



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

3087 /AB

2005 -08- 08

GZ. BMVIT-11.000/0017-I/CS3/2005 DVR:0000175

zu 3113 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 8. August 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3113/J-NR/2005 betreffend Beharren auf Tempo-160-Träumereien trotz eindeutig entgegenstehender Faktenlage, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 8. Juni 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 4:

Ist es zutreffend, dass bei Erhöhung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen im diskutierten Bereich die Emissionen a) generell, b) speziell von CO₂, Feinstaub und Stickoxiden exponentiell ansteigen?

Liegen Ihnen Untersuchungen oder sonstige Entscheidungsgrundlagen vor, die eine Senkung die Emissionen a) generell, b) speziell von CO₂, Feinstaub und Stickoxiden durch versuchsweise oder sonstige Umsetzung von Tempo 160 auf Teilstrecken des Straßennetzes belegen? Wenn ja, welche, und mit welchen entsprechenden Inhalten im einzelnen?

Liegen Ihnen Untersuchungen oder sonstige Entscheidungsgrundlagen vor, die eine Senkung die Emissionen von Lärm durch versuchsweise oder sonstige Umsetzung von Tempo 160 auf Teilstrecken des Straßennetzes belegen? Wenn ja, welche, und mit welchen entsprechenden Inhalten im einzelnen?

Liegen Ihnen Untersuchungen oder sonstige Entscheidungsgrundlagen vor, die eine Senkung von Unfallzahlen, Unfallschwere, Zahl von Unfalltoten oder Zahl von Unfallverletzten durch die Umsetzung von Tempo 160 auf Teilstrecken des Straßennetzes belegen? Wenn ja, welche, und mit welchen entsprechenden Inhalten im einzelnen?

Antwort:

Es ist zweifellos Stand der Technik, dass bei einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auch die Emissionen zunehmen. Hinsichtlich der Unfallsentwicklung ist das Problem wesentlich differenzierter zu sehen. Konkret für den Geschwindigkeitsbereich zwischen 130 km/h und 150 km/h, entsprechend dem italienischen Modell, und 160 km/h, wie in Österreich ange-dacht, sind keine gesicherten Untersuchungen bekannt.

In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass es auf den Auto-bahnen Deutschlands trotz weitestgehend freier Geschwindigkeitswahl günstigere Unfalls-vergleichswerte als in Österreich gibt. In diesem Zusammenhang sind auch die jüngst be-kanntgewordenen Ergebnisse aus Dänemark zu sehen, wo trotz Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h auf 130 km/h die Unfallzahlen gesunken sind. Aller-dings war diese Anhebung von einer Überwachungsoffensive begleitet.

Bei Aussagen über Geschwindigkeit und Unfallsentwicklung sind daher immer auch andere Parameter zu berücksichtigen.

Fragen 5, 6 und 8:

Wie erklären Sie Ihr Festhalten am Projekt „Tempo 160“ trotz der unmissverständlichen Tat-sache, dass beispielsweise, aber nicht nur an der geplanten Versuchsstrecke in Oberöster-reich (A1) die Stickoxid- und Feinstaubgrenzwerte nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft bereits heute überschritten werden und eine wissentliche Vergrößerung dieses Problems durch die Zulassung noch höherer Geschwindigkeiten daher klar in Konflikt mit bundesge-setzlich bindenden Vorgaben des IG-L stünde?

Wie erklären Sie Ihr Festhalten am Projekt „Tempo 160“ trotz der unmissverständlichen Tat-sache, dass die mit der auch nur versuchsweisen Umsetzung unausweichlich verbundene Zunahme des Ausstoßes an klimawirksamen Gasen wie CO₂ im Widerspruch zur Einhaltung der Klimaschutz-Verpflichtungen nach dem Kyoto-Protokoll stünde, zu denen Österreich bundesgesetzlich und im EU-Rahmen verpflichtet ist?

Welchen Beitrag würde von Ihnen beabsichtigte versuchsweise oder sonstige Umsetzung von Tempo 160 auf Teilstrecken des Straßennetzes zur Erreichung der gesetzlichen Ver-pflichtungen Österreichs nach dem Emissionshöchstmengengesetz Luft leisten?

Antwort:

Vorauszuschicken ist, dass die Entscheidung über den Standort der Versuchsstrecke noch offen ist. Auf die Einhaltung der Klimaschutzverpflichtungen kann daher erst zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Streckenabschnitt eingegangen werden.

