

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-11.000/0019-I/PR3/2018

11. Oktober 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Zinggl, Kolleginnen und Kollegen haben am 20. August 2018 unter der **Nr. 1529/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Tempo 140“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Ab welcher Geschwindigkeit müssen AutofahrerInnen bei einer Überschreitung der maximal erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf den Teststrecken in Niederösterreich und in Oberösterreich mit einer Verwaltungsstrafe rechnen?*

Jede Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit stellt eine Verwaltungsübertretung dar und ist gem. § 99 der Straßenverkehrsordnung strafbar.

Zu Frage 2:

- *Steht die erzielte Zeitersparnis von 2 Sekunden pro Kilometer im verantwortungsvollen Verhältnis zum erhöhten Unfallrisiko (Anhalteweg, Aufprallgeschwindigkeit, etc.)?*

Weder ergibt sich durch die Hinaufsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h auf zwei Abschnitten der A1 West Autobahn eine grundsätzliche Zeitersparnis von zwei Sekunden/Kilometer, noch wird durch diese geänderte Höchstgeschwindigkeit das Unfallrisiko generell erhöht. Auf allen Straßen im Bundesgebiet gilt – unabhängig von der konkret erlaubten Höchstgeschwindigkeit – immer die Bestimmung des § 20 Abs. 1 StVO, wonach der Lenker eines Fahrzeugs die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen Umständen sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen hat. Die Erhöhung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit soll im Sinne von § 43 Abs. 4 StVO der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dienen.

Zu Frage 3:

- *Auf welche Studien, die das Verhältnis von Unfallrisiko (Anhalteweg, Aufprallgeschwindigkeit, etc.) und Zeitersparnis gegenüberstellen und abwägen, stützt sich die Tempoerhöhung?*

Derartige Studien gibt es nicht; eine solche Abwägung ist nicht Voraussetzung für die Erhöhung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit.

Zu Frage 4:

- *Nach welchen Kriterien wird das Testprojekt Tempo 140 evaluiert und welche Ergebnisse werden zu einer Ausweitung der Tempoerhöhung auf andere Streckenabschnitte führen?*

Die Auswirkungen der Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden durch sachverständige Gutachter aus mehreren Fachbereichen ermittelt und beurteilt. Die Themenbereiche sind die Verkehrstechnik, Verkehrssicherheit, Lärm und Luftschadstoffe. Die Methodik beruht im Wesentlichen auf einer Vorher-Nachher Betrachtung von gemessenen Änderungen einzelner Kennwerte.

In der Verkehrstechnik werden die realen Änderungen der Geschwindigkeiten des Fahrzeugkollektives und die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss ermittelt.

Bei der Verkehrssicherheit geht es primär um die Änderungen im Unfallgeschehen, differenziert nach Kausalitäten.

Bei den Umweltbereichen Lärm und Luftschadstoffe liegt das Hauptaugenmerk auf der Berechnung realer Änderungen von Immissions- und Emissionsbilanzen.

Eine mögliche Ausweitung der Tempoerhöhung auf andere Streckenabschnitte erfolgt anhand der Ergebnisse der Begleituntersuchung. Die Beurteilung und Entscheidung unterliegt einer sachlichen Abwägung auf Basis von aussagekräftigen Daten. Massive Verschlechterungen einzelner Teilbereiche werden sicherlich nicht zu einer positiven Beurteilung führen.

Zu den Fragen 5 bis 8:

- *Um wie viel Prozent erhöhen sich die Emissionen (NO_x, PM₁₀, CO₂) bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit von 130 auf 140 km/h?*
- *Um wie viel Prozent erhöhen sich die Emissionen (NO_x, PM₁₀, CO₂) bei einer Erhöhung der (faktisch möglichen) Geschwindigkeit von 143 auf 159 km/h?*
- *Um wie viel Prozent erhöht sich der Lärm bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit von 130 auf 140 km/h?*
- *Um wie viel Prozent erhöht sich der Lärm bei einer Erhöhung der (faktisch möglichen) Geschwindigkeit von 143 auf 159 km/h?*

Siehe auch Antwort Frage 4. Aussagen zu Änderungen im Bereich Luftschadstoffe und Lärm sind erst nach Abschluss der Begleituntersuchung möglich (nur über die untersuchte Änderung der real gefahrenen Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden). Die Änderung bei einer theoretischen Erhöhung von 130 auf 140 km/h und von 143 auf 159 km/h wird nicht untersucht, hierzu wird keine Aussage getroffen werden können.

