

ÖAMTC: VCÖ-Aussagen zu Unfallrisiko auf deutschen Autobahnen unseriös und falsch

Mobilitätsclub mahnt zur Sachlichkeit bei Tempo 140-Diskussion

Gestern hat der VCÖ behauptet, dass das Unfallrisiko auf deutschen Autobahnen deutlich höher sei als auf österreichischen. Verglichen wurde dabei die Anzahl der Getöteten pro 1.000 Kilometer Autobahn. "Eine solche Betrachtungsweise ist irreführend und unseriös, weil sie das Verkehrsaufkommen, also die Anzahl der Fahrzeuge, die unterwegs sind, völlig außer Acht lässt", erklärt Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung. "Für seriöse Vergleiche des Unfallgeschehens zwischen Ländern eignen sich Parameter, die die Fahrleistung miteinbeziehen – beispielsweise Unfallrate und Getötetenrate." Laut Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) lag die Getötetenrate auf deutschen Autobahnen im Jahr 2015 bei 0,017 Getöteten je Million Fahrzeugkilometer. Der Wert in Österreich lag im gleichen Jahr ebenfalls bei 0,017. "Das bedeutet, dass das Risiko, in einen tödlichen Unfall verwickelt zu werden, in Österreich und Deutschland nahezu gleich ist – unabhängig von den jeweiligen Tempolimits", hält Wiesinger fest. Zudem zählen sowohl österreichische als auch deutsche Autobahnen zu den sichersten in Europa.

Außerdem gilt in Deutschland laut Deutschem Verkehrssicherheitsrat (DVR) auf rund 70 Prozent der Autobahnen kein Tempolimit – auf viel befahrenen Autobahnstücken wird die Geschwindigkeit sehr wohl reguliert. "Ein Vergleich, der keine Rücksicht auf geltende Tempolimits nimmt, ist wertlos und unseriös. Ein valider Vergleich müsste zwischen Strecken mit und ohne Limit gezogen werden, anstatt das gesamte Netz pauschal in einen Topf zu werfen", so Wiesinger. "Eine Einrichtung wie der VCÖ, die für sich in Anspruch nimmt, als Forschungseinrichtung anerkannt zu werden, muss Punkto Seriosität anderen Standards genügen."

Mobilitätsclub mahnt zur Sachlichkeit bei Tempo 140-Diskussion

Im Übrigen ist die Unfallursache "nicht angepasste Geschwindigkeit" nicht automatisch mit einem Überschreiten der höchstzulässigen Geschwindigkeit gleichzusetzen. Und schließlich darf man nicht vergessen, dass der seinerzeitige 160 km/h-Versuch gezeigt hat, dass die Rechtsfahrordnung besser eingehalten wurde und die Unfallzahlen sogar etwas zurückgegangen sind. "Die Fahrgeschwindigkeit muss immer den Verkehrs-, Fahrbahn- und Witterungsverhältnissen angepasst werden – schneller bei guten, langsamer bei widrigen Bedingungen", stellt der Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung klar. "Nun muss sachlich evaluiert werden – erst dann wird man sehen, wie Tempo 140 wirklich funktioniert und welche Folgen es für die Verkehrssicherheit und die Umwelt hat. Wir halten nichts davon, bereits vorab jede Diskussion im Keim zu ersticken."