

Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.015.239

27. Februar 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 10. Jänner 2020 unter der **Nr. 518/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Pilotprojekt gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

*Die von der ASFINAG beauftragte Begleituntersuchung zur Erhöhung der höchst zulässigen Geschwindigkeit um 10 km/h wurde durch mehrere externe Gutachterinnen und Gutachter arbeitsteilig durchgeführt.*

*Diese teilt sich in mehrere Bereiche, für jeden dieser wurde ein Ergebnisbericht erstellt. Zusätzlich wurden die Ergebnisse in einem Gesamtbericht zusammengefasst. Die Ergebnisse der Begleituntersuchung wurden auf der Website asfinag.net veröffentlicht.*

*Untersucht und extern beurteilt wurden Daten des Zeitraumes April 2018 bis inklusive Jänner 2019, wobei dies nicht für alle Teilbereiche der Fall war. So fanden Messungen zu den Auswirkungen etwa auf den CO2-Ausstoß im Zeitraum von jeweils einem Monat vor und nach der Kundmachung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h statt. Für die Untersuchung von Daten aus dem Zeitraum nach Jänner 2019 gab es keine Beauftragung durch die ASFINAG. Es liegt daher keine Beurteilung durch unabhängige externe Gutachterinnen oder Gutachter vor.*

#### Zu Frage 1:

- Wie viele Unfälle wurden in den Quartalen 3 und 4 2018 sowie Q1, Q2, Q3 und Q4 2019 jeweils auf den angesprochenen Teststrecken verzeichnet?
  - a. Wie unterscheiden sich diese Quartalszahlen jeweils von den korrespondierenden Quartalen im Jahr 2017 sowie der ersten Jahreshälfte 2018?

- b. Falls es zu (a) keine Daten gibt, welche Ausgangswerte verwendet die ASFINAG als Referenzwert?

Untersucht und extern beurteilt wurden im Zuge der Begleituntersuchung nur die Unfalldaten der Monate August 2018 bis inklusive Jänner 2019.

In diesem Zeitraum ereigneten sich im Zeitraum von 05 – 22 Uhr auf beiden Richtungsfahrbahnen gesamt 12 Unfälle mit Personenschaden in Niederösterreich und 4 Unfälle mit Personenschaden in Oberösterreich.

Im Durchschnitt der Jahre 2014 bis 2017 ereigneten sich in den korrespondierenden Monaten insgesamt 25,5 Unfälle mit Personenschaden in Niederösterreich und insgesamt 7,0 Unfälle mit Personenschaden in Oberösterreich.

Zu Frage 2:

- Wie hoch war die Lärmbelastung in den Quartalen 3 und 4 2018 sowie den Quartalen 1, 2, 3 und 4 2019 jeweils auf den beiden Teststrecken?

Untersucht und extern beurteilt wurden nur die Daten von Lärmessungen die im Juni, Juli, August und September 2018 durchgeführt worden sind.

Nach den bislang vorliegenden Auswertungen liegen die Änderungen unter 0,6 Dezibel.

- a. Wie unterscheiden sich diese Zahlen jeweils von den korrespondierenden Quartalszahlen im Jahr 2017 sowie der ersten Jahreshälfte 2018?

Das wurde weder erhoben noch untersucht.

- b. Falls es zu (a) keine Daten gibt, welche Ausgangswerte verwendet die ASFINAG als Referenzwert?

Es wurden die Daten von Lärmessungen der Monate Juni und Juli 2018 (Vorherzeitraum) jenen von Lärmessungen der Monate August und September 2018 (Nachherzeitraum) gegenübergestellt.

Zu Frage 3:

- Welche Messungen wurden zu Luftgüte und Emissionen durchgeführt?

