

1090/AB XXV. GP

Eingelangt am 27.05.2014

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Anfragebeantwortung

ANDRÄ RUPPRECHTER

Bundesminister



An die
Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

ZI. LE.4.2.4/0041-I/3/2014

Wien, am 26. MAI 2014

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Mag. Roman Haider, Kolleginnen und Kollegen vom 27. März 2014, Nr. 1241/J, betreffend Tempobeschränkungen auf Autobahnen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Mag. Roman Haider, Kolleginnen und Kollegen vom 27. März 2014, Nr. 1241/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Die Luftschadstoffbelastung wird gemäß EU Luftqualitätsrichtlinie und Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) neben der Autobahn in einem vorgegebenen Maximalabstand zum

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Fahrbahnrand beurteilt. Die Fahrbahn selbst ist von der Beurteilung ausgenommen. Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich daher auf Standorte neben den Autobahnen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der NO₂-Belastung (Jahresmittelwerte in µg/m³; der Grenzwert beträgt 50 µg/m³) an autobahnnahen Messstellen in Österreich, bei denen variable oder permanente Tempolimits festgelegt wurden:

Messstelle	Bundesland	Kärnten	OÖ	OÖ	Salzburg	Tirol	Tirol	Tirol	Tirol
Klagenfurt Nordumfahrung A2				Enns Kristein 3 - Westautobahn	Hallein Tauernautobahn A10	Gärberbach Brennerautobahn A13	Imst Inntalautobahn A12	Kundl A12 Inntal-Autobahn	Vomp (Inntalautobahn), Raststätte A12
2000						41			60
2001						41			54
2002						41			61
2003			57		61	48			68
2004			52		57	48			66
2005			56		58	53			74
2006			60		58	53			76
2007			53		55	51		59	65
2008			55		54	49	45	57	66
2009	42		51		52	50	43	55	63
2010	46		53		53	50	41	56	67
2011	42		56		54	51	45	53	66
2012	45			48	53	48	41	55	64
2013	45			47	52	48	39	51	60

Anmerkungen:

- Von anderen autobahnnahen Messstellen (z.B. Kärnten: Dellach A2) liegen keine ausreichend langen Messreihen für Trendaussagen vor.
- Zu beachten ist, dass neben der zulässigen Geschwindigkeit auf der Autobahn noch andere Faktoren wie Verkehrsaufkommen, meteorologische Situation u.ä. die Messdaten maßgeblich beeinflussen.

Gemäß den jüngsten Evaluierungsberichten der Bundesländer zur Wirksamkeit der flexiblen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) wäre die NO₂-Belastung ohne Tempolimit im Zeitraum Mai 2011 bis April 2012 um die in nachfolgender Tabelle angeführten Immissionsbeiträge erhöht (Oekoscience 2013a-d):

Bundesland	Autobahnabschnitt	Reduktion NO ₂ -Belastung durch variables Tempolimit
Kärnten	Dellach A2	3 µg/m ³ (45,5 statt 48,5 µg/m ³)
OÖ	Kristein A1	1,9 µg/m ³ (54,4 statt 56,3 µg/m ³)
Salzburg	Hallein A10	3,4 µg/m ³ (53,9 statt 57,3 µg/m ³)
Tirol	Vomp A12	6,4 µg/m ³ (65,9 statt 72,3 µg/m ³)
Tirol	Kundl A12	4,2 µg/m ³ (53,8 statt 58,0 µg/m ³)
Tirol	Imst A12	5,5 µg/m ³ (43,8 statt 49,3 µg/m ³)

Für die VBA in der Steiermark, die aufgrund von PM₁₀-Grenzwertüberschreitungen erlassen wurde, liegen keine autobahnnahen Messdaten vor. Die Wirksamkeit wird hier via Modellrechnungen evaluiert. Die zur Autobahn nächstgelegene PM₁₀-Messstelle ist Graz Süd. Die Entwicklung der Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ ist in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Graz Süd Tiergartenweg	Anzahl der PM ₁₀ Tagesmittelwerte >50µg/m ³
2005	95
2006	81
2007	66
2008	60
2009	45
2010	66
2011	61
2012	34
2013	31

Die Anzahl der Tage, an denen der Grenzwert für den Tagesmittelwert von PM₁₀ überschritten wurde, hat von 95 im Jahr 2005 auf 31 im Jahr 2013 (vorläufige Daten) abgenommen.

