



II-6263 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/64-4-88

2852/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1988 -12- 27

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Dillersberger vom 27. Oktober 1988, Nr.
2860/J-NR/1988, "Auslaufen der Verordnung
vom 2. August 1988, BGBl. 436a"

zu 2860 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Ergebnisse haben die wissenschaftlichen Untersuchungen hinsichtlich

- a) Lärmmessungen,
 - b) Feststellung von Schadstoffbelastungen,
 - c) Verkehrsunfallentwicklung,
 - d) Analyse des Fahrverhaltens
- erbracht?"

Die maximalen Schallpegel der schweren Lastkraftwagen und Sattelfahrzeuge sanken von 83 bis 86 dB (in Abhängigkeit von der Fahrbahnoberfläche) um durchschnittlich 2 bis 3 dB, die Schallereignispegel (maßgebend für die Immission) um 1 bis 2 dB.

Die Lärmbelastung (Lärmimmissionen als energieäquivalenter Dauerschallpegel) der betroffenen Bevölkerung sank maximal um 7 dB. Im Durchschnitt über alle Meßstellen entlang der Inntal- und Brenner-Autobahn betrug die Pegelminderung 2 dB.

Die Luftschadstoffbelastung verändert sich durch die besondere Geschwindigkeitsregelung nur geringfügig. Die Veränderungen liegen im Genauigkeitsbereich des verwendeten Emissionsmodells.

- 2 -

Die nächtlichen LKW-Unfälle mit Personenschäden haben nach Einführung des "Tempo 60" merklich - nämlich um 32 % - abgenommen. Auch die LKW-Unfälle mit Sachschaden während der Nacht sind um 26 % zurückgegangen.

Die Unfalldaten auf der Inntal- und Brenner-Autobahn sind mit 0,091 bzw. 0,121 Unfälle/Mio.Kfz-km vergleichsweise günstig, die Unfallrate für Lastkraftwagen ist vor allem auf der Brenner-Autobahn höher.

Die Unfallraten des LKW-Verkehrs sind generell höher als jene des PKW-Verkehrs.

Die mittlere Momentangeschwindigkeit ging von 81 km/h auf 63 km/h um 18 km/h zurück. 80 km/h wurden während des Tempo 60-Versuchs von 95 % aller LKW-Lenker unterschritten.

Der PKW-Verkehr wurde durch das LKW-Limit kaum beeinflusst. Verschiebungen des LKW-Verkehrs von den Nachtstunden in den Tagzeitraum (6 bis 22 Uhr), konnten - über den gesamten Untersuchungszeitraum betrachtet - nicht festgestellt werden. Tempo 60 bewirkte eine Kanalisierung der Lastkraftwagen auf dem rechten Fahrstreifen, dadurch kommt es zu weniger Überholvorgängen.

Zu Frage 2:

"Warum wurde die Geltungsdauer der Verordnung in Rücksichtnahme auf Anrainer und Umwelt nicht verlängert?"

Die Verordnung stützte sich auf § 20 Abs. 3 StVO. Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 13.10.1987, G 90/87 u.a., im § 20 Abs. 3 StVO die gesetzliche Grundlage für diese Verordnung als verfassungswidrig aufgehoben und für das Außerkrafttreten den 30.9.1988 festgesetzt. Einer Verlängerung der Geltungsdauer der Verordnung würde daher seit 1.10.1988 die gesetzliche Grundlage fehlen.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Welche Maßnahmen zum Schutze von Anrainern und Umwelt entlang von Transitstrecken in Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Steiermark werden Sie in nächster Zeit ergreifen?"

In nächster Zeit wird auf der Inntal- und Brenner-Autobahn für die Nachtstunden eine unbefristete Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für alle Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t verordnet werden.

Für 1991 ist ein LKW-Nachtfahrverbot auf der Inntal- und Brenner-Autobahn, ausgenommen lärm- und schadstoffarme Lastkraftfahrzeuge, vorgesehen. Dies soll Mitte der 90-er Jahre auch auf den gesamten Tageszeitraum ausgedehnt werden.

Wien, am 22. Dezember 1988
Der Bundesminister

