

# Präventive Wirkung

**Section-Control-Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung auf gefährlichen Straßenabschnitten haben zu einem Rückgang der Unfallzahlen beigetragen.**

Die erste Section-Control-Anlage Österreichs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde 2003 im Kaisermühltunnel auf der A 22 in Wien in Betrieb genommen. Seither ist dieser Streckenabschnitt nachweislich entschärft: Fahrzeuge sind im Schnitt um 15 km/h langsamer unterwegs, es gibt um die Hälfte weniger Unfälle und keine tödlichen Unfälle mehr wegen überhöhter Geschwindigkeit. Die Zahl der Verletzten ging um über 60 Prozent zurück. Auch die Zahl der Anzeigen wegen überhöhter Geschwindigkeit ist – trotz steigenden Fahrzeugaufkommens – von 43.700 im Jahr 2004 auf 26.200 im Jahr 2013 zurückgegangen.

Section-Control-Anlagen sind wirksamer als Radaranlagen, die nur punktuell die Geschwindigkeit messen. Die überwachten Abschnitte haben im Durchschnitt eine Länge von fünf Kilometern. Die Section-Control-Anlage sorgt für gleichmäßige Geschwindigkeiten im überwachten Streckenabschnitt. Eine fixe Anlage kostet etwa eine Million Euro, ein mobiles System zwischen 300.000 und 400.000 Euro.

**Section-Control-Anlagen** messen die durchschnittliche Geschwindigkeit von Fahrzeugen innerhalb einer bestimmten Wegstrecke. Das Fahrzeug wird samt Kennzeichen und Durchfahrtszeitpunkt bei der Einfahrt in den Überwachungsabschnitt aufgenommen. Bei der Ausfahrt wird es erneut aufgezeichnet – inklusive Zeitstempel.

Nach dem Vergleich der Zeitstempel und unter Berücksichtigung der gezeichneten Wegstrecke wird die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeugs ermittelt – abzüglich einer Messtoleranz. Falls die vorgeschriebene Geschwindigkeit überschritten wurde, werden die aufgezeichneten Daten gespeichert. Wenn keine Überschreitung feststellbar ist, werden alle Fahrzeugdaten gelöscht. Das System ist in der Lage, zwischen ein- und mehrspurigen



**Section-Control-Anlage im Kaisermühltunnel in Wien.**

Fahrzeugen zu unterscheiden. Somit können auch verschiedene – von der Fahrzeugart abhängige – Geschwindigkeitsbeschränkungen überwacht werden. Das Gerät ist auf eine Toleranz von drei km/h bzw. ab 100 km/h auf drei Prozent eingestellt.

**Datensicherheit.** Die *Asfinag* trägt die Anschaffungskosten der Section-Control-Anlagen und stellt sicher, dass sie Tag und Nacht verfügbar sind. Das Datensicherheitskonzept stellt sicher, dass die *Asfinag* nur auf Betriebsdaten wie Störungsmeldungen Zugriff hat und nur die Exekutive Zugriff auf die aufgezeichneten Übertretungsdaten bekommt. Die Landesverkehrsbehörden führen die Geschwindigkeitsüberwachungen und die Verwaltungsstrafverfahren durch. Die aufgezeichneten Übertretungen – und nur solche werden länger als fünf Minuten gespeichert – werden von der Exekutive ausgewertet und der Bezirkshauptmannschaft, den Landespolizeidirektionen beziehungsweise dem Magistrat zur Strafverfolgung weitergeleitet.

**Sieben Anlagen.** Die *Asfinag* verfügt derzeit über fünf stationäre und zwei mobile Anlagen. Im Wechselabschnitt auf der Südautobahn (A 2) zwischen Krumbach und Grimmenstein, Fahrtrichtung Wien, ist eine witterungshängige und mit Regensensor ausgestattete Section-Control-Anlage seit

Februar 2005 in Betrieb. Die kurvenreiche Strecke im Wechselgebiet war für hohe Unfallzahlen vor allem bei nasser Fahrbahn bekannt. Mit der Weg-Zeit-Messung wird seither das Tempolimit von 100 km/h bei trockener Fahrbahn bzw. 80 km/h bei nasser Fahrbahn oder bei Schneefall überwacht. Wurden 2005 noch 27 Unfälle mit Personenschaden verzeichnet, gab es 2013 drei Unfälle mit fünf Verletzten bei trockener Fahrbahn.