Zu den Fragen 2 bis 4:

Im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) sind Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb grundsätzlich von zeitlichen und räumlichen Verkehrsbeschränkungen ausgenommen, jedoch nicht von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Daher besteht seitens des Gesetzgebers

keine Privilegierung von Elektrofahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hinsichtlich der Gültigkeit von IG-L Geschwindigkeitsbeschränkungen in Österreich. Der Umstand, dass Elektrofahrzeuge nicht von IG-L Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgenommen sind, wird in den parlamentarischen Materialien zum IG-L damit begründet, dass eine solche Privilegierung einen sehr geringen Anwendungsbereich habe, sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würde und damit ein unverhältnismäßig hoher Aufwand sowie Kosten für die Kontrolle und Beweisführung verbunden wäre. Einheitliche Geschwindigkeiten haben positive Effekte auf die Leistungsfähigkeit der Straßenquerschnitte, da dies zu einer geringeren Störhäufigkeit des Verkehrsflusses führt. Anzumerken sind weiters die positiven Aspekte einer Geschwindigkeitsbeschränkung auch für Elektrofahrzeuge aus Lärmschutzsicht: Ab 30 km/h überwiegt das Reifenabrollgeräusch gegenüber dem Motorgeräusch.

Abschließend wird festgehalten, dass die genaue Ausgestaltung einer Maßnahmenverordnung zum IG-L in der Verantwortung des Landeshauptmannes, der die konkrete Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet, liegt.

Zu Frage 5:

Kärnten:

Im Zeitraum Mai 2011 bis April 2012 wurde Tempo 100 während 38 % der Zeit (auf Basis Halbstundenmittelwerte) auf der A2 bei Dellach geschaltet.

Aktuellere Daten liegen derzeit nicht vor.

Oberösterreich:

Im Zeitraum Mai 2011 bis April 2012 wurde Tempo 100 während 36 % der Zeit (auf Basis Halbstundenmittelwerte) auf der A1 bei Kristein geschaltet.

Aktuellere Daten liegen derzeit nicht vor.

Salzburg:

Im Zeitraum Mai 2011 bis April 2012 wurde Tempo 100 während 57 % der Zeit (auf Basis Halbstundenmittelwerte) auf der A10 bei Hallein geschaltet.

Aktuellere Daten liegen derzeit nicht vor.

Steiermark:

Für den Betriebszeitraum 2011/2012 wurde Tempo 100 zwischen 1.10.2011 bis 30.9.2012 während 36,6 % (Korridor Ost), 36,1 % (Korridor West), 20,9 % (Korridor Nord) sowie 29,6 % (Korridor Süd) der Zeit (auf Basis Halbstundenmittelwerte) geschaltet.

Aktuellere Daten liegen derzeit nicht vor.

Tirol:

In den Zeiträumen Mai 2009 bis April 2010, Mai 2010 bis April 2011 sowie Mai 2011 bis April 2012 wurde Tempo 100 während 30 % bis 40 % der Zeit (auf Basis Halbstundenmittelwerte) auf der A12 bei Vomp, Kundl und Imst geschaltet (siehe nachfolgende Tabelle):

Anteil Tempo 100 2009/10	Vomp	Kundl	Imst
Winter	54%	44%	63%
Frühjahr	26%	25%	34%
Sommer	25%	32%	25%
Herbst	28%	26%	36%
Ganzes Jahr	33%	32%	39%

Anteil Tempo 100 2010/11	Vomp	Kundl	Imst
Winter	58%	48%	69%
Frühjahr	26%	24%	28%
Sommer	26%	32%	20%
Herbst	38%	27%	34%
Ganzes Jahr	37%	33%	38%

Anteil Tempo 100 2011/12	Vomp	Kundl	Imst
Winter	58%	41%	68%
Frühjahr	28%	25%	29%
Sommer	18%	28%	17%
Herbst	35%	25%	46%
Ganzes Jahr	35%	30%	40%

Aktuellere Daten liegen derzeit nicht vor.

Zu den Fragen 6 bis 8:

Eine generelle Temporeduktion auf Autobahnen auf Tempo 80 steht momentan nicht zur Diskussion.

Untersuchungen von Temporeduktionen auf Autobahnen zeigen jedoch im Allgemeinen, dass diese mit einer Verringerung der Abgasemissionen, der Lärmbelastung und des Treibstoffverbrauches sowie einem Absinken der Anzahl der tödlichen Unfälle verbunden ist.

Der Bundesminister:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.