

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

**Schwerpunkt
Reiserecht**

- | | | |
|-----------------------|------------|--|
| Beiträge | 222 | Die Rechtsfolgen der Tsunami-Katastrophe für den Reisenden
Andrea Michitsch |
| | 229 | Die neue EU-Überbuchungsverordnung
Michael Aufner |
| Rechtsprechung | 238 | Arbeitsunfall: Verletzung mehrerer Personen; Haftungsbeschränkungen für den Dienstgeber |
| | 243 | Keine Verkehrssicherungspflicht des Bauführers einer Baustelle auf einer Bundesstraße, die für den Fußgängerverkehr gesperrt ist |
| | 245 | Reisemängel, entgangene Urlaubsfreude |
| | 254 | Trauerschmerzensgeld; Anspruchsberechtigung zwischen erwachsenen Geschwistern |
| | 262 | Verfolgungsfahrt mit überhöhter Geschwindigkeit durch Gendarmen außer Dienst |
| KfV | 267 | 160 versus 130 auf Österreichs Autobahnen
Sabine Lutschounig und Tanja Schwent |

Juli/August 2005

07/08

MANZ 

Redaktion
Robert Dittrich
Karl-Heinz Danzl
Georg Kathrein
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662



160 versus 130 auf Österreichs Autobahnen

Das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm setzt sich das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 um die Hälfte und die Unfälle mit Personenschaden um rund 25% zu reduzieren. Ist dieses Ziel mit dem Wunsch einer Tempoerhöhung auf Autobahnen vereinbar?

Von Sabine Lutschoung und Tanja Schwent

ZVR 2005/77

§ 20 Abs 2 StVO,
§ 43 Abs 4 StVO

Tempolimit;
Verkehrssicherheit

Inhaltsübersicht:

- A. Geschwindigkeitserhöhung versus Verkehrssicherheit?
 1. Diskussion auf allen Ebenen
 2. Vision 2010
 3. Rechtliche Rahmenbedingungen
 - a) Fahrgeschwindigkeit
 - b) Voraussetzungen einer Tempoerhöhung
- B. Pro und Contra einer Geschwindigkeitserhöhung
- C. Internationale Tempolimits
- D. Schlussfolgerungen

A. Geschwindigkeitserhöhung versus Verkehrssicherheit?

1. Diskussion auf allen Ebenen

In regelmäßiger Wiederkehr kommt es zu politischen Vorstößen hinsichtlich einer Anhebung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit auf österr Autobahnen. So auch im heurigen Jahr 2005. Im Jänner dieses Jahres überraschte Vizekanzler und Verkehrsminister *Gorbach* mit dem Vorschlag, auf ausgewählten Autobahnabschnitten 160 km/h zu gestatten. Eine Anhebung des Tempolimits soll demnach auf gut ausgebauten zweispurigen Autobahnabschnitten, vorrangig jedoch auf dreispurigen Abschnitten möglich sein. Ein

zusätzliches Kriterium für eine Geschwindigkeitsanhebung ist das Vorhandensein einer flexiblen Geschwindigkeitsanzeige, um auf die Verkehrs- und Wetterlage reagieren zu können, sowie die Überwachung der jeweiligen Geschwindigkeit mittels Section Control. Der Verkehrsminister ist der Meinung, dass durch diese flexiblen Geschwindigkeitsbeschränkungen auch niedrigere Geschwindigkeiten von den Fahrzeuglenkern besser akzeptiert würden und dies in weiterer Folge zu einer Senkung der Unfallzahlen führen würde. Mit der geplanten Maßnahme solle die Eigenverantwortung der Menschen gestärkt werden. Wie brisant dieses Thema ist, zeigt die Medienpräsenz und die emotionalen Diskussionen. Wochenlang wurde in Tageszeitungen, Rundfunk und Fernsehen debattiert, Expertenkreise wurden einberufen und Meinungsumfragen durchgeführt. Der Verkehrsminister steht einer Fülle von kontroversen Zukunftsprognosen gegenüber.

