

Anfrage

**der Abgeordneten Michael Bernhard, Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Emissionsreduktionen durch Anpassungen des Tempolimits**

Der Verkehr ist nach wie vor das Sorgenkind der österreichischen Klimapolitik. 1990-2017 haben die Emissionen hier um fast 75 Prozent zugenommen - einer der wenigen Bereiche, in denen im langjährigen Schnitt signifikante Rückschritte gemacht wurden. Trotz einer minimalen Reduktion der gesamten österreichischen Treibhausgasemissionen im Jahre 2018 (bedingt durch Einmaleffekte), gab es laut Umweltbundesamt wie auch im Vorjahr eine Zunahme der Emissionen im Verkehrsbereich.

Ein signifikanter Faktor hinsichtlich der Verkehrsemissionen - vor allem bei PKWs - stellt die Fahrgeschwindigkeit dar: Bei hoher Geschwindigkeit steigt nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch die verursachten Treibhausgasemissionen stark an. Um diese zu reduzieren, diskutieren einige Staaten niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. führen diese bereits ein, wie beispielsweise die Niederlande, wo das allgemeine Tempolimit auf Autobahnen auf 100km/h gesenkt wurde.

In der Diskussion um die Auswirkungen der 140km/h Teststrecken wurde seitens Umweltorganisationen und Expert_innen ebenfalls oft bemängelt, dass auf österreichischen Autobahnen die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ohnehin bereits Usus ist (bedingt durch zu hohe Toleranzen bzw. einen Mangel an Kontrollen).

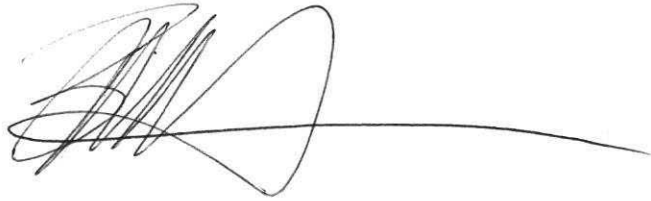
Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

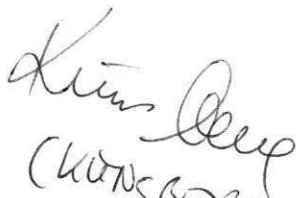
Anfrage:

1. Hat das BMVIT untersucht, welche Auswirkungen etwaige Temporeduktionen auf Autobahnen und Bundesstraßen auf die Emissionen im Verkehrsbereich haben würden?
 - a. Wenn ja, zu welchem Ergebnis sind entsprechende Untersuchungen gekommen? Wie hoch wären die entsprechenden Einsparungen?
 - b. Wenn nicht, warum wurde dies nicht untersucht?
2. Wie steht das BMVIT zu einer Senkung von Tempolimits, um Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren?
3. Wie unterscheiden sich die Treibhausgasemissionen bzw. Luftschadstoffmessungen bei Autobahnabschnitten mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 130km/h verglichen mit jenen Gebieten mit 100 km/h Beschränkungen (Luft-100er)?
4. Welche Auswirkungen auf die österreichischen Emissionen des Verkehrssektors hätte eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100km/h auf Autobahnen wie in den Niederlanden? Wie hoch wären die entsprechenden Einsparungen?

5. Wie steht das BMVIT zu den Diskussionen bzw. den europarechtlichen Bedenken bzgl. Ausnahmen vom Luft-100er für E-Autos bzw. Wasserstoffautos? Plant das BMVIT hier weitere Schritte?
6. Welche anderen Maßnahmen plant das BMVIT derzeit, um die Emissionen im Verkehrssektor entsprechend der österreichischen Klimaziele zu reduzieren?


(Bernhard)




(Klaus Ober)





