

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

Geschäftszahl: BMVIT-11.000/0023-I/PR3/2018

21. November 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Bernhard, Kolleginnen und Kollegen haben am 27. September 2018 unter der **Nr. 1788/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Aufhebung des „Luft-100er“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

- *Auf Basis welcher Studien begründet der Herr Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Aussage, dass der „Luft-100er“ in Bezug auf Emissionen und Schadstoffen nicht viel bringen würde? Bitte um Übermittlung der Studien.*
- *Wann und von wem wurden diese Studien beauftragt?*
- *Von wem und wann wurden diese Studien durchgeführt?*

Es bedarf keiner Studien um zu wissen, dass Nullemission-Fahrzeuge keine Emissionen ausstoßen, sondern lediglich, wie auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, sehr geringe Mengen an Feinstaub durch Reifen- und Bremsantrieb. Die Aufhebung der Beschränkung „Luft-100er“ führt in Bezug auf Emissionen und Schadstoffen bei Nullemission-Fahrzeuge zu keiner Verschlechterung der Luftqualität.

Die Beauftragung diesbezüglicher Studien würde dem Grundsatz der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit entgegenstehen, da Allgemeinwissen keiner wissen-

schaftlichen Bestätigung bedarf.

Zu Frage 4:

- *Wurde die Studie vom Umweltbundesamt betreffend direkter Auswirkungen von gesteigerten Fahrgeschwindigkeiten, v.a. von Tempo 100 auf 130, auf den Anstieg von Emissionen in Ihrem Vorschlag berücksichtigt?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Der Sachstandsbericht Mobilität, dessen Kurzfassung noch nicht veröffentlicht wurde, nennt die Herabsetzung des Tempolimits von 130 auf 100 km/h auf Autobahnen und Schnellstraßen für Pkws als eine von 50 möglichen Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen. Die Studie des Umweltbundesamts wurde insofern berücksichtigt, als das Umweltbundesamt keine Empfehlung oder Prioritätensetzung abgibt, sondern viele mögliche Wege zur Erreichung der Klimaziele nennt.

Die Senkung der Geschwindigkeitsbeschränkung wäre eine von vielen denkbaren Maßnahmen. Das Umweltbundesamt hat diese Maßnahmen analysiert, nicht jede davon ist zur Zielerreicherung notwendig. Zudem hat die beauftragte Umfrage des Umweltbundesamtes gezeigt, dass die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen, selbst mit Ausnahmen für E-Fahrzeuge, seitens der Bevölkerung nicht gegeben ist. Es gibt somit im Sinne der CO2-Ersparnis gleichwertige und vor allem hinsichtlich Akzeptanz bessere Maßnahmen.

Zu Frage 5:

- *Bitte um Übermittlung der Messwerte (alle seit der Einführung bis zur letzten Messung) entlang aller Tempo-100 Strecken betreffend den Ausstoß von NOx, Feinstaub und CO2, aufgeschlüsselt je Bundesland.*

Die Messwerte liegen mir leider nicht vor, diesbezüglich darf ich Sie an die dafür zuständige Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus verweisen.

Zu den Fragen 6 und 8:

- *Bitte um Übermittlung der Messwerte (alle seit der Einführung bis zur letzten Messung) entlang aller Tempo-140 Strecken betreffend den Ausstoß von NOx, Feinstaub und CO2, aufgeschlüsselt je Bundesland.*
- *Bei allen Autobahnabschnitten, wo dies der Fall ist (Tempo-140 Teststrecke folgt Tempo-100 Strecke oder umgekehrt): Haben sich die Messwerte auf den Tempo-100 Teststrecken bzgl. NOx, Feinstaub und CO2 verschlechtert? Bitte um Übermittlung aller Messwerte geordnet nach Bundesländern.*

Da die Einführung von Tempo-140 Strecken erst erfolgt ist, kann ich aufgrund der Kürze dieser Maßnahme noch keine fundierten Aussagen bzw. aussagekräftigen Werte überliefern. Es ist geplant, die Ergebnisse nach einem Testjahr zu evaluieren. Sollte sich herausstellen, dass es zu einer massiven Schadstoffzunahme gekommen ist, die Verkehrssicherheit deutlich abgenommen oder sich die Lärmbelästigung deutlich erhöht hat, ist angedacht, das Projekt 140 km/h nicht weiter zu verfolgen.

Zu Frage 7:

- *Auf welchen Autobahnabschnitten folgt eine Tempo-140 Teststrecke auf eine Tempo-100 Strecke und umgekehrt?*

Da die Anordnung von Tempo 100 km/h auf Autobahnen in der Regel nur für einen begrenzten Zeitraum erfolgt, kann ich daher keine aussagekräftige Antwort geben.

Zu Frage 9:

- *Haben Sie andere Vorschläge bzw. Maßnahmen in Planung, um die rechtlich verbindlichen Luftgütegrenzwerte einzuhalten?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, wie wollen Sie sicherstellen, dass die Grenzwerte eingehalten werden?*

Der Weg zum Erreichen der ehrgeizigen Klimaziele führt im Verkehrsbereich über die Schaffung von Anreizen und nicht über Verbote. Mit der Nahverkehrsmilliarden oder etwa mit der E-Mobilitätsförderung wird zur Schadstoffreduktion angespornt.

Zu Frage 10:

- *Welche Vorschläge haben Sie, um die Belastungen von Gesundheit und Umwelt bedingt durch Emissionen und Schadstoffe zu minimieren?*

Neben der strategischen Ausrichtung gibt es laufende konkrete Projekte meines Ressorts, die zur Dekarbonisierung des Mobilitätssystems beitragen.

