

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Klubobfrau Svazek BA, Lassacher und Stöllner (Nr. 33 der Beilagen 1.S.16.GP) betreffend
Aufhebung der West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 12. September 2018 mit dem Antrag befasst.

Abg. Stöllner erläutert den Antrag und führt aus, dass im März 2015 die variable Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung auf der Westautobahn über eine Strecke von ca. zehn Kilometern in Kraft getreten sei. Seither sei der „Rössler-80er“ in aller Munde. Viele Autobahnbenutzer würden sich darüber ärgern und tagtäglich brisante und gefährliche Situationen erleben. Belegt seien signifikant vermehrte Unfälle, vor allem beim Fahrstreifenwechsel. Experten seien sich einig, dass sich etwas ändern müsse und versichern, dass eine Geschwindigkeitsdifferenz von 20 km/h zwischen Pkw und Lkw eine wesentliche Verbesserung herbeiführen würde. Die 80/60-Regelung sei von Seiten der FPÖ aus Umweltsicht kontraproduktiv und komme nicht in Frage. Studien belegten, dass moderne Lkws mit Tempo 60 mehr Stickoxide ausstoßen als bei Tempo 80, da Lkws auf dieses Tempo ausgelegt seien. Seit 2010 habe sich österreichweit die Luftqualität im Hinblick auf Stickoxide aufgrund der Weiterentwicklung von Motoren verbessert. Die FPÖ sehe die Lösung in Tempo 100 für Pkw sowie für Motorräder und Tempo 80 für Lkw und habe keine Angst vor einer allfälligen EU-Strafe, die immer wieder als Damoklesschwert in den Raum gestellt werde.

Abg. Mag. Mayer sieht in der Aussage von Abg. Stöllner, dass man sich nicht vor einer allfälligen EU-Strafe fürchte, einen Aufruf zum offenen Rechtsbruch. Das IG-L sehe gewisse Grenzwerte vor, wenn diese überschritten werden, habe der Landeshauptmann Maßnahmen zu setzen. Diese Grenzwerte würden derzeit überschritten, weshalb Maßnahmen gesetzt werden müssten. Wenn die FPÖ fordere, dass das IG-L abgeschafft werde, frage er sich, welche Maßnahme sie setzen wolle, wenn man nicht zum Rechtsbruch aufrufen oder eine Strafe der EU riskieren wolle. Experten seien sich einig, dass der flexible 80er das gelindeste Mittel sei, um Maßnahmen nach diesem Gesetz zu setzen. Andere Maßnahmen wie zB Lkw-, generelle oder Dieselfahrzeugfahrverbote seien für die Bevölkerung wesentlich unbequemer, diese wolle die ÖVP nicht. Abgeordneter Mag. Mayer ist der Meinung, dass eine fachliche Klärung notwendig sei. Es gehe um die grundsätzliche Frage, ob man das IG-L wolle oder nicht. Zu den Unfallhäufungen erwarte sich die ÖVP Maßnahmen des Verkehrsministers. Auch die ASFINAG habe eine Reihe von Empfehlungen. Es gebe die These, dass bei Aufhebung des IG-L-80er die ASFINAG aus Verkehrssicherheitsgründen einen StVO-80er verordnen würde, man könnte aber auch andere Maßnahmen setzen und zB mit einer Verlängerung der Sperrlinie oder Abstands-

messungen reagieren. Man erwarte sich zudem entsprechende Maßnahmen des Innenministers beim Vollzug der Verkehrsstrafen gegenüber ausländischen Lenkern. Bei Verstößen gegen das IG-L oder die StVO sollten Strafen so wie bei österreichischen Lenkern vollzogen werden. Würden sich ausländische Lkw-Lenker an die Geschwindigkeitsbeschränkungen halten, hätte man weniger Schadstoffbelastungen und weniger gefährliche Situationen.

Klubobmann Abg. Egger MBA sagt, dass es zum Thema Luft-80er in den letzten Wochen medial eine zum Teil faktenbefreite Diskussion gegeben habe. Die FPÖ nenne Unfallzahlen, die aus dem Zusammenhang gerissen seien. Vorwiegend würden Unfallhäufungen aufgrund von Fahrstreifenwechseln und diese in Zusammenhang mit Lkw verwiesen, andere Parameter, die zurückgegangen seien, würden nicht genannt. Man müsse jedoch auf tatsächlich vorliegende Fakten eingehen und eine Lösung suchen. Tatsache sei, dass laut Studien die Umweltbelastung seit Einführung des Tempo 80 zurückgegangen sei, zB die NO₂-Belastung um 8 %. Zu bedenken sei auch, dass ein Pkw bei Tempo 80 durchschnittlich um 15 % weniger Stickoxide ausstoße und um 5 % weniger Kraftstoff verbrauche und dieser Effekt bei Nutzfahrzeugen wesentlich höher sei. Hier würden die NO_x-Emissionen bis zu 40 % und die Treibhausgasemissionen um etwa 15 % sinken. Allen sei die Gesundheit der Anrainer wichtig, deshalb müsse man konstruktiv und lösungsorientiert an die Sache herangehen. Die ÖVP werde einen Abänderungsantrag einbringen, den die NEOS unterstützen würden. Tempo 80 müsste jedenfalls evaluiert werden.

Abg. Ing. Wallner betont, dass für ihn die Vielfalt der Mobilität ein großes Anliegen sei, gleichzeitig sei das Thema Gesundheit ein wesentliches und die Luftreinhaltung zu gewährleisten. Man müsse sich zu den IG-L-Grenzwerten auch im Rahmen der Gesundheit und einer guten Weiterentwicklung des Landes bekennen. Zu überprüfen sei jedoch, ob die Messmethodik, die Mess-Standorte, die Grenzwerte und die mathematischen Logarithmen stimmten. Anstelle des flexiblen Tempo 80/100 könne man auch andere Maßnahmen setzen, die das selbe Ziel erreichten. Abg. Ing. Wallner bringt einen ÖVP-Abänderungsantrag ein und ersucht um punktweise Abstimmung.

1. Der Salzburger Landtag bekennt sich zum Immissionsschutzgesetz-Luft des Bundes.
2. Die Landesregierung wird ersucht, an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten,
 - 2.1. zu prüfen, ob die derzeit verordnete, flexibel steuerbare Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der ´Salzburger Stadtautobahn´ (A1 Westautobahn zwischen Salzburg Nord und Knoten Salzburg) in Bezug auf das Immissionsschutzgesetz-Luft das gelindeste Mittel zur Einhaltung der vorgeschriebenen Schadstoff-Grenzwerte ist.
 - 2.2. zu prüfen, ob die in Salzburg im gegenständlichen Bereich angewandten Schadstoffmessungen gemäß der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 erfolgen.
3. Die Landesregierung wird aufgefordert, an das zuständige Verkehrsministerium mit dem Ersuchen heranzutreten, geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit im Bereich der ´Salzburger Stadtautobahn´ zu erhöhen.

4. Die Landesregierung wird ersucht, an die Bundesregierung mit der Forderung heranzutreten, Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene zu setzen, um eine effektive Strafverfolgung bei Geschwindigkeitsübertretungen von Lenkern, deren Fahrzeuge nicht in Österreich zugelassen sind, zu gewährleisten.

Abg. Scheinast führt aus, dass es das IG-L genau zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen gebe. Ein Bericht des EU-Rechnungshofes zeige auf, dass in den EU-Staaten jährlich 400.000 Menschen an den Folgen von Luftverschmutzung sterben, zehnmal mehr als im Straßenverkehr. Tatsache sei, dass der Verkehr einen ursächlichen Zusammenhang mit der Luftverschmutzung habe und die Emissionskarte vom Großraum Salzburg einen verstärkten Schadstoffausstoß entlang der Stadtautobahn aufzeige, wo mehr als 3.000 Menschen lebten. Wenn man sich zu diesem IG-L bekenne, müsse man Maßnahmen setzen. Tatsächlich sei Tempo 80 das gelindeste Mittel, denn das Land Salzburg müsse auf den Schadstoffausstoß reagieren. Abg. Scheinast ersucht die Experten um eine Darstellung der Unfallzahlen und des Schadstoffausstoßes im Verhältnis zur Verkehrsdichte.

Für Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner steht aufgrund der Zahlen der Statistik Austria und der Landesstatistik außer Streit, dass es vermehrt Unfälle bei Tempo 80 gebe. Es sei Handlungsbedarf gegeben und eine Lösung wichtig, die Verkehrssicherheit biete und umweltverträglich sei. Aus Sicht der SPÖ sei die Einführung einer 20 km/h-Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Lkw und Pkw notwendig, um das Risiko von Auffahrunfällen bei Spurwechseln vermeiden zu können.

Experte DI (FH) Kronreif präsentiert seine Analyse zu Tempo 80. Ursache der Verkehrssicherheitsprobleme sei die Verdichtung des Verkehrs, insbesondere am rechten Fahrstreifen, wenn alle Fahrzeuge gleich schnell fahren würden. Durch von hinten aufschließende Lkw steige das Risiko von Auffahrunfällen. Die Lücken zwischen den Fahrzeugen würden zu klein und erschweren den Fahrstreifenwechsel, wenn Lkw toleranzbedingt mit Tempo 89 bzw. 85 km/h von hinten auf Pkw aufschließen. Dies sei am besten mit einem Tempounterschied von 20 km/h zu lösen, wobei die Verkehrssicherheit bei Tempo 100/80 und Tempo 80/60 (Pkw/Lkw) gleich gegeben sei. Durch Sperrlinienverlängerungen oder zusätzlichen Hinweisschildern auf den Matrixtafeln werde sich die Verkehrssicherheit nicht erhöhen. Verkehrsteilnehmer müssten sich auf vorausfahrende und nachfahrende Fahrzeuge sowie das gesamte Umfeld des Verkehrsgeschehens konzentrieren können. Zusätzliche Schilder und Hinweistafeln zur Verkehrsbeeinflussungsanlage würden eine Reizüberflutung darstellen. Zu beachten sei der Einfluss auf das Schadstoffverhalten, insbesondere von Schwerfahrzeugen. Führen Lkw langsamer, so würden sie mehr Schadstoffe, insbesondere Stickoxide produzieren. DI (FH) Kronreif wünsche dem Land Salzburg für Tempo 80/60 keine Section Control, weil dies zu vermehrtem Schadstoffausstoß durch Lkw führen würde. Eine Section Control bei Tempo 80/80 würde auf der gesamten Strecke zu einer Verkehrsverdichtung mit der bekannten Problematik führen, weil dann Pkw-Lenker auf Sicherheit fahren würden. Mit einer Section Control bei 100/80 wäre der Verkehrssicherheit mit Bestimmtheit Genüge getan und hätte dies positive Auswirkungen auf den Schadstoffausstoß der Fahrzeuge. Jedenfalls seien Lösungen zu suchen, die der Ver-

kehrssicherheit und dem Umweltgedanken Rechnung trügen. Die Verkehrssicherheit könne nur durch Einführen einer Geschwindigkeitsdifferenz von 20 km/h herbeigeführt werden.

Dr. Filip (Referat 0/24) präsentiert Zahlen der Studien zu Tempo 80, die von der Landesstatistik auf Datengrundlage der Statistik Austria durchgeführt worden seien. 2017 hätte es in Salzburg rund 3.000 Unfälle mit Personenschäden gegeben, davon im IG-L-80-Bereich 2017 rund 54. Die Unfallzahlen würden im IG-L-Bereich über Jahre schwanken. In den letzten 15 Jahren liege die Zahl zwischen 35 und 65 Unfällen, Auffälligkeiten seien nicht erkennbar. Zur Klärung der Frage, ob Tempo 80 zu einer Erhöhung der Unfallzahlen geführt habe, habe man einerseits das Problem zu geringer Fallzahlen bzw. dass Tempo 80 nicht immer geschaltet gewesen sei. Man habe versucht, die Unfälle bei Tempo 80 mit Unfällen bei Tempo 100 zu vergleichen. Der Vergleich zeige, dass es seit 4.3.2015 bis Ende 2017 139 Unfälle gegeben habe bzw. 113 Unfälle, wenn man den Tunnelbereich herausnehme, wo IG-L 80 nicht gelte. Diese Methode sei nicht ganz unkritisch, denn es seien zB auch das unterschiedliche Verkehrsaufkommen oder das Nachtfahrverbot für Lkw zu berücksichtigen und zu beachten, dass die Zunahme des Verkehrsaufkommens mit dem Unfallrisiko nicht in einem linearen Zusammenhang stehe. Das Verkehrsaufkommen sei jedenfalls seit 2012 um 10 % gestiegen, von 27 Mio. Fahrzeuge auf 30 Mio. im Jahr 2017 an der Messstelle Siezenheim. Die Zahl der Unfälle 2012 liege bei 1,8 Unfällen pro eine Million Fahrzeuge, 2017 ebenfalls bei 1,8 Unfällen. Auch dies würde über die Jahre schwanken und sei aufgrund der verschiedenen Einflussfaktoren, wie zB des Wetters, eine schwankende Größe. Hauptergebnis der Analyse sei, dass man nicht herausgefunden habe, dass bei Tempo 80 das Unfallrisiko generell erhöht sei. Es hätten sich jedoch die Art der Unfälle und der Unfallort verändert. Es gebe diese zwei Brennpunkte bei Tempo 80 in Richtung Wien bei der Auffahrt von der A10 auf die A1 und in Richtung Deutschland zwischen der Auffahrt Nord bis Messebereich mit erhöhtem Unfallrisiko. Dort passierten die Hälfte der Unfälle, ansonsten seien die Unfälle zurückgegangen. In der Gesamtbetrachtung der Zahl der Unfälle liege man in der Schwankungsbreite, die seit 15 Jahren zu beobachten sei. Man müsste sich überlegen, wie man an diesen beiden Brennpunkten die Anzahl der Unfälle reduzieren könne.

