

II-6711 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



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. 5901/23-4-92

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Haupt und Kollegen vom 12. Mai 1992,
Nr. 2914/J-NR/1992, "Zielsetzungen und Er-
gebnisse genereller Tempolimits"

2947/AB

1992 -07- 13

zu 2914 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Auswirkungen konnten in den einzelnen Versuchs-
bereichen mit Tempolimits in folgenden Bereichen beobachtet
werden:

- a) Lärmreduktion
- b) Schadstoffreduktion
- c) Entwicklung der Unfallstatistik hinsichtlich Zahl und
Schwere der Unfälle"

Die Auswirkungen von Begrenzungen der Fahrgeschwindigkeiten sind von vielen Faktoren beeinflusst und daher äußerst komplex. Für Lärmemissionen kann bei PKWs ab 30 km/h eine steigende Kurve (und zwar auf verschiedenen Fahrbahnbelägen) angenommen werden (Heft 373-Straßenforschung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten). Für LKWs fällt der Wert zwischen 30 und 50 km/h und steigt dann wiederum an. Allerdings muß hinzugefügt werden, daß neben dem reinen Motorgeräusch, auch der Fahrbahnbelag, die Art der Bereifung, Windgeräusche u.v.a. Einflußgrößen nicht vernachlässigt werden dürfen. Bei den Schadstoffemissionen ist die Situation ähnlich. In Österreich wird hier vor allem auf den Großversuch auf der Vorarlberger Rheintalautobahn A 14 verwiesen. Dabei ergab sich für Stickoxide und Kohlenmonoxid eine Reduktion der Schadstoffbelastung um 3 % bzw. 4 %, bei den Kohlenwasserstoffen jedoch sogar eine leichte Zunahme der Schadstoffbelastung. Hinzuzufügen ist, daß bei diesem Großversuch der Anteil der PKW mit Katalysatoren

gering war und Katalysatoren im Geschwindigkeitsprofil ein durchaus differenziertes Emissionsverhalten aufweisen. Betrachtet man die umfangreiche internationale Literatur zu diesem Thema, so sind auch hier sehr unterschiedliche und uneinheitliche Ergebnisse festzustellen, im generellen Trend der Untersuchungen werden aber die Ergebnisse des Vorarlberger Großversuches bestätigt.

Bei Betrachtung der Verkehrssicherheit ergeben sich zumeist Vorteile für geringere Fahrgeschwindigkeiten. Im Freilandbereich deuten die Ergebnisse aus Tirol auf eine Senkung zwischen 5 bis 10 % hin. Nach einem relativen Anstieg im Jahr 1991 verläuft die Unfallentwicklung in Tirol 1992 im Freilandbereich wiederum negativ, es wurden in den ersten vier Monaten des Jahres 1992 9,5 % weniger Unfälle mit Personenschaden, 8,5 % weniger Verletzte und 25 % weniger Tote registriert. Dieses Ergebnis konnte trotz einer sehr geringen Senkung des Gesamtgeschwindigkeitskollektives (unter 3 km/h) erzielt werden. Für die Verkehrssicherheit sind die Ergebnisse auch in den Ortsgebieten klarer, da dort meist schwache Verkehrsteilnehmer, d.h. Fußgänger und Radfahrer, von den Unfallereignissen betroffen sind.

Zu Frage 2:

"Wie erfolgte die Durchsetzung der Tempolimits, zumal in einigen Fällen (z.B. nächtliches Tempolimit von 110 km/h auf der Pyhrnautobahn) schon die ordnungsgemäße Kundmachung durch Verkehrszeichen am negativen Kompetenzkonflikt zwischen Verkehrs- und Wirtschaftsministerium scheiterte?"

Da die Straßenverkehrsordnung aufgrund der Österreichischen Bundesverfassung Landesvollziehung ist, ist für die Durchsetzung der Tempolimits die jeweilige Landesregierung zuständig. Daß die ordnungsgemäße Kundmachung durch Verkehrszeichen am negativen Kompetenzkonflikt zwischen Verkehrs- und Wirtschaftsministerium gescheitert sein sollte, ist ho. nicht bekannt.

- 3 -

In diesem Zusammenhang darf ich auf meine Anfragebeantwortung vom 26. Mai 1992 zur Anfrage 2734/J verweisen.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Verfügen Sie über Untersuchungen über den Grad der Einhaltung der normalen wie der reduzierten Tempolimits?

- a) Wenn ja, was ist deren Ergebnis?
- b) Wenn nein, sind Sie bereit, derartige Untersuchungen durchführen zu lassen?

Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang die Vorschläge, die Verkehrsüberwachung zumindest teilweise von Polizei und Gendarmerie auf private oder Gemeindewachkörper zu übertragen, die zuletzt im Zuge der Diskussion um die Überwachung von Kurzparkzonen zur Diskussion gestellt wurden?"