Wie bereits in der Beantwortung der Fragen 1-4 ausgeführt, steht ein Zusammenhang zwi-schen Emissionen und Geschwindigkeit außer Zweifel. Ebenso steht außer Zweifel, dass ich im Straßenbau, ebenso wie in allen Infrastrukturprojekten, ein besonders hohes Augenmerk auf die Umweltverträglichkeit lege.

Realistisch betrachtet wird bereits heute auf vielen Abschnitten unseres Autobahnnetzwer-kes Tempo 160 und noch viel schneller gefahren. Eine Befragung des ÖAMTC zeigt weiters,

dass eine signifikante Anzahl der PKW-Fahrer eine Anhebung des Geschwindigkeitslimits befürworten würden.

Es sollte daher möglich sein die Bedürfnisse und Wünsche eines wesentlichen Teils der österreichischen Bevölkerung offen zu diskutieren und unter Bedachtnahme auf die anderen Einflussgrößen ein geeignetes Erprobungsprojekt mit entsprechender Überwachung durchzuführen.

Frage 7:

Haben Sie bereits die Meinung der Industrie – beispielsweise der VOEST im für den Probe-
lauf von Ihnen ins Auge gefassten oberösterreichischen Zentralraum – zu Ihrem Tempo-160-
Vorschlag eingeholt, konkret hinsichtlich der Frage, ob die Industrie nach den bereits getätig-
ten bzw. paktierten massiven Maßnahmen gegen Luftschadstoffemissionen zu zusätzlichen
Investitionen in die Reduktion des Schadstoffausstoßes bereit ist, um die durch Ihre Tempo-
160-Pläne zu erwartenden Emissionszuwächse in der Region zu kompensieren? Ist die In-
dustrie dazu bereit?

Antwort:

Im Vergleich zum aktuellen Schadstoffausstoß der von Ihnen angeführten VOEST ist der
Schadstoffausstoß eines 20 km langen Autobahnabschnittes im Promillebereich. Da die An-
hebung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 160 km/h nur von PKW-Lenkern und hier wie-
der nur von einem Teil in Anspruch genommen wird verschiebt sich diese Relation in den
marginalen Bereich.

Frage 9:

Würde eine Überwachung von Tempo 160 mittels Section Control ausschließen, dass auf
einem Teil der so überwachten Strecke weit höhere Geschwindigkeiten als zulässig gefahren
werden (z.B. 200 km/h) bei entsprechend niedrigeren Geschwindigkeiten auf den verblei-
benden Streckenteilen (z.B. 120 km/h)?

Antwort:

Diese Möglichkeit besteht grundsätzlich auch bei mit Section Control überwachten Abschnit-
ten auf denen mit Tempo 130 gefahren wird. Im übrigen dürfte ein derartiges Verhalten ziem-
lich praxisfremd sein.

Fragen 10 bis 15:

Wer sind die Mitglieder der von Ihnen eingerichteten Arbeitsgruppe zum Thema Tempo 160?

Welche Aktivitäten sind seitens dieser von Ihnen eingerichteten Arbeitsgruppe bisher im ein-
zelnen gesetzt worden?

Wie viele Arbeitsstunden für MitarbeiterInnen Ihres Ressorts waren bisher mit den einzelnen
Tätigkeiten im Zusammenhang mit Ihrem Tempo-160-Vorhaben verbunden (bitte um Anga-
ben je nach Tätigkeit)?

Wieviele Arbeitsstunden für MitarbeiterInnen ihres Ressorts sollen künftig mit den einzelnen
Tätigkeiten im Zusammenhang mit Ihrem Tempo-160-Vorhaben verbunden sein (bitte um
Angaben je nach Tätigkeit)?

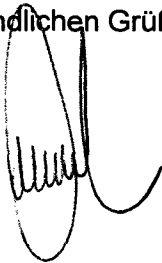
Wie hoch waren bisher die Ausgaben für die einzelnen Aktivitäten im Zusammenhang mit Ihrem Tempo-160-Vorhaben (bitte um Angaben je nach Aktivität)?

Wie hoch sollen die künftigen Ausgaben für die einzelnen Aktivitäten im Zusammenhang mit Ihrem Tempo-160-Vorhaben (bitte um Angaben je nach Aktivität)?

Antwort:

Die Arbeitsgruppe besteht aus Mitarbeitern meines Kabinettes, die Fachmeinungen aus den unterschiedlichsten Bereichen einholen. Der damit verbundene Aufwand ist, im Vergleich zu den anderen Aufgaben, bisher äußerst gering. Über die künftigen Kosten insbesondere in Zusammenhang mit der Realisierung der Erprobungsstrecke liegen noch keine Schätzungen vor.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'M' followed by several smaller, connected loops and a final flourish.