



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

GZ. BMVIT-11.000/0005-I/CS3/2006 DVR:0000175

XXII. GP.-NR

3922 /AB

2006 -04- 14

zu 3977 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, am 14. April 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3977/J-NR/2006 betreffend Tempo 160, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 16. Februar 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Auf Grund welcher chemisch-mathematischen Formel oder Fachexpertise kommen Sie zu der Erkenntnis, dass im realen Fahrbetrieb mit Pkw „mehr Treibstoff bei 160 verbraucht wird. Aber der Schadstoffausstoß geringer wird“?

Antwort:

Auf den für den Versuch der Flexibilisierung von Geschwindigkeiten ins Auge gefasste Streckenabschnitt fahren derzeit 69,8 % aller Verkehrsteilnehmer - unabhängig von den Witterungs- und Verkehrsverhältnissen (!) - über das vorgeschriebene Geschwindigkeitslimit von 130 km/h. Durch die künftig nach Straßenverhältnissen sowie nach wetter- und verkehrsunabhängigen Gegebenheiten ermittelten Geschwindigkeitslimits werden sich die Verkehrsteilnehmer in homogeneren Geschwindigkeitsbandbreiten bewegen. Die Installation einer Section Control wird darüber hinaus Sorge für eine rigorose Einhaltung der flexibilisierten Geschwindigkeiten tragen. Ich gehe daher davon aus, dass ein Vergleich der Schadstoffemissionen vor dem Versuchszeitraum mit den Schadstoffwerten während des Versuchszeitraums dann die Erkenntnis über den realen Fahrbetrieb mit einem geringeren Schadstoffausstoß bringen wird.

Frage 2:

Welche internationalen Erfahrungen gibt es mit einer verordneten Tempoerhöhung um mehr als 20 % auf Autobahnen?

Antwort:

In Dänemark wurde am 30. April 2004 auf gekennzeichneten Autobahnabschnitten für Pkw, Motorräder und Wohnwägen unter 3,5t die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h auf 130 km/h angehoben. Ein Jahr später, am 30. April 2005, konnte die erste Bilanz gezogen werden. Die Zahl der bei Unfällen getöteten Menschen ist in Dänemark mit der Heraufsetzung des Autobahn-Tempolimits von 110 auf 130 Stundenkilometer binnen Jahresfrist um ein Viertel gesunken. Dänemark erreichte damit die niedrigste Zahl von Toten durch Verkehrsunfälle seit 1950. Messungen zeigten auch, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit sogar von 118 auf 113 Kilometer pro Stunde sank, was die Vertreter des dänischen Straßennamtes mit der "gleichmäßigeren Verteilung" des Tempos begründen.

In Deutschland wird etwas mehr als die Hälfte des gesamten Autobahnnetzes ohne Geschwindigkeitsbeschränkung befahren. Sie weisen im Vergleich zum übrigen Autobahnnetz eine günstige Unfallentwicklung auf. Deutschland und Dänemark liegen im europäischen Vergleich im Spitzenfeld jener Länder, mit der geringsten Anzahl der Getöteten pro 1 Mio. Einwohner. Deutschland liegt mit 71 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner an 6. Stelle und Dänemark mit 69 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner an 5. Stelle.

Frage 3:

Gibt es ein Gesamtkonzept für die Maßnahme „Tempo-160“ mit Kosten-Nutzen-Analyse, Auswirkungen, Zeitplan und Zielen?

Antwort:

Ja. Es gibt ein vom Projektteam sorgsam und gewissenhaft ausgearbeitetes Gesamtkonzept, bestehend aus einem detaillierten Zeitplan und einem eindeutigen Ziel, nämlich der Steigerung der Verkehrssicherheit und der Verkehrshomogenität durch eine vernünftige Flexibilisierung der Geschwindigkeit.

Frage 4:

Wird es eine Verordnungs-Begutachtung geben, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Eine Begutachtung ist rechtlich weder vorgesehen noch erforderlich.

Frage 5:

Denken Sie daran, das Lkw-Tempolimit auf der Teststrecke hinaufzusetzen?
Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die gesetzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lastkraftwagen ergibt sich aus dem § 98 des Kraftfahrzeuggesetzes bzw. § 58 der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung und ist einer Hinaufsetzung durch eine auf der Straßenverkehrsordnung beruhenden Verordnung nicht zugänglich.

Frage 6:

Werden weitere Tests vorgenommen/werden weitere Teststrecken verordnet oder wird bereits nach dem Verlauf des ersten Tests an manchen Strecken generell per Verordnung 160 ermöglicht?

Antwort:

Ziel des Projekts der Flexibilisierung von Geschwindigkeiten ist es, innerhalb einer Testphase von 2-3 Monaten exakte Daten über die Einhaltung und Akzeptanz der vorgegebenen Geschwindigkeitslimits, über die praktische Regelungstechnik der telematischen Anlage, über den realen Sicherheitszustand durch Sicherheitsanalysen, Videoaufnahmen und Blickstudien sowie über Schadstoff- und Lärmemissionen zu bekommen. Die Auswertung und die Analyse der Messungen werden nach positiven Ergebnissen Aufschluss darüber geben können, ob weitere Tests einer Flexibilisierung der Geschwindigkeitslimits auf anderen Autobahnabschnitten sinnvoll sind.