Es existieren regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen über das gesamte Bundesgebiet, welche seitens des Kuratoriums für Verkehrssicherheit und anderer Organisationen durchgeführt werden. Alle Meßwerte weisen aus, daß prinzipiell die Einhaltung höherer Geschwindigkeitslimits besser ist als niedriger Geschwindigkeitslimits. Im Bereiche der Ortsgebiete muß mit Überschreitungsprozentsätzen von 70 % oder höher gerechnet werden, in Freilandbereichen und auf Autobahnen liegt der Überschreitungsprozentsatz bei 25 bis 30 %.

Aufgrund der Österreichischen Bundesverfassung besteht bereits derzeit die Möglichkeit, daß die Länder durch Gesetz eigene Straßenaufsichtsorgane schaffen oder Personen gemäß § 97 StVO als Straßenaufsichtsorgane vereidigen. Eine Übertragung auf Gemeindewachkörper ist bereits bisher geschehen. Dabei ist davon auszugehen, daß dadurch auf jeden Fall eine Steigerung der Überwachungseffizienz erreicht wird.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß für die Zulassung eines Katalysatorfahrzeuges die Schadstoffemission nur im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h geprüft wird, sodaß die Wirksamkeit der Katalysatoren bei höheren Geschwindigkeiten in Frage gestellt ist?"

- a) Wenn ja, warum?"

Es ist richtig, daß die Wirkung von Konzepten zur Schadstoffreduktion in einem normierten FTP-75 Testzyklus, einem amerikanischen Meßzyklus festgestellt wird, der eine maximale Prüfgeschwindigkeit von 91 km/h vorsieht. Zum Zeitpunkt der Einführung der amerikanischen Grenzwerte in Österreich war der FTP-75 Testzyklus das international anerkannte und normierte Testverfahren für die Überprüfung der Wirksamkeit von Katalysatoren. Der damals bestehende europäische Testzyklus hat diesen Anforderungen in keinem Fall entsprochen. Die Typisierung von Kfz muß selbstverständlich nach einem international normierten Testverfahren erfolgen. Dazu ergänzend wurde jedoch in der 18. KDV-Novelle festgelegt, daß Fahrzeughersteller die im Meßzyklus erreichten Grenzwerte auch für die Bauartgeschwindigkeit, das ist die technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit, garantieren müssen. Weiters ist zu sagen, daß im Bereiche der EG, deren Meßzyklus in Österreich spätestens ab 1995 übernommen werden wird, der neue Meßzyklus ab 1993 um einen Hochgeschwindigkeitsteil mit Fahrgeschwindigkeiten bis 120 km/h ergänzt wurde.

Zu Frage 6:

"Sind Sie bereit, zusätzlich zu der im Rahmen der aktuellen StVO-Novelle geplanten Reduktion des Tempolimits auf 80 km/h auf Freilandstraßen im Interesse der Sicherheit und des Umweltschutzes ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen einzuführen?"

a) Wenn nein, warum nicht?"

Die Unfallhäufungsstellen auf Autobahnen werden von meinem Ressort überprüft und in der Folge die entsprechenden straßenpolizeilichen Maßnahmen, die für die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs notwendig sind, verfügt. Wie Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Tempo 100-Versuch auf der A 14 (Rheintalautobahn) ergeben haben, sind die dadurch erreichbaren Schadstoffreduzierungen sehr gering. An diesem Faktum hat sich bis dato nichts geändert.

- 5 -

Eine wesentliche Maßnahme im Interesse der Sicherheit und des Umweltschutzes ist jedoch eine entsprechende Vollziehung der Verkehrsvorschriften durch die dafür zuständigen Länder.

Zu Frage 7:

"Sind Sie bereit, im Rahmen der Verkehrsüberwachung eine verpflichtende Überprüfung der Abgaswerte im Fall einer Überschreitung des Tempolimits im hohen Geschwindigkeitsbereich vorzusehen, um die Wirksamkeit der durch das Schnellfahren übermäßig belasteten Katalysatoren zu überprüfen und gegebenenfalls einen Austausch des Katalysators veranlassen zu können?"

Die Frage geht von der Annahme aus, daß Katalysatoren bei hohen Fahrgeschwindigkeiten Schaden erleiden. Seitens der Fahrzeugkonstruktion wird jedoch die Haltbarkeit von Katalysatoren auch bei Höchstgeschwindigkeit sichergestellt. Die heute bekannten Schäden an Katalysatoren betreffen meist mechanische Beschädigungen der Auspuffanlage, die durch Unfallereignisse zustande kommen. Darüber hinaus werden ab 1993 alle Katalysatoren im Rahmen der § 57a KFG-Untersuchung einer Kontrolle unterzogen. Eine Überprüfung der Abgaswerte kann nur in einer meßtechnisch dafür ausgestatteten konzessionierten Werkstätte erfolgen, im Rahmen einer straßenpolizeilichen Anhaltung eines Kfz bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ist eine derartige Überprüfung vom meßtechnischen Aufwand her nicht möglich.

Wien, am 10. Juli 1992

Der Bundesminister

