

Antrag

des NEOS- Landtagsklubs (Erstantragsteller Andreas Leitgeb) betreffend:

„Verkehrsmaßnahmen einführen, um schwere und tödliche Verkehrsunfälle auf der Reschenstraße B180 zu verhindern“

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Landesregierung wird aufgefordert, die Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht zu beauftragen, in Zusammenwirken mit der zuständigen Bezirkshauptmannschaft Landeck folgende Maßnahmen zur Verhinderung schwerer bzw. tödlicher Verkehrsunfälle auf der B 180 zu setzen:

- **Evaluierung der vielen unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verordnung einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (statt teils 100 km/h).**
- **Installierung einer elektronischen Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle (Multi Section Control Anlage) in beiden Fahrtrichtungen zwischen ca. km 8,5 und ca. km 17,2.“**

Zuweisungsvorschlag: **Ausschuss für Wohnen und Verkehr**, Finanzausschuss

Begründung:

Auf der sowohl im Sommer als auch im Winter hoch frequentierten B180, der Reschenstraße, ereigneten sich in den letzten Jahren zwischen Ried und Pfunds mehrere Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang, sowie unzählige Verkehrsunfälle mit einer Vielzahl an verletzten Personen. Da jedes verlorene Menschenleben eines zu viel ist, braucht es Lösungen.

Die B180 ist zu einem Straßenabschnitt mutiert, bei dem, landesweiten Medienberichten zufolge, das „Problem bekannt, die Lösung schwierig“ ist. So spricht der Tösner Bürgermeister von „einer gefährlichen Stelle und vielen riskanten Überholmanövern“. Der zuständige Straßenmeister erkennt im Fahrverhalten immer mehr Aggressivität und sucht seine Erklärung für die hohe Unfallhäufigkeit in den „schlimmen Überholmanövern“. Mag. Siegmund Geiger der zuständigen Bezirkshauptmannschaft Landeck verweist auf den Charakter einer Schnellstraße, welche oftmals „gerade wegen der vorhandenen Straßenbreite zum Überholen einlade“¹.

Wenngleich auch nach den Kriterien der RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) und dem Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm keine Unfallhäufungsstellen vorliegen (siehe Anfragebeantwortung 83/20 durch LHstv. Felipe), so stellt sich dieser Streckenabschnitt der B180 als sehr gefahrenträchtig dar, wie obige Aussagen untermauern. Nachdem bauliche Maßnahmen dem Unfallgeschehen entgegenzuwirken, laut Anfragebeantwortung kaum möglich sind (Verteilung der Unfälle über den gesamten Abschnitt), wird es notwendig sein, weitere Möglichkeiten alternativer verkehrstechnischer Maßnahmen in Betracht zu ziehen. Die wie in der Anfragebeantwortung (GZ 83/20) angesprochenen „Überholverbote“ aber auch vorhandene „Sperrlinien“ können die Unfallhäufigkeit offenbar für sich alleine nicht positiv beeinflussen.

In einem ersten Schritt sollten daher die vielen unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen evaluiert werden. Ein Schilderwald mit vielen Beschränkungen und Aufhebungen wird von den Verkehrsteilnehmern ob der Vielzahl nicht mehr wahrgenommen und somit nicht mehr eingehalten. Die maximale Höchstgeschwindigkeit im gesamten Verlauf der B 180 sollte daher mit 80 km/h verordnet werden. Geringere Geschwindigkeitsbeschränkungen bei

¹ <https://www.tt.com/artikel/16475376/vier-strassenkilometer-mit-hohem-blutzoll-auf-der-reschenstrasse>

Ortsdurch- und Zufahrten, sowie Abbiegespuren sollten davon selbstverständlich unberührt bleiben.

Zu hohe Geschwindigkeit zählt nach wie vor zu einer der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr. In Verbindung mit Überholvorgängen verschärft sich die Situation umso mehr. Eine „Multi Section Control Anlage“ - eine Abschnittskontrolle bei der die Durchschnittsgeschwindigkeit überwacht wird - erweist sich als besonders wirksames Mittel um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wenn überhöhte Geschwindigkeit über längere Strecken ein Gefahrenpotential darstellt, beispielsweise in Tunneln, langgezogenen Kurven und Geraden. Die ASFINAG hat positive Erfahrungen mit der Verwendung von Section Control Anlagen und berichtet auf ihrer Homepage:

„Der Verkehrsfluss läuft harmonisch, also stabil über einen gewissen Abschnitt“, abrupte Spurwechsel und Drängeln haben keinen Sinn, und deshalb tun das die Fahrerinnen und Fahrer auch nicht“. Auf allen Abschnitten mit fix installierten Anlagen ist ein Rückgang der Unfälle um bis zu 50 Prozent zu verzeichnen. „Unser Hauptziel, die Schwere der Unfälle zu verringern haben wir sogar zu 100 Prozent erreicht“².

So hat die ASFINAG nach dem erfolgten Sicherheitsausbau im Arlbergtunnel eine Section Control Anlage installiert um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu gewährleisten. Der Grund dafür war: Immer wieder kommt es im Arlbergtunnel mit Gegenverkehr zu gefährlichen Überholmanövern. Nach Meinung von ASFINAG, Polizei und zuständigen Behörden sei die Section Control Anlage die „bestmögliche Präventivmaßnahme gegen Überholen im Tunnel“.

² <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/verkehrsmanagement/section-control/>

Jedes bei einem Verkehrsunfall verlorene Menschenleben ist eines zu viel! Daher muss alles darangesetzt und sämtliche zur Verfügung stehende Möglichkeiten genutzt werden, um auf die Unfallzahlen positiv Einfluss zu nehmen. Investitionskosten dürfen dabei nicht hinderlich sein.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Andreas Metzger', with a long horizontal stroke extending to the right.A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Zofia', with a long horizontal stroke extending to the right.

Innsbruck, am 7. Mai 2020