Die Untersuchung des Fachbereiches Luftschatdstoffe gliedert sich in die zwei Bereiche Emissionsmessungen und Immissionsmessungen. Hierfür kam jeweils folgende Methodik zur Anwendung:

**Emissionsmessungen:**

Es wurden detaillierte abgastechnische Messungen von CO<sub>2</sub>, HC, CO, NO<sub>x</sub>, NO, Partikel und Kraftstoffverbrauch an zehn unterschiedlichen, emissionsrelevanten Kraftfahrzeugtypen (PKW Klasse M1 Otto-Diesel / LKW Klasse N1 und N3) durchgeführt. Die Fahrzeuge wurden hierzu unter realen Bedingungen bei fließendem Verkehr unter Bezug auf die vom Auftraggeber beziehungsweise anderen Projektbeteiligten zur Verfügung gestellten Datensätze hinsichtlich des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens und der möglichen Auswirkungen einer um 10 km/h erhöhten Geschwindigkeitsbeschränkung untersucht. Die Kraftfahrzeuge wurden hierzu

im durchschnittlichen Geschwindigkeitsprofil der jeweiligen Fahrzeugtype des Streckenabschnittes bewegt und die Änderungen der Emissionswerte zeitlich hochauflöst ermittelt. Zur Durchführung der Untersuchungen wurden neu entwickelte Abgasmassenemissions-Messsysteme der Type OBM 5.0 eingesetzt.

#### **Immissionsmessungen:**

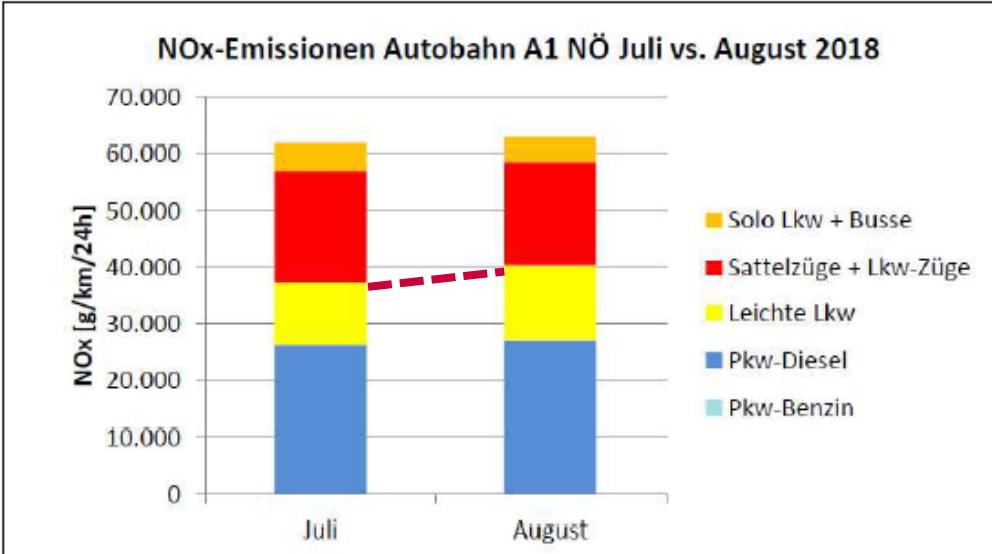
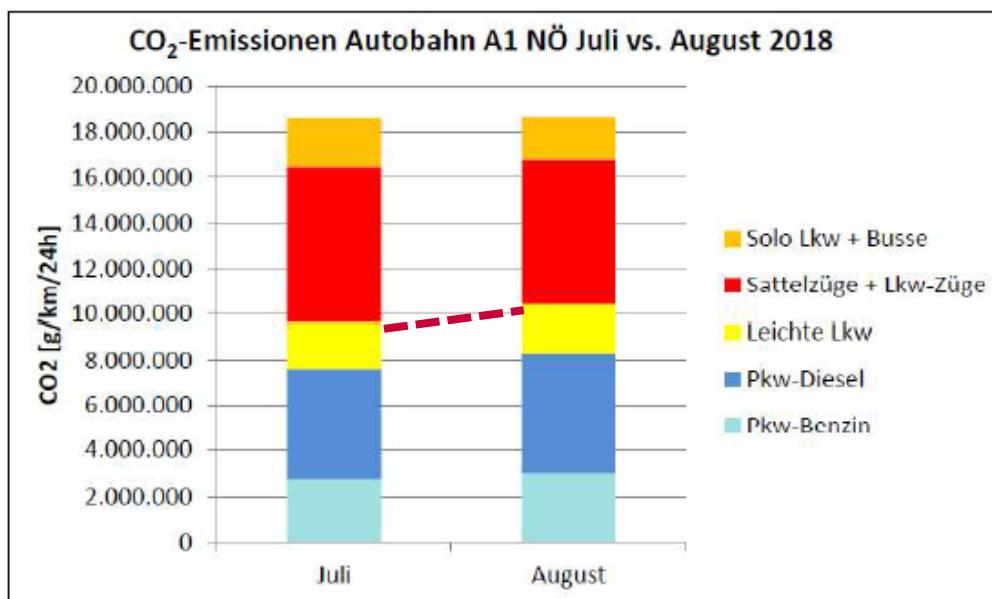
Die Luftschatzstoffmesssysteme wurden auf den Rastplätzen Allhaming und Amstetten in Fahrtrichtung Wien situiert. Im Zuge der Untersuchung wurden die Änderungen der Luftschatzstoffe für die Parameter NO<sub>2</sub>, PM10, PM2.5 im Vorher / Nachher Vergleich analysiert.

