

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

Geschäftszahl: BMVIT-11.000/0024-I/PR3/2018

29. November 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 8. Oktober 2018 unter der **Nr. 1833/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausgangs- bzw. Vergleichswerte auf der 140er-Teststrecke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In welcher Frequenz finden solche Messungen statt bzw. werden Ihnen die Ergebnisse derselben laufend vorgelegt?*

Die Messungen und Bewertungen der einzelnen Fachbereiche erfolgen gem. den fachlichen Erfordernissen angepasst und unterscheiden sich demnach in Umfang und Art. Die Ergebnisse der einzelnen Fachmaterien werden durch einen Fachkoordinator zusammengeführt.

Anbei der aktuelle Stand der einzelnen Materien:

Die Luftgütemessungen wurden in Form von Immissions- und Emissionsmessungen durchgeführt. Die Immissionsmessungen fanden in den Monaten Juli und August 2018 statt, die Emissionsmessungen von 16.08.2018 – 31.08.2018.

Die Lärmessungen fanden in den Monaten Juni, Juli, August und September 2018 statt.

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten werden im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung laufend und auch weitergehend analysiert.

Die Unfallzahlen werden im Rahmen der Verkehrssicherheitsuntersuchung analysiert. Die dafür erforderlichen Unfalldaten werden durch das BMI laufend erhoben.

Die Messergebnisse werden von den jeweiligen Fachgutachtern aufbereitet und bewertet. Präsentationen von Zwischenergebnissen an die ASFINAG sind vertraglich verpflichtend. Die Termine unterscheiden sich in den einzelnen Fachbereichen in Abhängigkeit des Messplans und berücksichtigen die Zeit zur Datenauswertung. Die Projektfortschritte werden meinem

Ressort laufend berichtet. Erste Ergebnisse mit ausreichender Datenmenge sind mit Abschluss der Septembermessreihen möglich und werden in Kürze veröffentlicht.

Zu Frage 2:

- *Wann fanden die ersten Messungen statt?*

Die Unfalldaten der Verkehrssicherheitsuntersuchung werden rückwirkend aus den Daten der Unfallstatistik ermittelt.

Die ersten Messungen, deren Ergebnisse im Rahmen der Begleituntersuchung berücksichtigt werden, sind die Verkehrszahlen der ASFINAG Verkehrszählstellen. Diese werden seit Juni 2018 durchgeführt.

Zu Frage 3:

- *Welche Ausgangswerte werden für die Entscheidung 2019 zum Vergleich herangezogen?*
- Wie hoch waren diese Werte im Mai 2018?*
 - Wie hoch waren diese Werte im Juni 2018?*
 - Wie hoch waren diese Werte im Juli 2018?*
 - Wie hoch waren diese Werte im August 2018?*
 - Wie hoch waren diese Werte im September 2018?*
 - Bitte um Bekanntgabe der aktuellsten vorliegenden Daten im Zeitpunkt der Anfragebeantwortung.*

Die Auswirkungen der Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden durch sachverständige Gutachter aus mehreren Fachbereichen ermittelt und beurteilt. Die Themenbereiche umfassen 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 Änderungen im Unfallgeschehen, differenziert nach Kausalitäten. Bei den Umweltbereichen Lärm und Luftschadstoffe liegt das Hauptaugenmerk auf der Berechnung realer Änderungen von Immissions- und Emissionsbilanzen. Um die Änderungen möglichst vollständig zu erfassen, werden bei jeder Teiluntersuchung nicht nur einzelne Werte, sondern eine Vielzahl an Werten aus einer großen Menge an Messungen einer Qualitätsanalyse unterzogen, anschließend analysiert und interpretiert. Nur so ist eine sachliche Abwägung auf Basis belastbarer Datengrundlagen möglich. Dies erfordert neben der besonderen Fachkenntnis der Gutachter auch ausreichend Zeit zur Datenaufbereitung und Interpretation. Die Fragestellungen in den Fachbereichen sind technisch und wissenschaftlich anspruchsvoll.

Zu a. bis f.

Es wurde eine Vielzahl an Werten analysiert. Eine Übermittlung der Rohdaten ist aufgrund der Datenmenge nicht möglich. Die Basis der Bewertungen wird in den Berichten der Gutach-

ter ausreichend und nachvollziehbar dargestellt.

Zu Frage 4:

- Wie hoch dürfen die Abweichungen der für die Entscheidung ausschlaggebenden Vergleichswerte von den Ausgangswerten maximal sein, dass die Entscheidung gerade von positiv, also für eine Beibehaltung von Tempo 140 bzw. eine allfällige Ausweitung auf andere Autobahnen, ausfällt?
 - a. Von wem und auf Grundlage welcher Daten wird diese Grenze festgelegt?
 - b. Sind Toleranzen bzw. ein Ermessungsspielraum innerhalb dieser für die Entscheidung ausschlaggebenden Wertabweichungen vorgesehen?
 - i. Wenn ja, in welchem Umfang?

Beurteilung und Bewertung erfolgen anhand der Ergebnisse der Begleituntersuchung. Die Beurteilung und Entscheidung unterliegt einer sachlichen Abwägung auf Basis belastbarer Datengrundlagen.

Die Übertragbarkeit auf andere Örtlichkeiten ist auch durch die Eindeutigkeit der Ergebnisse der aktuellen und noch nicht abgeschlossenen Begleitstudie bestimmt.

Zu a.

Die Messreihen der Untersuchungen werden von Gutachtern ausgewertet und interpretiert. Es entscheidet der jeweilige Gutachter, welche Kennwerte ausreichend gesichert und als Vergleichswert verwendet werden.

Die Untersuchungsmethodik beruht im Wesentlichen auf einer Vorher-Nachher-Betrachtung von gemessenen Änderungen einzelner Kennwerte. Die Änderungen werden durch die Gutachter interpretiert und als Entscheidungsgrundlage dem Bundesminister für Verkehr bereitgestellt.

Zu b. und i.

Nein - Die Ergebnisse der Begleituntersuchung sind nur eine dem BMVIT zur Verfügung gestellte Entscheidungsgrundlage, anhand derer das Ministerium eine Abwägung der Vor- und Nachteile vornehmen kann. Als Hilfestellung wird es für jeden Teilbereich eine Interpretation der Ergebnisse durch die, über besondere Fachkenntnisse verfügenden, Gutachter geben. Messtoleranzen sind technisch bedingte Einschränkungen und werden in der Interpretation der Gutachter dargestellt und berücksichtigt.

Zu Frage 5:

- Gibt es Schätzungen, inwieweit sich die Werte bis zum Ablauf des Testzeitraumes noch ändern werden?
 - a. Wenn ja, wie lauten diese?

Nein.

Ing. Norbert Hofer

