr Autobahnen und Schnellstraßen geführt haben, als in vergleichbaren Ländern.

Die Formulierung 2. § 5 Abs. 5 und 6 (5) Durch die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung gemäß Abs. 1 Z 3 wird das *Risiko von Unfällen und deren Schweregrad* bewertet. ist sachlich falsch, denn im Risiko ist per definitionem der Schweregrad enthalten.

Risiko = Unfallwahrscheinlichkeit x Folgen (Schweregrad)!

Sowohl Unfallwahrscheinlichkeit als der Schweregrad sind primär eine Folge der Geschwindigkeit. Tempolimits von 80 km auf Freiland-Bundesstraßen und 100 km auf Autobahnen und Schnellstraßen und deren Überwachung ist mit Abstand die kostenwirksamste Sicherheitsmaßnahme. (siehe Wirkungen der Section Control). Da es im System

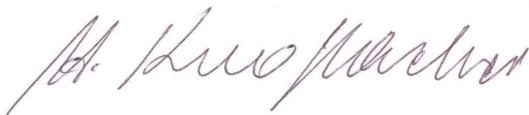


keine Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit gibt, können auch keine Kosten durch diese Maßnahme geltend gemacht werden.

Und weiter:

*„1. einer Einstufung der Sicherheit des untersuchten Bundesstraßennetzes unter Berücksichtigung der Entwurfsmerkmale (Sicherheitseinschätzung) der Straße und des Potentials für die Senkung der Unfallkosten in mindestens drei Kategorien (?) und 2. einer Prioritätenreihung jener Straßenabschnitte, bei denen eine **Verbesserung der Infrastruktur** das größte Potential für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Senkung der Unfallkosten hat.“*

- Was bedeutet „Verbesserung der Infrastruktur“?
- Dazu muss man den Anteil baulicher Ursachen wissen (In den Statistiken werden diese gar nicht mehr ausgewiesen) und außerdem alle anderen Sicherheitsmaßnahmen bezüglich Kosten- Nutzen bewerten, wie Tempolimit, Kontrollen, Radarüberwachung, Section Control etc.
- Falls Ursachen für Verkehrsunfallrisiken in der Infrastruktur vorliegen, sind die Projektanten/Sachverständigen und die Betreiber in die Verantwortung/Haftung zu nehmen.
- Das Potential für die Erhöhung der Verkehrssicherheit liegt im Rückbau der überdimensionierten Verkehrsanlagen und Reduktion des Autoverkehrs.



Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher