

---

**2078/J XXVI. GP**

---

**Eingelangt am 24.10.2018**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Anfrage**

der Abgeordneten Andreas Kollross, Genossinnen und Genossen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

### **betreffend Gutachten der Tempo 140-Teststrecken**

Der Anteil des Verkehrs an den gesamten THG-Emissionen lag laut dem Klimaschutzbericht 2016 bei 28,8%. Ohne dem Europäischen Emissionshandel sogar bei 45,4%. Das sind somit 23 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Seit 1990 verzeichnet der Sektor eine Zunahme von 67% und hat damit den größten Zuwachs. In der Mission 2030 hat sich die Bundesregierung dazu bekannt im emissionsstärksten Sektor die Treibhausgase bis 2030 auf 15,7 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent zu reduzieren. Nun stellt sich die Frage, wie das passieren soll, wenn gleichzeitig Maßnahmen - wie die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h - getroffen werden, die den Ausstoß von Treibhausgasen befeuern.

Mehrere Studien weisen darauf hin, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen der Fahrgeschwindigkeit und dem Emissionsausstoß gibt. In Ihren Anfragebeantwortungen (Nr. 1564/J, 1529/J) berufen Sie sich bei der Evaluierung der Tempo 140-Teststrecken auf eine sachliche Abwägung auf Basis belastbarer Datengrundlagen und schließen gleichzeitig im emissionsstärksten Sektor ein Gutachten über die Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen aus. Es besteht daher die Gefahr, dass nur Gutachten in Betracht gezogen werden, die den erwünschten Ergebnissen entsprechen.

Die unterzeichnenden Abgeordneten stellen daher nachstehende

## Anfrage

1. In Ihrer Beantwortungen 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)
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?
3. Sie sprechen von Schätzungen von beauftragten Gutachtern zum zusätzlichen CO<sub>2</sub>-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?
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<sub>2</sub>)?
  - b. Wenn nein, wieso nicht?
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?
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 angemessen quantifizierbare

Aussage für die Realbedingungen im Bereich der Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zulassen.

- a. Auf welchen Gutachten bzw. Untersuchungen basieren diese Aussage?
  - b. Falls es dazu keine Untersuchungen gab, worauf stützen Sie diese Aussage?
7. Laut dem aktuellem Emissionsbericht des Umweltbundesamts werden 58% der PM10-Feinstaub-Emissionen des Verkehrs durch Aufwirbelung, Brems- und Reifenabrieb verursacht, wird dieser Aspekt in den Begutachtungen zu Luftschadstoffen berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?
8. In einer Anfragebeantwortung (Nr. 1529/J) vom 11.0ktober 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 Fragstellung?
    - 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?