2. Vision 2010

Das „Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010“ des BMVIT setzt sich das ehrgeizige Ziel einer Reduktion der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 um 50% (Basis: Durchschnitt 1998–2000). Diese Reduktion steht unter dem Motto: „Jeder Tote und Schwerverletzte im Verkehr ist einer zuviel“. Aufwendige und gut strukturierte Maßnah-

menpakete wurden geschnürt, hohe Umsetzungskosten werden in Kauf genommen, einzig und allein um Unfallrisiken zu minimieren. Ein ambitioniertes Ziel, verzeichnete doch die Statistik 56.735 verunglückte Verkehrsteilnehmer im Jahr 2004 mit jährlichen volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten von über € 3,6 Mrd.

Im Jahr 2004 ereigneten sich auf Österreichs Autobahnen 2.561 Unfälle mit Personenschäden. Vergleichen wir diese Anzahl mit der Anzahl aus dem Jahr 1993, so erkennen wir eine Zunahme an Unfällen mit Personenschäden um rd 29%. Auch die Zahl der Verkehrstoten auf österr Autobahnen ist alarmierend. Rd 14% aller im Straßenverkehr Getöteten starben auf Autobahnen.

Nun stellt sich die Frage: Wie lässt sich die Zahl der Verunglückten auf Autobahnen reduzieren? Können wir unser Ziel – Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 – bei gleichzeitiger streckenweiser Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf 160 km/h auf Autobahnen erreichen?

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

§ 20 Abs 2 StVO¹⁾ normiert, dass Lenker von Fahrzeugen auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h fahren dürfen, sofern die Behörde nicht gem § 43 StVO eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt. Dh grundsätzlich ist zwar die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen gesetzlich mit 130 km/h beschränkt, gleichzeitig hat jedoch die Behörde die Möglichkeit diese unter bestimmten Voraussetzungen zu erhöhen. So kann sie gem § 43 Abs 4 StVO, wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit durch V erhöhen. Zuständig für die Erlassung von V betreffend Autobahnen ist gem § 94 Z 2 StVO der BMVIT.

a) Fahrgeschwindigkeit

Neben der gesetzlich verankerten Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen setzt die StVO weitere Maßstäbe für Lenker von Fahrzeugen. So haben diese gem § 20 Abs 1 StVO ihre Fahrgeschwindigkeit nicht nur den durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, sondern auch den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind jedenfalls zu beachten und dürfen nicht, auch nicht im Fall von Überholvorgängen, überschritten werden. Die Lenker haben ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass bei unvermutet auftauchenden Hindernissen ein Anhalten jederzeit möglich ist, dh sie müssen auf sog Gefahrensicht fahren. Erlaubt nun die Behörde eine höhere als die grundsätzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit, so gilt nicht nur das auch sonst bestehende Erfordernis optimaler Verkehrsverhältnisse als Bedingung für die Ausschöpfung dieser; vielmehr hat überdies auch der Fahrzeuglenker die durch die höhere Geschwindigkeit bedingte höhere Gefahrenlage

durch eine größere Vorsicht und Aufmerksamkeit wettzumachen.²⁾

b) Voraussetzungen einer Tempoerhöhung

Die Ermächtigung der Behörde, die im § 20 Abs 2 StVO festgesetzte Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen, sofern es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit keine Bedenken dagegen bestehen, ist seit dem Jahre 2002³⁾ nur noch als „Kann“-Bestimmung formuliert. Davor war diese als „Muss“-Bestimmung formuliert, wobei die Entschließung des NR⁴⁾ anlässlich der Beschlussfassung der 10. StVONov gezeigt hat, dass diese jedoch lediglich für Erhöhungen der Höchstgeschwindigkeit in Ortsgebieten vorgesehen war:

„Gem § 43 Abs 4 der StVO 1960 hat die Behörde durch V die gem § 20 Abs 2 für das Ortsgebiet mit 50 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen, wenn es die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen.“

Die Beh ist grundsätzlich bei der Bestimmung der Höchstgeschwindigkeit an keine ziffernmäßige Höchstgrenze gebunden,⁵⁾ findet ihre Grenzen aber jedenfalls darin, dass eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dienen muss. Auch und vor allem dürfen hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen. Um diesen Voraussetzungen gerecht werden zu können, wird daher bei der ziffernmäßigen Festsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit vor allem auf die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse und die Erfahrungen des täglichen Lebens Bedacht genommen werden müssen.