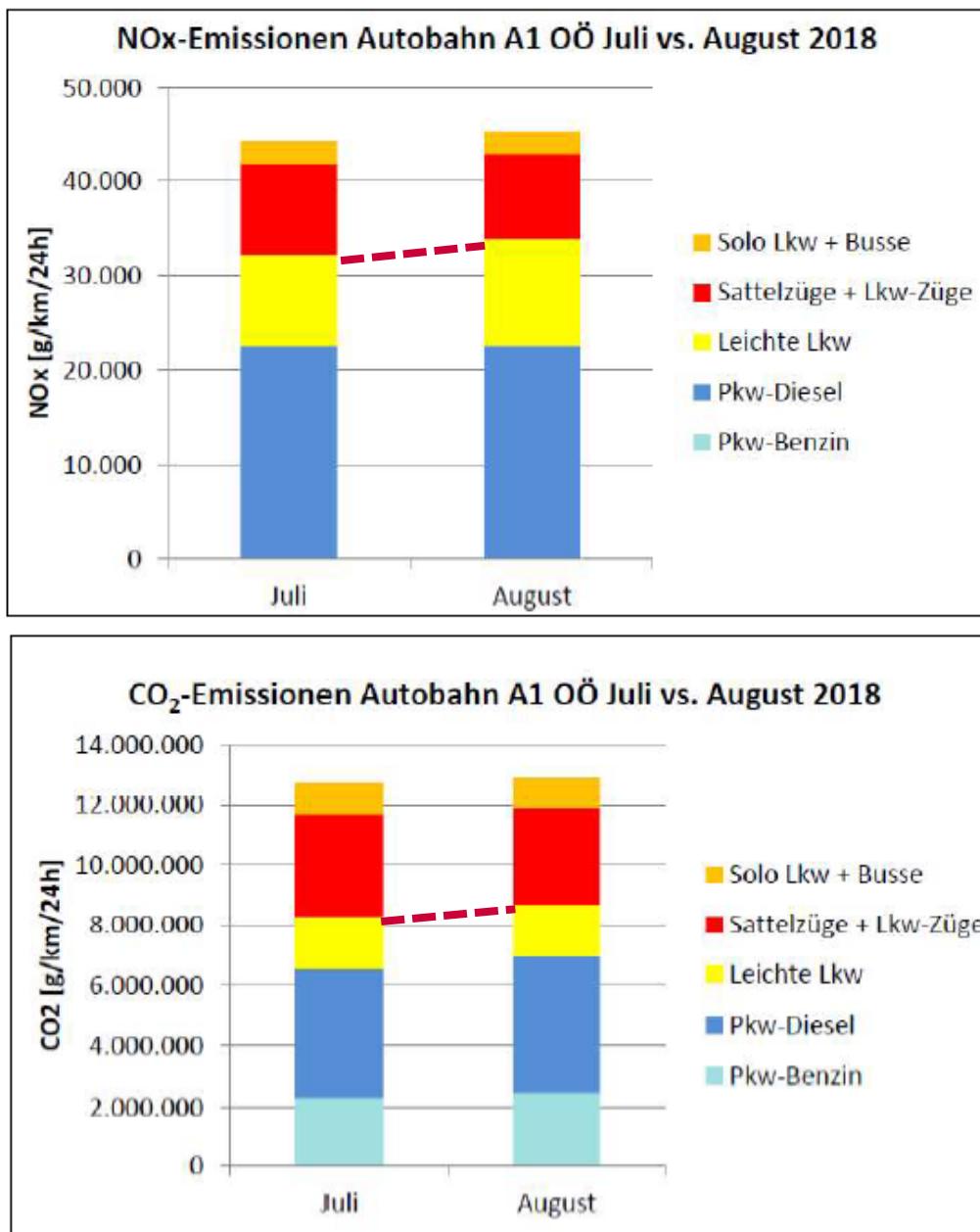
#### Zu Frage 4:

- Wie hoch waren die Emissionswerte im Q3 und Q4 2018 sowie Q1, Q2, Q3 und Q4 2019 jeweils auf den beiden Teststrecken?

Zu den Emissionen liegen Ergebnisse zu den Zeiträumen Juli 2018 (Vorher) und August 2018 (Nachher) vor. Für andere Zeiträume liegen keine Ergebnisse vor.

#### **Teststrecke Niederösterreich:**



**Teststrecke Oberösterreich:**

- a. Wie unterscheiden sich diese von den korrespondierenden Quartalszahlen im Jahr 2017 und der ersten Jahreshälfte 2018?

Zu den Emissionen liegen Ergebnisse zu den Zeiträumen Juli und August 2018 vor. Für andere Zeiträume liegen keine Ergebnisse vor.

Schwere Kraftfahrzeuge, Lkw und Busse, wurden vom geänderten Tempolimit nicht beeinflusst, daher ergaben sich bei diesen Fahrzeugtypen auch keine Mehremissionen. Schweren Kraftfahrzeugen wurde auf den Teststrecken etwa die Hälfte des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zugerechnet, was bei Betrachtung der nachfolgend dargestellten Gesamtdurchschnittswerte zu berücksichtigen ist.

Im Testgebiet Niederösterreich wurden zwischen Juli (vorher) und August (nachher) folgende Änderungen im Durchschnitt aller betrachteten Fahrzeugarten (inklusive Schwerfahrzeuge, Lkw und Busse) festgestellt;

CO2-Emissionen inklusive Lkw und Busse: +1,2%  
NOx-Emissionen inklusive Lkw und Busse: +1,5%

Im Testgebiet Oberösterreich wurden zwischen Juli (vorher) und August (nachher) Änderungen im Durchschnitt aller betrachteten Fahrzeugarten (inklusive Schwerfahrzeuge, Lkw und Busse) folgende Änderungen festgestellt:

CO2-Emissionen inklusive Lkw und Busse: +1,6%  
NOx-Emissionen inklusive Lkw und Busse: +1,8%

Zu Frage 5:

- Wie hoch war die Durchschnittsgeschwindigkeit in den Quartalen 3 und 4 2018 sowie den Quartalen 1, 2, 3 und 4 2019 jeweils auf den beiden Teststrecken?
  - a. Wie unterscheiden sich diese Zahlen jeweils von den korrespondierenden Quartalszahlen im Jahr 2017 sowie der ersten Jahreshälfte 2018?
  - b. Falls es zu (a) keine Daten gibt, welche Ausgangswerte verwendet die ASFINAG als Referenzwert?