HR DI Dr. Glaeser (Abteilung 5) bestätigt, dass die Schadstoffentwicklung der letzten Jahre einen leichten Trend nach unten und eine Abweichung von dem, was gefordert sei, zeige. IG-L sehe 35 g/Mikrogramm vor und sei strenger als die EU-Vorschrift, die 40 g/Mikrogramm vorsehe. Salzburg sei deshalb vom Mahnverfahren der EU betroffen, weil man im Zentralraum eine deutliche Überschreitung der Grenzwerte der EU habe (im Bereich der A 1 2017 45 Mikrogramm und im Bereich der A 10 49 Mikrogramm). Österreich hätte bereits bis 2015 die Verpflichtung gehabt, den Grenzwert einzuhalten. Die EU habe mehrmals gemahnt und Maßnahmen gefordert. Wenn Grenzwerte überschritten würden, habe der Landeshauptmann Maßnahmen zu setzen, entweder durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine zeitliche oder eine räumliche Einschränkung des Verkehrs. Die Umsetzung des IG-L sei zwingende Umsetzung des EU-Rechts. Zur Klärung der Frage, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung etwas bringe, beziehe man sich auf das Handbuch der Emissionsfaktoren sowie die Messdaten der Technischen Universität Graz. Man habe sich nach einem Versuch für ein flexibles Tempo-

limit entschieden. Die letzte Evaluierung für das Jahr 2017 zeige, dass man 5 bis 6 % Einsparung habe. Das große Thema der Überschreitung ergebe sich daraus, dass Lkws zu schnell fahren. So sei die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Tempo 60 in der Nacht bei Lkw etwas über 80. Erwähnt werden müsse auch, dass nur aufgrund der Verordnung von Tempo 80 der Grenzwert im Anrainerbereich des Knotens Hagenau eingehalten werde, was seitens des Verkehrsministeriums eine Voraussetzung zur Bewilligung des weiteren Ausbaus sei. Was Klagen der EU betreffe, seien bereits Länder wie Deutschland, Frankreich und England von der EU bei Stickoxiden geklagt worden. Man wisse, dass die Modernisierung der Flotte bei Lkws greife und die Kurve durch die gesetzten Maßnahmen deutlich um 5 bis 6 % weiter nach unten gedrückt werde. Die EU habe die Salzburger Tempolimits als geeignete Maßnahme anerkannt. Die Fachabteilung könne an der A 1 und A 10 keine Alternative anbieten. Man brauche die Schadstoffreduktion aus gesundheitlichen Gründen und müsse am Tempo 80 festhalten. HR DI Dr. Glaeser führt weiter aus, dass das Land Salzburg wohl den umfangreichsten Maßnahmenkatalog zur Einschränkung von Luftschadstoffen habe. Seit vielen Jahren gebe es Maßnahmenprogramme, die auch auf der Homepage des Landes abrufbar seien. Es gebe hunderte bereits getätigte Maßnahmen, zB die Förderung von Tickets für den öffentlichen Verkehr, eine wesentliche Maßnahme. Viele dieser Maßnahmen wie zB Maßnahmen der Industrie, Partikelnachrüstung, Umwelttaxis, Photovoltaik etc. seien Flächenmaßnahmen, die den Zentralraum grundsätzlich betreffen.

Abg. Dr. Maurer bringt einen Ergänzungsantrag der SPÖ zum ÖVP-Abänderungsantrag ein:

„5. Die zuständigen Organe werden im Sinne der Verkehrssicherheit aufgefordert, für eine Differenzgeschwindigkeit von 20 km/h zwischen PKW und LKW zu sorgen.“

Der Ergänzungsantrag der SPÖ zum ÖVP-Abänderungsantrag wird mit den Stimmen von ÖVP, FPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die der SPÖ - sohin mehrstimmig - abgelehnt.

Der ÖVP-Abänderungsantrag wird hinsichtlich der Punkte 1. und 4. einstimmig, hinsichtlich des Punktes 2. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und der NEOS gegen die der FPÖ und hinsichtlich des Punktes 3. mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und der NEOS gegen die der SPÖ und FPÖ sohin - mehrstimmig - zum Beschluss erhoben.

