

ÖAMTC: Absage von Straßenausbau kann Menschenleben kosten

Unfallrisiko und -schwere im hochrangigen Straßennetz deutlich geringer

Das BMK hat kürzlich die Ausbauprojekte der Asfinag für die Murtal Schnellstraße (S36) zurückgestutzt und für die Klagenfurter Schnellstraße (S37) abgesagt. "Vor allem in punkto Verkehrssicherheit sind diese Schritte kritisch zu sehen. Das zeigt auch die Unfallstatistik klar", stellt Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung, fest. Nur rund 16 Prozent der Unfälle außerhalb des Ortsgebietes passieren im Asfinag-Netz, während rund 84 Prozent im Landes- und Gemeindestraßennetz zu verzeichnen sind. Wiesinger: "Wenn man die Verkehrsleistung miteinbezieht, passieren Unfälle im niederrangigen Netz – im Ortsgebiet und auf Freilandstraßen – etwa achtmal so häufig wie auf Autobahnen und Schnellstraßen. Pro Fahrzeugkilometer sterben im niederrangigen Netz viermal so viele Personen wie auf Autobahnen und Schnellstraßen."

Auch die Unfallschwere ist im hochrangigen Netz vergleichsweise geringer: Bei 1.000 Unfällen mit Personenschaden wurden hier im Durchschnitt 17 Menschen getötet, auf Freilandstraßen kamen im Vergleich dazu 24 Personen ums Leben (Quelle: Statistik Austria 2018-20, Bearbeitung: ÖAMTC). Das Autobahn- und Schnellstraßen-Netz erweist sich demnach, sowohl was Unfallwahrscheinlichkeit als auch -folgen anbelangt, sicherer als das niederrangige Netz. "All diese Aspekte müssen einem aber bewusst sein, wenn man Straßenbauprojekte einfach absagt", ergänzt Wiesinger.

ÖAMTC fordert Sicherheitsausbau nach Absage

Der Ausbau der B317 zur S37 zwischen St. Veit und Scheifling wurde gestoppt: Dort kamen seit 2015 bei 283 Unfällen 17 Menschen ums Leben. Im südlichen Abschnitt der B317 bleibt die gefährliche Ausführung mit zwei Fahrstreifen pro Richtung, lediglich getrennt durch eine doppelte Sperrlinie, erhalten. Bernhard Wiesinger fordert: "Aufgrund der Absage braucht es dringend einen alternativen Sicherheitsausbau der B317, z.B. einen 2+1 Querschnitt mit baulicher Mitteltrennung. Was das bedeutet, ist am Beispiel der Umgestaltung der B303 zur Weinviertler Schnellstraße (S3) zu sehen: Vor dem Ausbau kam es zwischen 2004 und 2007 zu 62 schweren bis tödlichen Unfällen, von 2012 bis 2015 wurden sieben schwere Unfälle verzeichnet, keiner davon tödlich."

Die S36 wird zwar weitergebaut, allerdings will man auf Pannenstreifen verzichten und lediglich Pannenbuchten einbauen. Die Folge: Defekte Fahrzeuge, die es nicht zu einer Pannenbucht schaffen, bleiben am Fahrstreifen liegen. Weiters ist die Bildung einer Rettungsgasse ohne Pannenstreifen nur schwer möglich. "Es ist nicht akzeptabel, dass bei einer Evaluierung von jahrelang geplanten Straßenbauprojekten auf Verkehrssicherheit wenig Rücksicht genommen wird. Denn der Stopp sinnvoller Infrastrukturprojekte und Einsparungen an den falschen Stellen können Menschenleben kosten", stellt Wiesinger abschließend klar.