



An die  
Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer  
Parlament  
1017 Wien

Zl. 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 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 NO<sub>2</sub>-Belastung (Jahresmittelwerte in µg/m<sup>3</sup>; der Grenzwert beträgt 50 µg/m<sup>3</sup>) an autobahnnahen Messstellen in Österreich, bei denen variable oder permanente Tempolimits festgelegt wurden:



|      | Messstelle                                     | Bundesland |    |    |    |    |    |  |    |
|------|--|------------|----|----|----|----|----|--|----|
|      | Klagenfurt<br>Nordumfahrung<br>A2              | Kärnten    |    |    |    |    |    |  |    |
|      | Enns Kristeinst. A1                            | OÖ         |    |    |    |    |    |  |    |
|      | Enns Kristeinst. 3 -<br>Westautobahn           | OÖ         |    |    |    |    |    |  |    |
|      | Hallein<br>Tauernautobahn<br>A10               | Salzburg   |    |    |    |    |    |  |    |
|      | Gärberbach<br>Brennerautobahn<br>A13           | Tirol      |    |    |    |    |    |  |    |
|      | Imst<br>Inntalautobahn<br>A12                  | Tirol      |    |    |    |    |    |  |    |
|      | Kundl<br>A12 Inntal-<br>Autobahn               | Tirol      |    |    |    |    |    |  |    |
|      | Vomp<br>(Inntalautobahn),<br>Raststätte<br>A12 | Tirol      |    |    |    |    |    |  |    |
| 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 NO<sub>2</sub>-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 <sub>2</sub> -Belastung durch variables Tempolimit |
|------------|-------------------|---|
| Kärnten    | Dellach A2        | 3 µg/m <sup>3</sup> (45,5 statt 48,5 µg/m <sup>3</sup> )        |
| OÖ         | Kristein A1       | 1,9 µg/m <sup>3</sup> (54,4 statt 56,3 µg/m <sup>3</sup> )      |
| Salzburg   | Hallein A10       | 3,4 µg/m <sup>3</sup> (53,9 statt 57,3 µg/m <sup>3</sup> )      |
| Tirol      | Vomp A12          | 6,4 µg/m <sup>3</sup> (65,9 statt 72,3 µg/m <sup>3</sup> )      |
| Tirol      | Kundl A12         | 4,2 µg/m <sup>3</sup> (53,8 statt 58,0 µg/m <sup>3</sup> )      |
| Tirol      | Imst A12          | 5,5 µg/m <sup>3</sup> (43,8 statt 49,3 µg/m <sup>3</sup> )      |

Für die VBA in der Steiermark, die aufgrund von PM<sub>10</sub>-Grenzwertüberschreitungen erlassen wurde, liegen keine autobahnnahe Messdaten vor. Die Wirksamkeit wird hier via Modellrechnungen evaluiert. Die zur Autobahn nächstgelegene PM<sub>10</sub>-Messstelle ist Graz Süd. Die Entwicklung der Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> ist in nachfolgender Tabelle dargestellt:

| Graz Süd Tiergartenweg | Anzahl der PM <sub>10</sub> Tagesmittelwerte >50µg/m <sup>3</sup> |
|------------------------|---|
| 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 PM<sub>10</sub> 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<br>2009/10 | Vomp       | Kundl      | Imst       |
|-----------------------------|------------|------------|------------|
| Winter                      | 54%        | 44%        | 63%        |
| Frühjahr                    | 26%        | 25%        | 34%        |
| Sommer                      | 25%        | 32%        | 25%        |
| Herbst                      | 28%        | 26%        | 36%        |
| <b>Ganzes Jahr</b>          | <b>33%</b> | <b>32%</b> | <b>39%</b> |

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

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

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:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. L. S. J.', written in a cursive style.