Gemäß § 49 Abs. 2 Landtags-Geschäftsordnungsgesetz wird Abg. Ing. Wallner als Berichterstatter namhaft gemacht.

Klubobfrau Abg. Svazek BA meldet für die FPÖ einen Minderheitenbericht an.

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung stellt hinsichtlich der Punkte 1. und 4. einstimmig, hinsichtlich des Punktes 2. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und der NEOS gegen die der FPÖ und hinsichtlich des Punktes 3. mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und der NEOS gegen die der SPÖ und FPÖ sohin - mehrstimmig - den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Der Salzburger Landtag bekennt sich zum Immissionsschutzgesetz-Luft des Bundes.
2. Die Landesregierung wird ersucht, an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten,
 - 2.1. zu prüfen, ob die derzeit verordnete, flexibel steuerbare Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der ´Salzburger Stadtautobahn´ (A1 Westautobahn zwischen Salzburg Nord und Knoten Salzburg) in Bezug auf das Immissionsschutzgesetz-Luft das gelindeste Mittel zur Einhaltung der vorgeschriebenen Schadstoff-Grenzwerte ist.
 - 2.2. zu prüfen, ob die in Salzburg im gegenständlichen Bereich angewandten Schadstoffmessungen gemäß der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 erfolgen.
3. Die Landesregierung wird aufgefordert, an das zuständige Verkehrsministerium mit dem Ersuchen heranzutreten, geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit im Bereich der ´Salzburger Stadtautobahn´ zu erhöhen.
4. Die Landesregierung wird ersucht, an die Bundesregierung mit der Forderung heranzutreten, Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene zu setzen, um eine effektive Strafverfolgung bei Geschwindigkeitsübertretungen von Lenkern, deren Fahrzeuge nicht in Österreich zugelassen sind, zu gewährleisten.

Salzburg, am 12. September 2018

Der Vorsitzende:
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:
Ing. Wallner eh.

Minderheitsbericht

der Abg. Klubobfrau Svazek, BA, Stöllner und Lassacher betreffend Aufhebung der West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015

Seit der Einführung der West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015 am 4. März 2015 beherrscht dieses Thema nicht nur umweltpolitische Debatten. Der gerichtlich beeedete Unfallsachverständige, DI Kronreif aus Salzburg berichtete beispielsweise, dass die gleichermaßen für PKW- und LKW-Verkehr vorherrschende IG-L 80 Verordnung zu einer erheblichen Steigerung von Verkehrsunfällen führt. Insbesondere handelt es sich dabei um Unfälle mit LKW-Beteiligung. Konkret wird von einer Unfallsteigerung von bis zu 400 % berichtet. Deutlich überrepräsentiert erscheinen dabei sog. „Fahrstreifenwechselunfälle“. Die Ursache für diese Unfälle sind auf nicht-vorherrschende Geschwindigkeitsunterschiede von PKW und LKW zurückzuführen.

Nicht nur, dass das Argument der Reduktion von Luftschadstoffen in Anbetracht der Unfallhäufung kaum tragbar ist. Es ist darüber hinaus in keinsten Weise relevant. So haben wir Grund zur Annahme, dass sich die letzte Landesregierung in punkto Argumentation deutlich verrannt hat.

Tatsächlich ist der letzten Landesregierung durch die Einführung dieser Verordnung zweierlei gelungen: Einerseits wurde laut Expertenbericht auf der Stadtautobahn das Verkehrsrisiko erheblich erhöht. Auf der anderen Seite fand eine Verteilung belasteter Luft statt. Weg von der Autobahn, hin zu den Wohnhäusern und Fußgängerzonen in der Stadt Salzburg.

Als Minderheitsberichtersteller wird Abg. Stöllner namhaft gemacht.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten den

Minderheitsantrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Das zuständige Mitglied der Landesregierung wird beauftragt, die Verordnung (West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015) zum IGL-Tempolimit 80 für PKW aufzuheben.

Salzburg, am 12. September 2018

Svazek, BA, eh.

Stöllner, eh.

Lassacher, eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 3. Oktober 2018:

Der Minderheitsbericht wurde mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNE und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ abgelehnt. Der Antrag des Ausschusses wurde mit den Stimmen zu Punkt 1. und 4. einstimmig, zu Punkt 2. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNE und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ und zu Punkt 3. mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNE und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ – sohin mehrstimmig – zum Beschluss erhoben.