

WO MAN ANGESÜHNT REIZEN 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 im-
portanten 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-

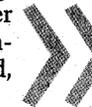
auf 14 Seiten
vor. «

**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 Ver-
gleichszahlen, das wurde empirisch
nie untersucht. Man kann dazu keine
wissenschaftlich fundierte Aussage
treffen. Studien belegen: Es wird siche-
rer, wenn man Tempo rausnimmt.

In Deutschland wird schneller gefahren.

Das kann man nicht vergleichen. Wir
sind kein Flächen-, sondern ein Alpen-
land. 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 ge-
fährlichsten Straßen.

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

Höchsttempo auf Landstraßen von 100
auf 80 km/h gesenkt. In einer Abstim-
mung stimmten die Schweizer aus Ver-
kehrssicherheitsgründen für die Bei-
behaltung der Maßnahme. Es hat die
Unfallbilanz wunderbar verändert. 216
Tote weniger als bei uns, man muss se-
hen, wie viel Schicksal, Leid, Schmerz
hinter jedem Verkehrstoten steht.

Plädieren Sie für Tempo 80 auf Landstraßen
bei uns?

Es gibt bei uns gut ausgebaute Land-
straßen, 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 Zielvor-
haben gefreut, wenn es geheißen hätte:
Wir orientieren uns an Hochsicher-
heitsländern 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
verkehrspsycho-
logischen Instituts
sicher unterwegs.
/// Alek Kawka

Der Verkehrsfluss ist ein Argument.

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

Warnung vor Tempokontrollen – sinnvoll?

Wer weiß, dass kontrolliert wird, fokus-
siert 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 lie-
gen 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. ///