Mit dem Ehrentalerbergtunnel auf der Nordumfahrung Klagenfurt der Südautobahn in Kärnten wurde mit 2. Juli 2009 ein weiterer Tunnel mit der Section-Control-Anlage ausgerüstet. Der Standort zwischen Klagenfurt-Flughafen und Klagenfurt-Nord wurde auf Grund der hohen Unfallzahlen ausgewählt.

Seit Oktober 2011 wird auch im Plabutschunnel auf der Pyhrnautobahn (A 9) in der Steiermark das Tempolimit von 100 km/h mit einer Section-Control-Anlage kontrolliert. Die Zahl der Unfälle im Tunnel sank beträchtlich. Täglich fahren etwa 34.000 Fahrzeuge durch den Grazer Tunnel. Knapp nach der Installation der Anlage im Plabutschunnel erfolgten rund 100 Anzeigen pro Tag gegen Temposünder. Sechs Monate später war die Rate auf 15 pro Tag gesunken. Die kurvenreiche Strecke weist einen Schwerverkehranteil von 13 Prozent aus. Vor Inbetriebnahme der Tempoüberwachung waren mehr als die Hälfte aller Kraftfahrzeuge zu schnell unterwegs. Seit Beginn des Beobachtungszeitraumes gab es auf der Strecke keinen Verkehrstoten mehr, die Unfälle verliefen größtenteils glimpflich.

Weitere stationäre Anlagen gibt es auf der B 37 in Niederösterreich bei Gföhl und im Kaisermühltunnel in Wien. Seit Juli 2013 gibt es auf der Pyhrnautobahn eine mobile Anlage: Sie überwacht die neu eröffnete Röhre des Bosruck-Tunnels. Im Herbst 2015 soll die Sicherheitsüberwachung durch



### **Section-Control-Anlage auf der B 37 bei Gföhl in Niederösterreich.**

ein neues akustisches Warnsystem übernommen werden. Die zweite mobile Section-Control-Anlage ist auf der Nordumfahrung der Südautobahn installiert. Sie wird zur Geschwindigkeitskontrolle während der Sanierung der Tunnelkette Klagenfurt bis voraussichtlich 2015 eingesetzt.

**Baustellen.** Die Überwachung des Tempolimits in langen oder stark befahrenen Baustellenbereichen durch Section-Control-Anlagen hat sich bereits mehrfach bewährt. Etwa bei der Sanierung der Südautobahn zwischen Gleisdorf und Graz oder in der Hanssonkurve auf der Wiener Südost-Tangente (A 23), Österreichs meist befahrener Autobahn.

Im Bereich der Baustelle Hanssonkurve ereigneten sich von April 2011 bis August 2012 im drei Kilometer langen Baustellenbereich abgesehen von kleineren Blebschäden keine Verkehrsunfälle. Im Baustellenbereich galt Tempo 60.

**Fahrstreifenüberwachung.** Die Section-Control-Anlage wird auch eingesetzt, um das Befahren gesperrter Fahrstreifen anzuzeigen. Zeigt ein grüner Pfeil nach unten, darf man den darunter liegenden Fahrstreifen benützen. Zeigt ein blinkender gelber Pfeil nach halbrechts oder halblinks, ist auf den daneben liegenden Fahrstreifen zu wechseln. Sieht man ein rotes X, entspricht das einem Fahrverbot für diesen Fahrstreifen.

**Geplante Anlagen.** Im Oktober/November 2014 wird eine stationäre Anlage auf der Mühlkreis-Autobahn (A 7) im Tunnel Bindermichl errichtet und im Herbst 2014 eine mobile Baustellenanlage auf der Innkreis-Autobahn (A 8) in Oberösterreich.

*Otmar Bruckner*