B. Pro und Contra einer Geschwindigkeitserhöhung

Das KfV untersuchte im Rahmen seiner Forschungstätigkeit dieses heikle Thema. Der Schwerpunkt der Forschung bezog sich auf die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h im österr Autobahnnetz im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, zusätzlich flossen aber auch die Themenbereiche Luftverschmutzung und Lärmentwicklung in die Arbeit ein. Im Folgenden werden die Forschungsergebnisse näher dargestellt.

→ Unfallgeschehen im internationalen Vergleich

Die Gegenüberstellung der Unfallraten (2003) aus ausgewählten Ländern zeigt, dass sich Österreich im unrühmlichen Spitzenfeld befindet. Oft wird die Frage gestellt, warum Deutschland – ohne generelle Geschwindigkeitsbegrenzung – im Vergleich zu Österreich eine deutlich geringere Unfall- und Getötetenrate vorweisen kann? Die Erklärung dafür ist in den unterschiedlich hohen Verkehrsdichten zu suchen. Das Verkehrsaufkommen ist auf Autobahnen in Deutschland wesentlich höher als in Österreich. Dies bewirkt, dass die Ausnützung

1) BGBl 1960/159.

2) OGH 14. 7. 1966, ZVR 1967/89.

3) Änderung der StVO 1960, BGBl I 2002/80.

4) Entschließung des NR (AB 83) v 3. 3. 1983.

5) Pürstl/Sommereder, StVO¹¹ § 43 Rz 35.

der Geschwindigkeitsfreiheit zumeist nicht möglich ist. So treten bei hohen Verkehrsdichten zwar vermehrt Unfälle – großteils Auffahrunfälle – jedoch weniger schwere Unfälle auf. In Österreich sind hingegen rd 38% der Unfälle mit Personenschaden (im Jahr 2004) Alleinunfälle, dh außer dem Unfallfahrzeug war kein weiteres Fahrzeug beteiligt. Die Gründe, die zu einem solchen Unfall führen, sind vielfältig: Zu hohe bzw unangepasste Geschwindigkeiten, Übermüdung und Alkoholkonsum zählen jedoch zu den Hauptfaktoren.

→ **Anlageverhältnisse**

Das österr Autobahnnetz besteht überwiegend aus zwei Fahrstreifen je Richtung, drei oder mehr Fahrstreifen je Richtung bilden die Ausnahme. In weiten Teilen Österreichs ist aufgrund der topographischen Gegebenheiten keine, für hohe Geschwindigkeiten erforderliche, geradlinige Linienführung des Autobahnnetzes vorhanden. Großteils weist das österr Autobahnnetz eine Projektierungsgeschwindigkeit von maximal 130 km/h auf.

→ **Anhalteweg bei einem Bremsmanöver**

Leitet ein Fahrzeuglenker bei optimalen Bedingungen – Witterung, Fahrbahnbeschaffenheit, Reifenprofil – mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h eine Notbremsung ein, so kommt sein Fahrzeug nach rd 113 Metern zum Stillstand. Wäre dieser Lenker mit 160 km/h unterwegs, so käme sein Fahrzeug erst nach rd 161 Metern zum Stehen. Der Anhalteweg würde sich um etwa 42% verlängern.

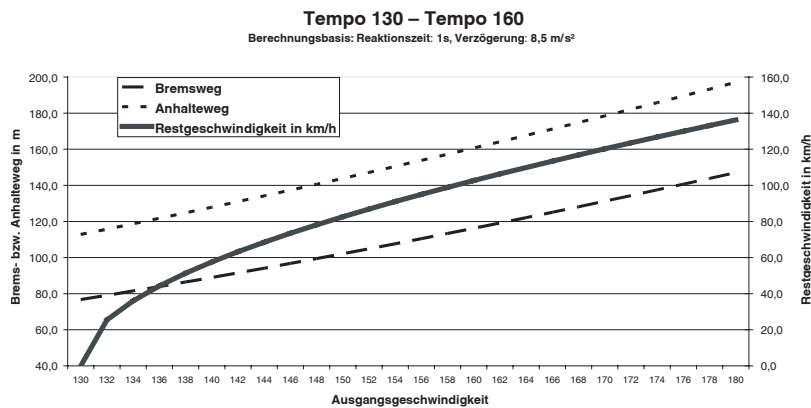


Abbildung 1

Noch drastischer zeigt sich die Auswirkung der Geschwindigkeitserhöhung bei der Betrachtung der Rest- bzw Kollisionsgeschwindigkeit: Kann ein Fahrzeuglenker mit 130 km/h bei einer Notbremsung vor einem Hindernis gerade noch stehen bleiben, so fährt ein Fahrzeuglenker bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 160 km/h mit einer Restgeschwindigkeit von 103 km/h auf das Hindernis auf.