Fragen 7 und 8:

Welche konkreten weiteren Teststrecken wurden bereits im Gutachten von Prof. Pfleger für tauglich befunden? Wie lautet die Bewertung für diese Strecken im einzelnen?

Welche konkreten weiteren Teststrecken wurden bereits im Gutachten von Prof. Pfleger für nicht tauglich befunden? Wie lautet die Bewertung und Begründung für diese Strecken im einzelnen?

Antwort:

In diesem Gutachten wurde lediglich der Abschnitt der A 10 Tauern Autobahn zwischen km 147,0 und km 159,6 im Hinblick auf die Möglichkeit einer Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h gemäß § 43 Abs. 4 StVO untersucht. Das Gutachten kommt diesbezüglich zu dem Schluss, dass eine Erhöhung des bestehenden Tempolimits der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen. Das Gutachten über den vorgesehenen Streckenabschnitts an der A10 bescheinigt eine sichere Verkehrsführung, ein durchschnittlich geringes Verkehrsaufkommen, ausreichende Sichtweiten, weitläufige Radien, Unfallszahlen ausschließlich bei starken Verkehrsbelastungen sowie beste Geländeformationen und Topographien.

Zusammenfassend zeigen die durchgeführten Untersuchungen deutlich, dass Fahrten mit höheren Geschwindigkeiten bei optimalen äußeren Bedingungen und geringem Verkehrsaufkommen möglich sind und nur ein äußerst geringes Konflikt- und Gefahrenpotential besteht. Selbst die Blickverhaltensuntersuchung zeigte, dass die Fernerkennung der Fahrzeuglenker sehr gut ausgeprägt war, bevorstehende Überholvorgänge auf diesem Streckenabschnitt schon frühzeitig erkannt und beurteilt werden konnten, wodurch die Testfahrer bei allen untersuchten Situationen in der Lage gewesen wären rechtzeitig anzuhalten oder auszuweichen.

Frage 9:

Warum machen Sie das von Ihnen bestellte Gutachten von Prof. Pfleger nicht öffentlich zugänglich, so wie es mit mehreren Tempo-160-kritischen Untersuchungen selbstverständlich geschehen ist?

Antwort:

Das Gutachten dient derzeit der Vorbereitung der rechtlichen Grundlage für die Verordnung der nach Witterungs-, Straßen- und Verkehrsverhältnissen flexibilisierten Geschwindigkeitslimits und kann zum geeigneten Zeitpunkt – nämlich der Inbetriebnahme des „flexibilisierten Streckenabschnitts“ – der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Frage 10:

Mit welchen Methoden wird der Tempo-160-Test evaluiert?

Antwort:

Mit jenen Methoden, die während der Testphase alle berücksichtigungswürdigen Parameter untersucht und analysiert, um seriöse Erkenntnisse über eine Flexibilisierung von Geschwindigkeiten zu gewinnen.

Frage 11:

Werden unabhängige Forschungseinrichtungen in die Testevaluation einbezogen? Wenn ja – welche, wann und zu welchen Themen, wenn nein – warum nicht?

Antwort:

Es werden unabhängige Forschungseinrichtungen in die Testevaluation miteinbezogen. Die Untersuchung läuft während des Testzeitraums. Anschließend erfolgt eine exakte Auswertung und eine detaillierte Analyse aller gemessenen und untersuchten Parameter, wie Verkehrshomogenität, Verkehrsfluss, Verkehrsaufkommen, Verkehrssicherheit, Blickfeldbeeinträchtigung, Aufmerksamkeit, Straßenbeschaffenheit, Schadstoffbeeinträchtigung, Lärmbeeinträchtigung, Linienführung, Unfallshäufigkeit, Geschwindigkeitsverhalten, Umwelt- und Wetterbeeinträchtigung oder verkehrstelematische Koppelung.

Frage 12:

Wird das Testergebnis samt Auswertung veröffentlicht? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Nach einer exakten Auswertung und einer detaillierten Analyse werden die Ergebnisse selbstverständlich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Frage 13:

Wird es für den Fall, dass der Test misslingt und Verletzte oder gar Tote zu beklagen sind, Leistungen der Republik an die Opfer geben? Wenn ja, wo ist dafür budgetär Vorsorge getroffen, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Diese Fragen können nur im Rahmen eines allfälligen Amthaftungsanspruches geltend gemacht und geklärt werden.

Fragen 14 und 15:

Werden Sie als persönlicher Urheber und Betreiber des Tests für den Fall, dass der Test misslingt und Verletzte oder gar Tote zu beklagen sind, zu Leistungen an die Opfer beitragen, wenn nein, warum nicht?

Wie beurteilen Sie die allfällige, von Unternehmen der Versicherungsbranche bereits in den Raum gestellten Erhöhung der Haftpflichtversicherungsprämien angesichts der Tempoerhöhung auf 160?