Mit Forschungsinvestitionen in Fahrzeugtechnologien unterstützt das BMVIT alternative Antriebe und Treibstoffe sowie auch Automatisierung seit vielen Jahren. Allein im Zeitraum 2012-2016 wurden über die Forschungsförderungsgesellschaft in diesem Bereich insgesamt 72 Projekte mit einer Fördersumme von 78,5 Millionen Euro unterstützt. Mit dem Programm „Leuchttürme der Elektromobilität“ wurden mehr als 50 Mio. Euro in sichtbare Leitprojekte zur Erforschung und Industrialisierung der E-Mobilität investiert. Gemeinsam mit dem BMNT und der Automobil- und Zweiradindustrie investiert das BMVIT darüber hinaus 72 Millionen Euro im Rahmen des Aktionspakets Elektromobilität für Kaufprämien, den Ausbau der Infrastruktur und zielgerichtete Programme.

Im Rahmen einer ganzheitlichen Vorgehensweise werden durch das BMVIT maßgebliche In-

vestitionen in den Ausbau und Erhalt des öffentlichen Mobilitätsangebots getätigt. So investiert das BMVIT jährlich rund 2,4 Mrd. Euro in das Schienennetz der ÖBB und rund 27 Mio. Euro in die Privatbahninfrastruktur. Dazu kommen auch Investitionen in die städtische Nahverkehrsinfrastruktur in der Bundeshauptstadt, wo für den weiteren Ausbau der Wiener U-Bahn rund 78 Mio. investiert werden (= Bundesanteil iHv 50%).

Zu den reinen Infrastrukturinvestitionen kommen zusätzlich noch große Investitionen in das Angebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen. Mit rund 742 Mio. Euro wird ein solides öffentliches Personenverkehrsangebot von ÖBB und Privatbahnen gewährleistet. Darüber hinaus werden über 100 Mio. Euro für die Förderung des Schienengüterverkehrs aufgewendet.

Damit wird bereits jetzt in ein attraktives Paket für ein nachhaltigeres Verkehrssystem investiert. Diese Investitionen zeigen auch die entsprechende Wirkung. Wir sind somit schon auf dem Weg zur erfolgreichen Zielerreichung. Es sind auch bereits weitere Projekte wie die Fortführung und Erweiterung des E-Mobilitätspakets als auch zusätzliche Investitionen in den Nahverkehr innerhalb der #mission2030 verankert. Derzeit werden diese im BMVIT ausgearbeitet.

Zu Frage 11:

- Durch den Anstieg der Fahrgeschwindigkeit steigen Treibstoffverbrauch und Emissionen. Bei Elektroautos steigt bei höheren Geschwindigkeiten der Stromverbrauch. Wie wollen Sie daher mit Ihren Vorschlägen, die mehr Treibstoffverbrauch und Emissionen bzw. Stromverbrauch fördern, die Klimaziele erreichen?

Eines der Ziele der Bundesregierung ist der Ausbau erneuerbarer Energie. Strom sollte so weit möglich aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt werden.

Zu Frage 12:

- Die geplante Ausnahme von Elektroautos bezüglich einzuhaltender Geschwindigkeitslimits birgt höhere Unfallgefahr durch sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten und stört auch den Verkehrsfluss. Wie stehen Sie zu diesen von mehreren Expert_innen angemerkten Einwänden?

Schon derzeit gibt es unterschiedliche Tempolimits für Pkw (130 km/h), Pkw mit Anhänger (100 km/h) und Lkw (80 km/h). Diese beeinträchtigen den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit kaum.

Um den Anteil an Elektroautos in Österreich deutlich zu erhöhen, dies ist auch ein Schwerpunkt der Klima- und Energiestrategie, sollen positive Anreize geschaffen werden. Daher wird der Luft-100er für alle E-Autos ausgesetzt. Es ist schwer erkennbar, warum ein Tempolimit, das zur Reduktion von Luftschaadstoffen aktiviert wird, für emissionsfreie E-Fahrzeuge gelten soll.

Zu Frage 13:

- *Bundesminister Norbert Hofer bringt immer wieder das Argument der Zeitersparnis. Bezugnehmend auf eine durchgeführte Studie des Umweltbundesamtes erspart sich ein_e Autofahrer_in bei einer Strecke von ca. 20km und einer Fahrgeschwindigkeit von 130km/h im Vergleich zu Tempo 100 rein rechnerisch lediglich 3 Minuten. Dieser Zeitgewinn fällt bei durchgeführten Messungen der tatsächlich gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten sogar noch geringer aus. Wie begründen Sie daher Ihren Vorschlag? Welche Auswirkungen hat die Fahrgeschwindigkeit von 130km/h auf einer Strecke von 20km im Vergleich zu Tempo 100 auf die Umwelt?*

Gerade auf längeren Strecken, die häufig auf Autobahnen zurückgelegt werden, führt der Wegfall der Beschränkung von 100 km/h nach dem IG-L für Elektrofahrzeuge zu einem spürbaren Zeitgewinn.

Die Fahrgeschwindigkeit 130 km/h anstatt 100 km/h hat auf einer Strecke von 20 km kaum messbare Auswirkungen auf die Umwelt, vor allem dann nicht, wenn die Autobatterien mit Ökostrom aufgeladen wurden.

Ing. Norbert Hofer