→ **Einfluss der Verkehrsdichte auf den Verkehrsablauf**

Eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h auf Autobahnen führt zu einem Anstieg der Spurwechselvorgänge zwischen den Fahrspuren, da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen langsam und schnell fahrenden Fahrzeugen erhöht

wird. Die Folgen sind Inhomogenität im Verkehrsablauf und Förderung der Staubildung. Ein Verkehrsmodell, das im Rahmen der KfV-Studie entwickelt wurde und auf dem „Bremslicht-Modell“ von *Knospe et al*⁶⁾ beruht, zeigt, dass eine Erhöhung des Tempolimits von 130 km/h auf 160 km/h nur bei Verkehrsdichten von fünf kleinen Fahrzeugen pro Kilometer und Fahrspur zu einer Erhöhung des Verkehrsflusses führt. Diese Verkehrsmengen sind jedoch während der Tagesstunden auf dreispurig ausgebauten Autobahnabschnitten zumeist nicht gegeben.

→ **Menschliche Physiologie**

Die menschliche Wahrnehmung und Reizverarbeitung ist für hohe Geschwindigkeiten schlecht geeignet. Bei höherer Fahrgeschwindigkeit sinkt die Verarbeitungskapazität, es können komplexe Verkehrssituationen oft nicht schnell genug erfasst werden, wodurch rasche Reaktionen häufig nicht oder zu spät erfolgen.

→ **Umweltbelastung**

Neben den negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf würde eine Erhöhung der Geschwindigkeit von 130 km/h auf 160 km/h einen deutlichen Anstieg bei Lärmbelastung und Schadstoffausstoß bedeuten. Durch den vermehrten Schadstoffausstoß kommt es auch zu einer Verschärfung der Feinstaubproblematik. Medizinische Gutachten beweisen, dass rd 2.400 Menschen (Bezugsjahr 1996) jährlich in Österreich an den Folgen der Luftverunreinigung sterben. Ein Hauptfaktor der Luftverunreinigung sind lungengängige Partikel aus dem Straßenverkehr.⁷⁾

C. Internationale Tempolimits

Der internationale Vergleich der Tempolimits auf Straßen „erster Ordnung“⁸⁾ zeigt, dass in den meisten europäischen Ländern eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 120 km/h und 130 km/h erlaubt ist. Großbri-

tannien und Dänemark haben mit 112 km/h bzw 110 km/h die geringste zulässige Höchstgeschwindigkeit, wobei jedoch Lenker in Dänemark seit dem 30. 4. 2004 auf bestimmten gekennzeichneten Autobahnabschnitten 130 km/h fahren dürfen. Diese Neuregelung erstreckt sich jedoch nicht auf den Umkreis größerer Städte und auf Bereiche mit höheren Verkehrsstärken. In Italien wurde ebenfalls auf bestimmten Straßenabschnitten des Autobahnnetzes eine Geschwindigkeitserhöhung eingeführt. Seit 1. 7. 2004 ist auf dreispurigen Autobahnabschnitten, bei entsprechender Beschilderung und trockener Fahrbahn, eine Höchstgeschwin-

6) *Knospe/Santen/Schadschneider/Schreckenberger*, A realistic two lane traffic model for highway traffic, J. Phys. A, vol. 35/2002, 3369.
 7) *Hutter*, Gesundheitliche Belastungen durch Feinstaub und Dieselruß, Institut für Umwelthygiene der Medizinischen Universität Wien, 2005.
 8) Als Straßentyp „erster Ordnung“ wird in diesem Vergleich der höchstrangige Straßentyp des jeweiligen Landes bezeichnet.

digkeit von 150 km/h erlaubt. Bei nasser Fahrbahn gilt auf Autobahnen jedoch eine flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung von 110 km/h. Als einziger europäischer Staat hat Deutschland auf Autobahnen

keine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung. Lediglich auf hochfrequentierten oder schlecht ausgebauten Streckenabschnitten mancher Autobahnen gelten sektorale Tempolimits.

