



AKTUELLES AUS ÖSTERREICH

Verkehrssicherheitsuntersuchungen über das Unfallgeschehen auf nicht salzgestreuten Straßen im Wiener Stadtgebiet

Für die Untersuchung der Unfallhäufigkeit auf nicht salzgestreuten Straßen im Wiener Stadtgebiet wurde das Unfallgeschehen (Personenschadenumfälle) der 8 Wintermonate mit Salzstreuung verglichen mit dem Unfallgeschehen der 8 Wintermonate, in denen Salzstreuung nicht mehr durchgeführt wurde (Splittstreuung mit geringen Mengen von Auftaumitteln).

Im Detail wurden für die Vorheruntersuchung die Monate 1, 2, 3, 11, 12 des Jahres 1981 und die Monate 1, 2, 3 des Jahres 1982, also insgesamt 8 Monate (241 Tage) herangezogen, für die Nachheruntersuchung wurden die Monate 1, 2, 3, 11, 12 des Jahres 1983 und die Monate 1, 2, 3 des Jahres 1984, also insgesamt 8 Monate (242 Tage) ausgewählt.

Dabei konnten folgende Zusammenhänge gezeigt werden:

Im Vorher-Zeitraum mußten 4217 Unfälle mit Personenschaden verzeichnet werden, hievon 513 bei winterglatter Fahrbahn. Im Durchschnitt ereigneten sich also 6,3 Personenschadenumfälle an einem Tag mit winterglatten Fahrbahnverhältnissen. Für den Nachher-Zeitraum mußten 4103 mit Personenschaden registriert werden, hievon ereigneten sich 288 Unfälle mit Personenschaden bei winterglatten Fahrbahnverhältnissen. Im Durchschnitt wurden daher an einem Tag mit winterglatten Fahrbahnverhältnissen 3,9 Unfälle mit Personenschaden verzeichnet.

Ein Vergleich der Unfallzahlen über beide Zeiträume zeigt, daß die absolute Zahl der Unfälle mit Personenschaden bei Winterglätte insgesamt um 39% abgenommen hat. Dies ist aus dem Grund bemerkenswert, da die Zahl der Tage mit winterglatten Fahrbahnverhältnissen im Nachher-Zeitraum nur geringfügig kleiner war, als im Vorher-Zeitraum (81 Tage vorher, 74 Tage nachher, jeweils winterglatte Fahrbahnverhältnisse).

Ergebnis:

Bei Salzstreuung haben sich daher 513 Personenschadenumfälle bei Winterglätte ereignet, ohne Salzstreuung waren es 288 Personenschadenumfälle. Das entspricht mehr als 6 Personenschadenumfällen an einem sogenannten Winterglättetag mit salzgestreuten Fahrbahnen, und nur 4 Personenschadenumfällen an einem durchschnittlichen Winterglättetag nachher, mit splittgestreuten Fahrbahnen.

Nominierung der Unfallzahlen mit dem Verkehrsaufkommen

Um das Unfallrisiko besser quantifizieren zu können, hat das Referat für Verkehrssicherheit der MA 46 die Personenschadenumfälle auch auf das Verkehrsaufkommen

bezogen. Als Indikator für das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in Wien wurde das Verkehrsaufkommen der Süd-Ost-Tangente herangezogen. Vergleicht man die auf den Verkehr bezogenen Personenschadenumfälle bei winterlichen Fahrbedingungen (Schnee, Matsch, Eis) für den Zeitraum vorher, mit Salzstreuung, mit dem Zeitraum nachher, ohne Salzstreuung (nur Splittstreuung) so zeigt sich ein Rückgang der bezogenen Unfälle um 34%.

Ergebnis:

Bei gleicher Verkehrsleistung wurden im Nachher-Zeitraum um $\frac{1}{3}$ weniger Unfälle als vorher registriert.

Erklärung und Zusammenhänge aus der Unfalluntersuchung

Die Erklärung für die vorläufige Abnahme der absoluten und relativen Unfallzahlen (Personenschadenumfälle) kann in der sogenannten Risikokompensations-theorie gefunden werden. Auf Grund der optisch offensichtlich und verdeutlichten Unfallsgefahr dürften viele Kraftfahrer bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen (gestreute Winterfahrbahn) vorsichtiger bzw. bewußter fahren.

Die Unfälle sind bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen grundsätzlich etwas leichter, d.h. es erfolgt eine indirekte Verschiebung der Personenschadenumfälle zu Sachschadensunfällen.

Zusammenfassung:

Aus der vorgenannten Untersuchung kann geschlossen werden, daß die Unterlassung der Salzstreuung und der Übergang zur alternativen Splittstreuung die Verkehrssicherheit derzeit nicht beeinträchtigt hat.

Es steht daher zunächst die Maßnahme im Sinne des Umweltschutzes nicht diametral zu den Grundsätzen der Verkehrssicherheit.

Unabhängig von Salz- oder Splittstreuungen muß aber festgehalten werden, daß das Unfallrisiko (Personenschadenumfälle) bei Schnee- und Eisfahrbahnen im Stadtgebiet generell um 10 – 15% höher ist als bei trockenen bzw. nassen Fahrbahnverhältnissen. Die Wahl der Fahrgeschwindigkeiten bei Eis- und Schneefahrbahnen ist daher von besonderer Bedeutung. Seitens des Referates für Verkehrssicherheit wird daher empfohlen, die Selbstüberschätzung von Kraftfahrern durch stärkere Kontrollen der Fahrgeschwindigkeit seitens der Exekutive hintanzuhalten und die gesamten Zusammenhänge der Kraftfahrer durch detaillierte Verkehrsinformation zu verdeutlichen.

Durch den gesamten – also durch den zivilen und den militärischen – Luftverkehr über der Bundesrepublik Deutschland wurden 1983 270 Tonnen Schwefeldioxid an die Luft gesetzt, durch Kraftfahrzeuge rund 100.000 Tonnen. Dabei enthält Kerosin ungefähr dieselben Schwefelmengen wie Autobenzin. Bei den Stickoxiden liefern die Düsen 27 000 Tonnen, Autoauspuffe knapp 1,7 Millionen Tonnen; bei den Kohlenwasserstoffen (nicht oder nur teilweise verbrannte Benzinbestandteile) sind es 650 000 Tonnen durch Verkehr am Boden, 13 500 Tonnen durch Flugzeuge.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1985

Band/Volume: [1985_2](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Aktuelles aus Österreich: Verkehrssicherheitsuntersuchungen über das Unfallgeschehen auf nicht salzgestreuten Straßen im Wiener Stadtgebiet 53-54](#)