Entscheidend für die Beurteilung der Änderungen der Emissionen ist neben der realen Geschwindigkeit der einzelnen Fahrzeugkategorien, auch die Zusammensetzung des Fahrzeugkollektives und die topografische Anforderung der Straße an die Motorleistung. Auf den österreichischen Autobahnen sind viele unterschiedliche Fahrzeuge verschiedenster Emissionsklassen unterwegs. Auch innerhalb dieser Klassen unterscheidet sich das Emissionsverhalten, je nach verwendeter Motoren- und Abgastechnik deutlich.

Zu Frage 9:

- *Sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für die Bereiche mit erhöhter Geschwindigkeitserlaubnis geplant?*
 - a. *Wenn nein, weshalb nicht?*
 - b. *Wenn ja, was werden diese Maßnahmen kosten?*

Allfällige Lärmschutzmaßnahmen unterliegen klaren und einheitlichen Beurteilungskriterien. Unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen durch die ASFINAG laufend evaluiert und wenn erforderlich, entsprechend angepasst.

Durch die Einschränkung der Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Zeit zwischen 05:00 Uhr und 22:00 Uhr und die Auswahl der Streckenbereiche außerhalb größerer Siedlungsbereiche, sollten zusätzliche Maßnahmen aus derzeitiger Sicht nicht erforderlich sein. Für eine abschließende Beurteilung gilt es jedoch die Ergebnisse der Begleituntersuchung abzuwarten.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Um wie viel Prozent erhöht sich der Reifenabrieb bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit von 130 auf 140 km/h?*
- *Um wie viel Prozent erhöht sich der Reifenabrieb bei einer Erhöhung der (faktisch möglichen) Geschwindigkeit von 143 auf 159 km/h?*

Die unterschiedlichen Reifenfabrikate und Bedingungen beim Einsatz lassen keine sachlich ausreichende und angemessen quantifizierbare Aussage für die Realbedingungen im Bereich der Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu.

Zu Frage 12:

- *Mit welchem erhöhten Emissionsausstoß (NO_x, PM₁₀, CO₂) ist bei den Teststrecken für den Zeitraum eines Jahres zu rechnen (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent)?*

Siehe dazu meine Ausführungen zu Frage 4.

Zu Frage 13:

- *Die Bundesregierung möchte die CO₂-Emissionen des Verkehrs um ein Drittel senken. Welche Gesamtkompensationsmaßnahmen wurden gegen die erhöhten Emissionen durch Tempo 140 geschaffen, um das selbstgesteckte Ziel zu erreichen?*

Die Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr ist eine weitreichende politische Vorgabe mit einer Vielzahl an direkten und indirekten Maßnahmen. Die geringfügige Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf begrenzten Streckenbereichen lässt aus derzeitiger Kenntnis keine merkliche Beeinflussung der Bilanz erwarten. Die entscheidenden Faktoren liegen hier in der Fahrleistung und der Technologie, der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Wurden vor Realisierung des Projekts Stellungnahmen von den unmittelbar an der Teststrecke wohnenden Anrainern eingeholt?*
- *Wurde vor Realisierung des Projekts eine Stellungnahme des Ministeriums für Nachhaltigkeit eingeholt und wenn ja, wie lautete diese?*

Nein. Die gesetzlichen Grundlagen für eine derartige Verordnung sind in § 43 Abs. 4 StVO festgelegt, und die Einholung von Stellungnahmen – egal, ob von Anrainern oder anderen Ressorts – ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 16:

- *Welche weiteren Stellungnahmen wurden bezogen auf a) Umweltbelastungen und b) Unfallrisiko zum Thema eingeholt?*

Keine. Vorgelegt wurde ein verkehrstechnisches Gutachten, das – i.S. von § 43 Abs. 4 StVO – bestätigte, dass die Maßnahme der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen.

Zu Frage 17:

- *Welche Kosten für notwendige Umweltschutzmaßnahmen und Folgekosten entstehen durch das Projekt in Summe?*

Aus derzeitiger Sicht entstehen keine Kosten für zusätzliche Umweltschutzmaßnahmen aus dem laufenden Projekt.

Ing. Norbert Hofer