Land	Tempolimit (km/h)		
	PKW	LKW	Bus
Belgien	120	90	90
Dänemark	110/130 ⁹⁾	80	80
Deutschland	kein Limit ¹⁰⁾	80	100
Estland	110 ¹¹⁾	70	70
Finnland	120	80	80
Frankreich	110 ¹²⁾ /130	90 ¹³⁾ /110	90
Griechenland	120	80/90 ¹⁴⁾	70
Großbritannien	112	96 ¹⁵⁾ /112	96 ¹⁶⁾ /112
Irland	120	80	80
Italien	110/9/130/150 ¹⁷⁾	80/10/100	100 ¹⁸⁾ /130
Lettland	110/8	70	70
Litauen	130/110/8	70	70
Luxemburg	120	90	90
Niederlande	120	80	80
Polen	130	70	80
Portugal	120	90/110 ¹⁹⁾	100
Österreich	130	80	100
Schweden	110	90	90
Schweiz	120	80	100
Slowakei	130	80	80–110 ²⁰⁾
Slowenien	130	70/80 ²¹⁾	80
Spanien	120	90	100
Tschechien	130	80	80–110/17
Ungarn	120 ²²⁾ /130	80	80

Quelle: www.polizei.bayern.de, 8. 2. 2005

9) Nur auf bestimmten gekennzeichneten Autobahnabschnitten.

10) Richtgeschwindigkeit 130 km/h.

11) Wer seinen Führerschein kürzer als 2 Jahre besitzt, darf nicht schneller als 70 km/h fahren.

12) Bei Nässe.

13) Für LKW > 12 t.

14) LKW < 3,5 t: 90 km/h; LKW < 3,5 t: 80 km/h.

15) Für LKW mit Anhänger bzw LKW > 7,5 t.

16) Für Busse mit einer Gesamtlänge von > 12 m.

17) Auf dreispurigen Autobahnen mit entsprechender Beschilderung.

18) Für Busse > 8 t.

19) LKW < 10 t ohne Anhänger: 110 km/h; LKW < 10G;t mit Anhänger sowie LKW > 10 t: 90 km/h.

20) Laut Zeichen am Heck des Fahrzeugs.

21) LKW < 7,5 t: 80 km/h; LKW > 7,5 t: 70 km/h.

22) Für PKW > 2,5 t.

D. Schlussfolgerungen

Der viel diskutierte Vorschlag einer Geschwindigkeitsanhebung auf Österreichs Autobahnen, wenn auch nur auf ausgewählten Teststrecken, ist weder unter

den Aspekten der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, noch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der verkehrstechnischen Forschungsarbeit zu empfehlen.

→ In Kürze

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) hat im Rahmen seiner Forschungstätigkeit das viel diskutierte Thema einer Erhöhung des Tempolimits auf österreichischen Autobahnen untersucht. Forschungsziel war herauszufinden, wie sich diese gesetzte Maßnahme auf die Verkehrssicherheit, die Staubbildung, sowie auf die Umwelt auswirkt. Nach Durchsicht der rechtlichen Bestimmungen und der Ergebnisse der verkehrstechnischen Forschungsarbeit gibt es ein eindeutiges Ergebnis: Weder Aspekte der Verkehrssicherheit noch Aspekte der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs empfehlen eine Einführung dieser Maßnahme.

→ Zum Thema

Über die Autorinnen:

Dipl.-Ing. Sabine Lutschounig ist Verkehrstechnikerin im Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, 1031 Wien.

Tel: (01) 71 770-248,

Fax: (01) 71 770-8, E-Mail: sabine.lutschounig@kfv.at,

Internet: www.kfv.at

Mag. Tanja Schwent ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, A-1030 Wien.

Tel: (01) 717 70-237, Fax: (01) 717 70-8,

E-Mail: tanja.schwent@kfv.at, Internet: www.kfv.at.

Vom denselben Autorinnen bei MANZ erschienen:

Lutschounig/Robatsch, Rotlichtüberfahrer, ZVR 2005, 141;

Schwent, Einführung der Alkohol-Vortestgeräte, ZVR 2005, 68.

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100, Fax: (01) 531 61-455,

E-Mail: bestellen@manz.at

Links:

www.kfv.at

www.polizei.bayern.de

