

WO MAN ANGESÜHNT WEIZEN DARF

Nur wenigen
edern gibt es
ßen ganz ohne
mpollmit.

Freie Fahrt auf
utschlands Auto-
nen wird
erschätzt. Ein
ttel des Netzes ist
verhaft tempo-
rtiert, etwa
Prozent vom Rest
d temporär
rtiert.

ne Tempolimits
ten auf der
glischen Isle of
n. Für das jährliche
torradrennen
urist Trophy
ssen nur die
ßen gesperrt
rden. Zu weiteren
dern ohne Limit
ien Afghanistan,
rundi, Bhutan,
anmar, Somalia,
rdkorea, Libanon
d Nepal.

COMPLIANCE-HINWEIS

Reisen zu Produkt-
sentationen wurden
n den Herstellern
erstützt. Testfahr-
age wurden kostenlos
Verfügung gestellt.

Antrieb 52 Prozent, von schon impor-
santen 40 Prozent im Jahr davor. „Elek-
trifiziert“: Das umfasst reine Elektro-
autos (in der Fachsprache BEV für Bat-
tery Electric Vehicle), Plug-in-Hybride
(PHEV) und normale Hybride wie den
Toyota Prius.

Der Anteil batterieelektrischer Au-
tos an den Neuzulassungen betrug
2017 satte 21 Prozent, von 16 Prozent
2016. Parallel dazu fiel der Anteil von
Diesel-Pkw auf den fast gleichen Stand,
von 31 auf 23 Prozent. Nicht annä-
hernd kann ein anderes Land auf der
Erde eine solche Quote vorweisen.

1,5 Prozent Marktanteil wohl eher da-
ran, dass die anderen Länder die lokal
emissionsfreie Antriebsform noch ent-
schiedener verschmähen. Und was in
Norwegen gerade zum Mehrheitspro-
gramm wird, kommt bei uns aktuell auf
ganze zwei Prozent Marktanteil (BEV
und PHEV zusammengerechnet).

Doch wo könnte Österreich auf
dem Gebiet bis 2025 stehen? Im neuen
Regierungsprogramm ist dem Thema
einige Aufmerksamkeit gewidmet, gar
„einen Quantensprung zum vorigen
Regierungsprogramm“ sieht Michael-
Viktor Fischer, Chef des E-Mobilitäts-

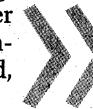
auf 14 Seiten
vor. «

**MICHAEL
FISCHER**

**Geschäftsführer
von Smatrics und
Elektro-Lobbyist**

**Bald Mehrheitsprogramm in
Norwegen, kommen Stromer
bei uns auf zwei Prozent.**

Die generelle Entwicklung sieht er
als unumkehrbar an, nachdem es nur
drei Arten gebe, CO₂ im Straßenver-
kehr einzusparen: „Gasantrieb, der von
den Konsumenten nicht angenommen
wird, Wasserstoff, was eher
für den Schwerkverkehr ein-
mal eine Rolle spielen wird,
und Elektroautos.“



»Sicherer, wenn man Tempo rausnimmt«

Höheres Tempolimit auf Autobahnen, Warnung vor Geschwindigkeitskontrollen – was manche Autofahrer erfreuen mag, sehen Fachleute wie die **Verkehrspsychologin Bettina Schützhofer** mit anderen Augen. ♦ VON TIMO VÖLKER

Was sagen Sie zur Idee, das Tempolimit auf Autobahnen heraufzusetzen?

Bettina Schützhofer: Es fehlen Vergleichszahlen, das wurde empirisch nie untersucht. Man kann dazu keine wissenschaftlich fundierte Aussage treffen. Studien belegen: Es wird sicherer, wenn man Tempo rausnimmt.

In Deutschland wird schneller gefahren.

Das kann man nicht vergleichen. Wir sind kein Flächen-, sondern ein Alpenland. Man kann Österreich aber sehr gut mit der Schweiz vergleichen. Dort herrscht eine andere Verkehrskultur. Es gilt Tempo 120 auf Autobahnen. Die Schweiz hat halb so viele Verkehrstote wie Österreich.

Autobahnen sind nicht unbedingt die gefährlichsten Straßen.

Das stimmt, es sind die Landstraßen, auf denen es die meisten Unfalltote gibt. In der Schweiz wurde, ursprünglich aus Umweltschutzgründen, das

Höchsttempo auf Landstraßen von 100 auf 80 km/h gesenkt. In einer Abstimmung stimmten die Schweizer aus Verkehrssicherheitsgründen für die Beibehaltung der Maßnahme. Es hat die Unfallbilanz wunderbar verändert. 216 Tote weniger als bei uns, man muss sehen, wie viel Schicksal, Leid, Schmerz hinter jedem Verkehrstoten steht.

Plädieren Sie für Tempo 80 auf Landstraßen bei uns?

Es gibt bei uns gut ausgebaute Landstraßen, auf denen 100 km/h vertretbar sind. Es gibt aber sehr viel mehr, auf denen Tempo 80 Sinn haben würde.

Sind Sie enttäuscht von den Signalen aus dem Verkehrsministerium?

Ich hätte mich über ein großes Zielvorhaben gefreut, wenn es geheißen hätte: Wir orientieren uns an Hochsicherheitsländern wie der Schweiz oder an den Skandinavien. Oder wollen keine toten Kinder mehr im Straßenverkehr.

STECKBRIEF



Bettina Schützhofer
Seit 2011 allgemein
beidete und
gerichtlich zertifizierte
Sachverständige für
Verkehrspsychologie.
Geschäftsführerin des
verkehrspsychologischen
Instituts
sicher unterwegs.
/// Alek Kawka

Der Verkehrsfluss ist ein Argument.

Was bedeutet ein höheres Tempolimit für die Homogenität? Der größte Verkehrsfluss ist gegeben, wenn alle in etwa gleich schnell fahren. Je heterogener die Geschwindigkeit, desto mehr Staus sind zu erwarten.

Warnung vor Tempokontrollen – sinnvoll?

Wer weiß, dass kontrolliert wird, fokussiert sich auf die Kontrollstelle, verfährt sonst aber in gewohnten Mustern. Die größte präventive Wirkung hat man, wenn man nicht weiß, wo und wann kontrolliert wird, das ist gut belegt.

Die Todesbilanz ist auf einem Rekordtief. . .

Man darf sich noch Ziele setzen. Beim Thema Alkohol ist viel erreicht, da liegen wir besser als die Schweiz. Doch 26 Prozent der Verkehrstoten gehen auf nicht angepasstes Tempo zurück. Ablenkung am Steuer als Unfallursache Nummer eins hat zudem gravierendere Folgen, je höher das Tempo ist. ///