



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17052/4-4/1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Kukacka und Kollegen vom 02.02.1995,
Zl. 468/J-NR/1995, "Verordnung von Ge-
schwindigkeitsbeschränkungen im Zusammenhang
mit dem Nachtfahrverbot"

XIX. GP-NR
494 /AB
1995 -03- 31

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

zu

468

13

Zu Frage 1:

"Warum haben Sie nicht zeitgleich mit dem Inkrafttreten des Nachtfahrverbotes eine Verordnung zur Erhöhung der erlaubten Geschwindigkeit gem. § 42 Abs. 8 StVO erlassen, obwohl dies ein Auftrag des Nationalrates war?"

Um die gegenständlichen Verordnungen auf einer fundierten sachliche Grundlage zu erlassen, wurden umfangreiche Vorerhebungen durchgeführt: In diesem Zusammenhang wurde u.a. das Gelände an allen österr. Autobahnen erhoben (Steigungen oder Gefällestrrecken), ferner, auf welchen Autobahnteilstücken welche Belagstypen vorliegen, sowie, wo Tunnelstrecken gegeben sind und wie lang diese sind. Außerdem mußte die Lage und das Höhenniveau von Siedlungen in Relation zum Höhenniveau der Autobahn und deren Entfernung von der jeweiligen Autobahn erhoben werden.

Diese Parameter mußten von den Autobahnverwaltungen in den Ländern erhoben werden, wobei es bedauerlicher Weise in Einzelfällen sogar mehrere Monate dauerte bis diese Unterlagen in meinem Ressort einlangten!

Der in weiterer Folge von meinem Ressort beauftragte Akustiker hatte eine Lärmausbreitungsrechnung aufzustellen, durch die erst Aussagen darüber ermöglicht wurden, welche Siedlungen an den jeweiligen Autobahnen vom Nachtlärm betroffen sind. Weiters wurden i.R. der ergänzenden Untersuchungen auch eine Reihe von praktischen Lärmmessungen durchgeführt.

- 2 -

Die in der Folge erstellten Verordnungsentwürfe wurden dann dem gesetzlich vorgesehenen Begutachtungsverfahren unterzogen, das noch im Dezember 1994 abgeschlossen werden sollte. Bedauerlicher Weise langten jedoch eine Reihe von für die Erlassung der Verordnungen wichtigen Stellungnahmen so verzögert ein, daß die Verordnungen nicht mit 1. Jänner 1995 sondern einige Tage verspätet, konkret zwischen dem 3. Jänner und dem 19. Jänner 1995 erlassen wurden.

Zu Frage 2:

"Wann werden Sie eine derartige Verordnung bzw. einzelne Verordnungen für Teilstrecken erlassen?"

Entsprechende Verordnungen wurden bereits am 3., 5., 11., 12., 18. und 19. Jänner erlassen.

Zu Frage 3:

"Ist daran gedacht, Autobahnstrecken mit bereits existierenden Lärmschutzmaßnahmen sowie unterirdisch geführte Strecken generell in diese Verordnung aufzunehmen?
Wenn nein, warum nicht?"

Längere Tunnelstrecken wurden bereits - so nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit schon vorher eine geringere Fahrgeschwindigkeit verordnet war - in die unter Frage 2 genannten Verordnungen aufgenommen.

Zur Frage der Abschnitte mit Lärmschutzwänden wurden wir seitens des BMWA unterrichtet, daß diese Art des Lärmschutzes auf Grund der damit verbundenen erheblichen Kosten ausschließlich in besonders sensiblen Gebieten mit entsprechend hohen Lärmbelastungen und keineswegs auf Vorrat oder in einem über das unbedingt notwendige Maß hinausgehenden Ausmaß getroffen wird. Aufgrund dieser Ausgangssituation ist hier eine wesentlich differenziertere Betrachtungsweise erforderlich. Abschnitte mit Lärmschutzwänden werden daher im Rahmen von Ortsaugenscheinverhandlungen differenziert überprüft, ob eine Anhebung des LKw-Limits bei Nacht erfolgen kann.

Zu Frage 4:

"Welche Strecken bzw. wie viele Kilometer des österreichischen Autobahnnetzes werden von einer derartigen Verordnung bzw. von einzelnen Verordnungen für Teilstrecken voraussicht-

- 3 -

Bisher wurden folgende Teilstrecken von derartigen Verordnungen erfaßt:

A 1: km 60,000 bis km 80,000;
km 112,000 bis km 124,000;
km 135,000 bis km 147,000.

A 2: km 44,000 bis km 52,000;
km 73,000 bis km 104,500;
km 129,000 bis km 135,000;
km 200,000 bis km 249,000;
km 264,000 bis km 274,000;
km 365,000 bis km 377,000.

A 3: Auf der gesamten derzeit bestehenden Strecke.

A 4: km 11,000 bis km 16,000, beide Richtungsfahrbahnen;
km 19,000 bis km 27,000, beide Richtungsfahrbahnen;
km 37,8 bis km 61,9, Richtungsfahrbahn Ungarn;
km 65,300 bis km 37,8, Richtungsfahrbahn Wien.

A 9: Bau-km 92,800 bis Bau-km 100,764, Richtungsfahrbahn Graz;
Bau-km 99,848 bis Bau-km 93,235, Richtungsfahrbahn Linz;
Bau-km 175,050 bis Bau-km 185,100, Richtungsfahrbahn Graz;
Bau-km 185,100 bis Bau-km 175,050, Richtungsfahrbahn Linz;
km 174,915 bis km 184,834, beide RFB (=Neukilometer!);
km 188,083 bis km 200,083, beide RFB (=Neukilometer!).

A 10: km 80,000 bis km 88,000, beide RFB;
km 105,800 bis km 112,400, RFB Villach;
km 112,400 bis km 104,800, RFB Salzburg.

- 4 -

A 11: km 15,200 bis zur Staatsgrenze.

A 14: km 0,950 bis km 7,860, beide RFB.

A 21: km 8,0 bis km 2,5, RFB Norden; km 0,0 bis km 8,0, Fahrtrichtung Süden

S 6: km 23,724 bis km 28,517, beide RFB.

S 31: Auf der ganzen zur Autobahn erklärten Teilstrecke (= km 36,000 bis km 43,000).

S 36: km 6,690 bis km 12,777.

Wien, am 30. März 1995

Der Bundesminister

