

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

Geschäftszahl: BMVIT-11.000/0031-I/PR3/2018

10. Dezember 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kollross, Genossinnen und Genossen haben am 24. Oktober 2018 unter der **Nr. 2078/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gutachten der Tempo 140-Teststrecken gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In Ihrer Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1564/J bekunden Sie, dass es bei „massiver Verschlechterung in einzelnen Teilbereichen sicherlich nicht zu einer positiven Beurteilung kommen wird“, ab wann sprechen Sie in den verschiedenen Teilbereichen von einer massiven Verschlechterung? (Bitte um genaue Angaben)*

Eine massive Verschlechterung würde dann vorliegen, wenn in Folge der Erhöhung der höchst zulässigen Geschwindigkeit die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs eingeschränkt wird, oder bestehende und verbindliche Normen zum Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen nachweislich durch die Änderung nicht mehr eingehalten werden können.

Zu Frage 2:

- *Laut Ihren Anfragebeantwortungen (Nr. 1564/J, 1529/J) liegt Ihr Hauptaugenmerk im Umweltbereich auf den Änderungen von Immissions- und Emissionsbilanzen, wieso beziehen sich die Gutachten nicht auf THG-Emissionen?*

Die Begleituntersuchung des Teils 'Luftschadstoffe' hat zum Auftrag zu prüfen, inwieweit die Änderung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von Fahrzeugen mit weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht einen Einfluss auf die Abgasemissionen und die Luftqualität in der Nähe der Strecken mit einer höchst zulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h hat. Diese wurde mit den besten verfügbaren Prüfmethoden, nach dem aktuellen Stand der Technik, vorgenommen und liefert Ergebnisse für jene Luftschadstoffe, die erhoben und analysiert werden konnten. Darin enthalten sind auch die wichtigen Treibhausgase Kohlendioxid ( $CO_2$ ) und Stickstoffoxid ( $NO_x$ ). Das Gutachten bezieht sich somit auch auf THG-Emissionen.

Zu Frage 3:

- Sie sprechen von Schätzungen von beauftragten Gutachtern zum zusätzlichen  $CO_2$ -Ausstoß:
  - a. Wer hat diese Schätzungen vorgenommen?
  - b. Wann wurden diese Schätzungen vorgenommen?
  - c. Auf welchen Daten basieren diese Schätzungen?
  - d. Was sind die genauen Ergebnisse dieser Schätzungen?
  
- a) Die beauftragten Gutachter. Einstweilen liegen auch schon Messergebnisse vor, welche im Wesentlichen mit der vorgenommenen Schätzung übereinstimmen.
- b) Im Zeitraum zwischen der Auftragerteilung der Begleituntersuchung und dem Vorliegen der ersten Messergebnisse.
- c) Auf den Ergebnissen und Erfahrungen bereits durchgeföhrter Untersuchungen in diesem Bereich.
- d) Dass es zu nicht relevanten und merklichen Änderungen im  $CO_2$  Ausstoß kommt.

Zu Frage 4:

- Spielt das Klimaschutzgesetz bei dieser Maßnahme für Sie eine Rolle?
  - a. Wenn ja, wieso gibt es keine genauen Vorher-Nachher-Messung über den Ausstoß von Kohlenstoffdioxiden ( $CO_2$ )?
  - b. Wenn nein, wieso nicht?

Ja, die Regelungen des Klimaschutzgesetzes werden hierbei nicht außer Acht gelassen. Die Auswirkungen der Maßnahme auf die Luftgüte werden im Rahmen der Begleituntersuchung

evaluiert. Vorher-Nachher-Messungen der Kohlenstoffdioxid-Emissionen sind Bestandteil der Begleituntersuchung.

Zu Frage 5:

- *In der Mission 2030 sprechen Sie noch von Geschwindigkeitsbeschränkungen als rechtliche Rahmenbedingung, im Sachstandsbericht Mobilität des Umweltbundesamtes ist ebenfalls von Geschwindigkeitsbegrenzungen als Maßnahme mit großem Einsparungspotential bei Treibhausgasen die Rede. Inwieweit deckt sich die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit mit diesen Feststellungen?*

Die Auswirkungen der geringfügigen Erhöhung der Geschwindigkeit bei PKWs werden im Rahmen der begleitenden Untersuchungen quantifiziert und bewertet. Soweit bisher ersichtlich, sind die Änderungen bei den Luftschatstoffen äußerst gering und stehen nicht im Widerspruch zur Mission 2030.

