

19.32

Abgeordneter Ing. Thomas Schellenbacher (FPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Ich möchte meinen Beitrag leisten, um dieses Thema zu entmystifizieren. Ich muss auch in die Kerbe des Kollegen Bacher schlagen. Ich bin mir ganz sicher, denn ich habe selbst einen Teil der Anlagen gebaut: Kein grüner Landesrat und kein schwarzer Landeshauptmann schaltet irgendwie in der Zentrale in Inzersdorf den Lufthunderter an, sondern die Anlagen funktionieren in fünf Bundesländern mit einem System, einem Algorithmus.

Daher ist auch nicht nur die Messstelle so wichtig, sondern es werden von den Verkehrsbeeinflussungsanlagen die Daten des tatsächlichen Verkehrsaufkommens zusammengesammelt – von Lkws, Pkws, Bussen und Motorrädern. Dazu werden dann die Umfelddaten, die Wetterstationen gemessen, mit einem eigenen Programm wird der Wind gemessen, und darüber hinaus gibt es abseits der Autobahnen die dezentralen IG-Luft-Sanierungsstationen.

Daher ist absolut sichergestellt, dass diese Schaltungen ordnungsgemäß funktionieren. Das Einzige, was aus meiner Sicht verbesserungswürdig ist: Es geht nicht um die Kompetenz, aber die Bundesländer legen einen Schwellenwert fest. Der Schwellenwert ist ein Teil dieses Algorithmus. In Tirol haben wir überhaupt dynamisch Tempo 100 – da gibt es diesen Schwellenwert nicht. In Oberösterreich auf der A1 haben wir einen Schwellenwert von 35, da sind wir, kombiniert mit der Verkehrsbeeinflussungsanlage, bei ungefähr 70 Prozent Tempo 100. Das heißt zwar 50 Prozent durch die IG-Luft, aber 20 Prozent durch die Verkehrsbeeinflussungsanlage und das damit verbundene Stau- und Verkehrsaufkommen bei der Umfahrung Graz. Auf der A2/A9 haben wir eine Hunderterhäufigkeit von 30 bis 50 Prozent. Also das ist eigentlich das Gebiet, wo man am schnellsten fahren kann.

Die ASFINAG dokumentiert das eigenständig mit einem Monitoring. Und hier im Großraum Wien hat man überhaupt auf die Anlage der IG-Luft verzichtet. Hier gibt es die Verkehrsbeeinflussungsanlage, und man fährt die normale, verordnete Geschwindigkeit.

Mein Vorschlag, was wesentlich zu verbessern wäre, ohne dass dabei ein Grenzwert überschritten wird, lautet: Die Schwellenwerte könnten angehoben werden, denn die Reserve, bis die Anlage der IG-Luft anschlägt, ist oft 20, 30 Prozent. Ein etwas höherer Schwellenwert würde die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs verbessern, weil man eben öfter 100 km/h fahren kann.

Und was wirklich essenziell ist – dieses Thema hat Herr Kollege Bacher angesprochen –, ist der Messzyklus von einer halben Stunde. Wenn ich heute in Graz einen Autobus starte und dieser an einer Stelle steht, die wirklich günstig ist, um eine Schaltung auszulösen, aber nach drei Minuten schon weg ist, habe ich bei einem Schaltrhythmus, bei einem Messzyklus von einer halben Stunde eine Stunde Tempo 100. Der Bus ist nach drei Minuten weg, man könnte wieder 130 fahren.

Die ASFINAG hat lauter gleiche Anlagen geschaffen; diese sind dynamisch. Wenn man diesen Schaltzyklus und Messzyklus verkürzt, dann könnte man, ohne dass die Umwelt leidet, ohne dass irgendetwas Nachteiliges hinsichtlich Feinstaub et cetera passiert, viel öfter 130 fahren. Meine Bitte wäre, dass man das vielleicht berücksichtigt. – Danke schön. *(Beifall bei der FPÖ.)*

19.36

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Schmid. – Bitte schön, Herr Abgeordneter.