Für den Teil „Verkehrstechnik“ der Begleituntersuchung wurde als Auswertezeitraum für die Vorher-Untersuchung der 01. Juni 2018 bis 31. Juli 2018 festgelegt. Der Nachher-Zeitraum mit der Kundmachung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h beginnt ab dem 01. August 2018.

Um Aussagen über die Veränderungen in Hinblick auf den Vorher- und Nachher-Zeitraum treffen zu können, wurden jeweils zwei Kalenderwochen in den Schulzeiten (Vorher / Nachher) und zwei Kalenderwochen in den Ferienzeiten (Vorher / Nachher) miteinander verglichen. Die Kalenderwochen 25 und 37 sind herkömmliche Wochen in den Schulzeiten. Die Kalenderwochen 28 und 32 liegen in der Schulferienzeit (Österreich) und stellen damit den Ferienverkehr dar.

Die Analysen der Geschwindigkeiten zeigten, dass im Abschnitt Niederösterreich am Messquerschnitt 95,345 in Richtung Salzburg eine Zunahme der mittleren Geschwindigkeit vm von Pkw-ähnlichen Fahrzeugen von 2 – 4 km/h im Vergleich zum Vorher Zeitraum (Vorher: 126 – 128 km/h) stattfindet. Die Geschwindigkeit v85 und v95 erhöht sich um 3 km/h. Es zeigt sich eine ähnliche Zunahme auf allen Fahrstreifen. In Richtung Wien liegt die Zunahme der mittleren Geschwindigkeit bei 2 – 3 km/h. Die Geschwindigkeit v85 und v95 erhöht sich um 4 km/h. In Oberösterreich am Messquerschnitt 184,600 zeigt sich in beide Richtungen eine Erhöhung von 3 – 4 km/h im Vergleich zum Vorher Zeitraum (Vorher: 128 – 129 km/h).

Bei der mittleren Geschwindigkeit vm von Lkw-ähnlichen Fahrzeugen ist keine Veränderung aufgrund der Erhöhung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf 140 km/h zu erkennen. Die mittlere Geschwindigkeit vm liegt bei 90 km/h über alle Fahrstreifen.

Die mittlere Geschwindigkeit von Pkw-ähnlichen Fahrzeugen erhöht sich an den Messquerschnitten in Niederösterreich und Oberösterreich um ca. 2 – 4 km/h in der Zeit von 05 – 22 Uhr in beide Richtungen im Vergleich zum Vorher Zeitraum ( $v_{zul.}$  130 km/h). Bei Lkw-ähnlichen Fahrzeugen ist keine Erhöhung der mittleren Geschwindigkeit von 05 – 22 Uhr zu erkennen.

Zu Frage 6 und 7:

- Wie viele Geschwindigkeitsübertretungen wurden in den Quartalen 3 und 4 2018 sowie Q1, Q2, Q3 und Q4 2019 jeweils auf den Teststrecken gemessen?
  - a. Wie unterscheiden sich diese von den Quartalszahlen aus dem Jahr 2017 und der ersten Jahreshälfte 2018?
- Haben sich die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Anzahl der Geschwindigkeitsübertretungen signifikant von anderen, vergleichbaren Abschnitten der A1 unterschieden?

Eine Beantwortung dieser Fragen ist nicht möglich, weil weder von der ASFINAG noch vom Bundesministerium für Klimaschutz eine Statistik zu Geschwindigkeitsübertretungen durchgeführt wird und dies auch nicht, etwa als Teil Begleituntersuchung, beauftragt wurde. Für die Verkehrsüberwachung sind – als Teilaспект der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung – die Länder zuständig.