Zu Frage 6:

- *Sie behaupten in einer Anfragebeantwortung (Nr. 1529/J) vom 11. Oktober 2018, dass die unterschiedlichen Reifenfabrikate und Bedingungen beim Einsatz keine sachlich ausreichende und angemessene quantifizierbare Aussage für die Realbedingungen im Bereich der Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zulassen.*
  - a. *Auf welchen Gutachten bzw. Untersuchungen basiert diese Aussage?*
  - b. *Falls es dazu keine Untersuchungen gab, worauf stützen Sie diese Aussage?*

Auf den sachverständigen Einschätzungen und Aussagen der beauftragten unabhängigen Gutachter. Die Varianz und Vielfalt des Reifenbestandes und deren Eigenschaften sind für eine vergleichende Immissionsmessung um ein Vielfaches über den realen Messmöglichkeiten.

Zu Frage 7:

- *Laut dem aktuellen Emissionsbericht des Umweltbundesamts werden 58% der PM<sub>10</sub>-Feinstaub-Emissionen des Verkehrs durch Aufwirbelung, Brems- und Reifenabrieb verursacht, wird dieser Aspekt in den Begutachtungen zu Luftschatstoffen berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?*

Aspekte der Luftreinhaltung sind niemals Gegenstand von straßenpolizeilichen Verordnungen aufgrund der Straßenverkehrsordnung. Diesbezüglich maßgebend ist ausschließlich das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), welches in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus fällt.

**Zu Frage 8:**

- *In einer Anfragebeantwortung (Nr. 1529/J) vom 11. Oktober 2018 beziehen Sie sich auf ein verkehrstechnisches Gutachten, das – im Sinne von § 43 Abs. 4 StVO – bestätigt, dass die von Ihnen gesetzten Maßnahmen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dienen.*
  - a. *Auf welches Gutachten beziehen Sie sich?*
    - i. *Welches Institut wurde damit beauftragt?*
    - ii. *Wer waren die AutorInnen?*
    - iii. *Was war die konkrete Fragestellung?*
    - iv. *Auf welchen Daten basieren die Erkenntnisse des Gutachtens?*
    - v. *Wann und wo wurden die Daten gesammelt?*
  - b. *Ist dieses Gutachten öffentlich zugänglich?*
    - i. *Wenn nein, wieso nicht?*
    - ii. *Wenn ja, wo ist dieses zu finden?*
  - c. *Haben Sie dieses Gutachten in Auftrag gegeben?*
    - i. *Wenn ja, wann und wie viel hat es gekostet?*

Die gesetzliche Grundlage für die Erhöhung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h beruht auf § 43 Abs. 4 StVO, demnach ist eine solche Erhöhung der gemäß § 20 Abs. 2 StVO auf Autobahnen erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h möglich, wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen. Ob diese gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, ist durch die Behörde - gegebenenfalls unter Mitwirkung eines verkehrstechnischen Sachverständigen – zu beurteilen. Im konkreten Fall lag der zuständigen Fachabteilung meines Ressorts ein Gutachten der „nast consulting ZT GmbH, Wien“, einem anerkannten Unternehmen im Bereich der Verkehrstechnik, vor. Das Gutachten kommt in nachvollziehbarer und in sich logischer Weise zu dem Schluss, dass die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind und stellt daher eine taugliche Grundlage für die entsprechende straßenpolizeiliche Verordnung dar.

GZ. BMVIT-11.000/0031-I/PR3/2018

Das Gutachten wurde von der ASFINAG als Straßenerhalter in Auftrag gegeben und demnach auch bezahlt; über die Höhe des Honorars liegen mir daher keine Informationen vor. Das Gutachten ist Bestandteil des betreffenden Verordnungsaktes meines Ressort - derartige Verwaltungsakten sind öffentlich nicht einsehbar.

Ing. Norbert Hofer