Antwort:

Diese Fragen betreffen keine Gegenstände der Vollziehung und können daher nicht Inhalt einer parlamentarischen Anfrage sein.

Frage 16:

Wodurch ist das Funktionieren aller elektronischen Messungen und Anzeigen gewährleistet?

Antwort:

Alle möglichen Verkehrs- und Umweltdaten werden mittels telematischer Sensoren in Sekundenschnelle an die Verkehrsleitzentrale der ASFINAG weitergegeben. Eine täglich 24 Stunden andauernde Überwachung und Begleitung durch Telematikexperten wird die genaue Datenübertragung und eine exakte Anzeige der geeigneten Geschwindigkeitslimits bzw. der Verkehrs- und Wetterverhältnisse sicherstellen. Selbst bei einem kurzzeitigen Defekt eines elektronischen Geräts kann somit kein Nachteil für die Verkehrsteilnehmer entstehen.

Frage 17:

Erfolgt die Entscheidung 160 zu gestatten, durch Einzelpersonen oder durch automatisierte Programme?

Antwort:

Durch eine Verordnung auf der Grundlage von § 43 Abs. 4 der Straßenverkehrsordnung kann auf einer bestimmten Straßenstrecke die gem. § 20 Abs. 2 StVO erlaubte Höchstgeschwindigkeit bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen angehoben werden. Ebenso wird bei Vorliegen bestimmter Verkehrssicherheitsgründe die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verordnung reduziert. Die Parameter für eine Anhebung bzw. Reduktion wie beispielsweise die Sichtweite (Nebel), das Verkehrsaufkommen, Nässe, Glätte, die Geschwindigkeitsdifferenz zu den auf der rechten Fahrbahn befindlichen Verkehrsteilnehmer oder Straßenverhältnisse sind in einer algorithmischen Rechnung implementiert, die automatisiert die geeignete Geschwindigkeit errechnet. Jeglicher automatisierter Vorgang wird zur Absicherung durch Telematikexperten begleitet und observiert.

Frage 18:

Wie lautet die Stellungnahme des BKA-Verfassungsdienstes zur Erlassung der geplanten Verordnung?

Antwort:

Eine Befassung des Verfassungsdienstes ist rechtlich weder vorgesehen noch erforderlich.

Fragen 19 bis 22:

Werden Sie das Fahren in alkoholisiertem oder anderweitig beeinträchtigtem Zustand, das ebenso wie das Fahren mit Geschwindigkeit über den derzeit zulässigen Tempolimits eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist, im Wege einer „Flexibilisierung“ legalisieren? Wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?

Werden Sie das Handybenutzen am Steuer, das ebenso wie das Fahren mit Geschwindigkeiten über den derzeit zulässigen Tempolimits eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist, im Wege einer „Flexibilisierung“ legalisieren? Wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?

Werden Sie das Überschreiten von Tonnagelimits im Lkw-Verkehr, das ebenso wie das Fahren mit Geschwindigkeiten über den derzeit zulässigen Tempolimits eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist, im Wege einer „Flexibilisierung“ legalisieren? Wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?

Werden Sie das Überschreiten von Lenk- und Ruhezeiten im Lkw-Verkehr, das ebenso wie das Fahren mit Geschwindigkeiten über den derzeit zulässigen Tempolimits eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist, im Wege einer „Flexibilisierung“ legalisieren? Wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich möchte vorausschicken, dass es bei der in Rede stehenden Hinaufsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem Teilstück der A 10 Tauern Autobahn - wie Ihnen bekannt sein wird - nicht darum geht, das Übertreten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zu erlauben, weshalb auch die in den Fragen 19 bis 22 angestellten Vergleiche an der Sache vorbeigehen. Vielmehr wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mit 160 km/h *festgesetzt* werden - bis zu dieser Grenze ist es daher bereits begrifflich falsch, von einem „Fahren mit Geschwindigkeiten über dem zulässigen Tempolimit“ zu sprechen; eine Überschreitung dieser verordneten Höchstgeschwindigkeit wird wie jede andere Geschwindigkeitsüberschreitung auch geahndet werden.

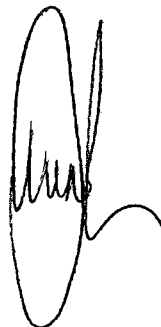
Frage 23:

Wäre eine Flexibilisierung unterhalb der Grenze von 130 km/h bei gleicher Kontrollintensität für die Verkehrssicherheit vorteilhafter als eine Flexibilisierung samt Anhebung der Grenze auf 160 km/h? Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht? Welche Unterlagen liegen Ihnen zu diesem Vergleich im einzelnen vor und was ist ihr Inhalt?

Antwort:

Es besteht von Gesetzes wegen keine Verpflichtung, eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit (egal in welcher Höhe) jedenfalls auszunützen; vielmehr darf jedwede Höchstgeschwindigkeit - sei es nun eine sich unmittelbar aus dem Gesetz ergebende oder eine im Einzelfall durch Verordnung festgesetzte - nur unter besten Bedingungen auch tatsächlich ausgeschöpft werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop on the left and a series of smaller, connected loops and a tail on the right.