Zu Frage 8:

- Wie viele PKW, LKW und einspurige Fahrzeuge benutzten die Teststrecken jeweils im Q3 und Q4 2018 sowie Q1, Q2, Q3 und Q4 2019?

Diese Frage lässt sich anhand der von der ASFINAG auf deren Website veröffentlichten Verkehrszahlen beantworten.

Unter <https://www.asfinag.at/verkehr/verkehrzaehlung/> werden monatlich Verkehrswerte in Form des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) getrennt nach Fahrzeugklassen (Kfz, Kfz > 3,5t hzG, Kfz <= 3,5t hzG) und Richtungen bereitgestellt.

In die Klasse der **Kfz** fallen alle Fahrzeuge.

In die Klasse der **Kfz > 3,5t hzG** fallen folgende Fahrzeuge:

- Bus
- Lkw ohne und mit Anhänger
- Sattelkraftfahrzeuge

In die Klasse der **Kfz <= 3,5t hzG** fallen folgende Fahrzeuge:

- Kraftrad
- Pkw ohne und mit Anhänger
- Lieferwagen
- Nicht klassifizierte Kfz

Die für die 140 km/h-Strecken relevanten und auch im Teil Verkehrstechnik der Begleituntersuchung verwendeten Zählstellen sind:

Strecke	Kilometer	Zählstellennummer	Zählstellenname
A01	95,3	431	Ybbs
A01	104,5	977	Neumarkt An Der Ybbs
A01	115,5	983	Seisenegg
A01	184,6	483	Oberndorf

In der im Anhang befindlichen Tabelle 1 ist ausgewiesen wie viele Fahrzeuge die Teststrecken im Tagesdurchschnitt befahren haben.

- a. Wie unterscheiden sich diese von Q1-Q4 2017 und Q1, Q2 2018?
- b. Falls es zu (a) keine Daten gibt, welche Ausgangswerte verwendet die ASFINAG als Referenzwert?

Auszugehen ist von den obenstehenden Ausführungen. In der im Anhang befindlichen Tabelle 2 ist ausgewiesen wie sich die DTV-Werte voneinander unterscheiden. Auf dem gesamten hochrangigen Netz unterliegt das Verkehrsaufkommen unter anderem saisonalen Schwankungen, die auch hier zu berücksichtigen sind.

Zu Frage 9:

- Wurde eine signifikante Änderung der Stauentwicklung auf den Teststrecken verzeichnet?
- a. Wenn ja, bitte führen sie aus inwiefern das erhöhte Tempolimit sich auf die Stauentwicklung auswirkte.

Nein.

Zu Frage 10:

- Wie hoch waren die Kosten des gesamten Projekts?  
➤ Wie hoch waren die Kosten der Evaluierung?

Die ASFINAG gibt ihre Kosten für das gesamte Projekt mit rund 402.000 Euro an. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Die Kosten für die Beschilderung betragen 131.470 Euro bestehend aus Verkehrszeichen zu 28.584 Euro und drehbaren Verkehrszeichenstehern zu 102.886 Euro. Letztere sollen nach Beendigung des Pilotprojektes für die Anzeige von Stau- und Gefahrenwarnungen eingesetzt werden.
- Die Kosten der Evaluierung liegen bei 259.250 Euro (Begleituntersuchung bestehend aus den Teilen Verkehrstechnik, Verkehrssicherheit, Luftschadstoffe und Lärm sowie das verkehrstechnische Gutachten, welches Basis der Verordnung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h war)
- 11.327 Euro fielen als interne Kosten für die Absicherungsarbeiten zur Errichtung der Beschilderung durch die Autobahnmeistereien fielen an (nach internem Kostenschlüssel des ASFINAG).

Darüber hinaus wurden durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu Gesamtkosten von rund 55.000 Euro zwei entgeltliche Medieneinschaltungen, (ein ganzseitiges Print-Inserat und eine Online-Schaltung mit Laufzeit August 2018) getätigt.



Leonore Gewessler, BA



