

Nr. 40-BEA der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages
(2. Session der 16. Gesetzgebungsperiode)

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Stöllner und Lassacher an die Landesregierung (Nr. 40-ANF der Beilagen)
von Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Schellhorn und Landesrat Mag. Schnöll betreffend
IG-L Beschränkung auf der Salzburger Stadtautobahn

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Stöllner und Lassacher betreffend IG-L Beschränkung auf der Salzburger Stadtautobahn vom 22. August 2018 erlauben sich Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Schellhorn und Landesrat Mag. Schnöll, Folgendes zu berichten:

Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Schellhorn:

Einleitend muss zur Ausgangssituation allgemein festgehalten werden: Entlang der Salzburger Stadtautobahn (A1) und der Tauernautobahn (A10) wird der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) seit Jahren überschritten. Der EU-Grenzwert (40 µg/m³) wäre seit 1. Jänner 2010 einzuhalten gewesen. Wegen Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte im Land Salzburg sind einige Beschwerden bei Verwaltungsgerichten eingebracht worden und auch noch anhängig. In einigen deutschen Städten sind aufgrund Überschreitungen dieses Luftschadstoffes von Gerichten sogar Fahrverbote für bestimmte Diesel-Pkw angeordnet worden.

Hauptgrund für die hohe NO₂-Belastung ist neben dem sogenannten Dieselskandal (Abgasklasse EURO 5) die nach wie vor mangelhafte Abgasreinigung selbst bei neuesten Diesel-Pkw der Abgasklasse EURO 6. So hat z. B. die Schweiz Mitte August 2018 (drei Jahre nach Auffliegen des „Dieselskandals“) einen Zulassungsstopp für bestimmte EURO 6 Dieselmodelle erlassen. Im Schnitt emittieren EURO 6 Diesel-Pkws auf der Straße um einen Faktor 6,3 mehr als am Prüfstand (Quelle: deutsches Kraftfahrbundesamt).

Zu Frage 1: Wurden, wie von Landeshauptmann Dr. Haslauer angekündigt, die Umweltdaten evaluiert?

Ja.

Gemäß §2 der VBA-Verordnung - IG-L (BGBl. 302/2007) hat der Landeshauptmann ab dem erstmaligen Einsatz des flexiblen Verkehrsbeeinflussungssystems jeweils bis zum 30. September für den Zeitraum 1. Mai des Vorjahres bis zum 30. April des laufenden Jahres eine Evaluierung über die Erfüllung der in § 1 vorgegebenen Kriterien an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (jetzt Bundesministerium für Nachhaltig-

keit und Tourismus) zu übermitteln. Die jährlichen Evaluierungsberichte der flexiblen Tempolimits (A1 und A10) sind auf der Homepage der Abteilung 5 veröffentlicht und finden sich hier:

A1: https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser_/Documents/Be_EvalT80_SiezenheimA1_2017_18.pdf

A10: https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser_/Documents/Be_EvalT100_HalleinA10_2017_18.pdf

Zu Frage 1.1.: Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Durch das flexible Tempolimit konnten die gesamten NOX- bzw. NO₂-Immissionen um fünf bis sechs Prozent reduziert werden. Mit nur 40 % Schaltzeit (bezogen auf die Gesamtzeit des Betriebsjahres) konnten 70 % des Effektes eines permanenten Tempo80-Limits erreicht werden; dies dank einer intelligenten Schaltung, die Tempo80 dann verfügt, wenn es sich lufthygienisch am meisten lohnt (siehe Evaluierungsbericht, Juli 2018).

Ohne das flexible Tempolimit würde der Jahresmittelwert von NO₂ deutlich höher, nämlich bei 46,2 µg/m³ liegen (EU-Grenzwert: 40 µg/m³).

Unterschiedliche Szenarien für das Betriebsjahr „05.2017 - 04.2018“:	
Szenario	NO ₂ in µg/m ³
Salzburg A1 flexibles Tempolimit 44,0	44,0
kein Tempolimit	46,2
<i>EU-Grenzwert: 40 µg/m³, IG-L Grenzwert: 35 µg/m³</i>	

Weiters werden durch das flexible Tempolimit rund 1,5 % des klimaschädlichen CO₂ auf dem betroffenen Streckenabschnitt eingespart. Bezogen auf die rund 10 Kilometer und auf die durchschnittlich 70.000 Pkws pro Tag (Verbrauch: 6,5 l/100 km) ergibt das in Summe eine Einsparung von rund

- ~ 800 Tonnen CO₂ pro Jahr
- ~ 250.000 Liter Treibstoff pro Jahr
- ~ 300.000 Euro Treibstoffkosten pro Jahr

Zu Frage 1.2.: Wenn nein, warum nicht?

Die Beantwortung entfällt, weil die Umweltdaten evaluiert werden.

Zu Frage 2: Wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass die IG-L Geschwindigkeitsverordnung zurückgenommen wird (wir ersuchen um konkrete Beantwortung mit JA oder NEIN)?

Nein.

Zu Frage 2.1.: Wenn ja, wann?

Siehe Beantwortung von Frage 2.2.

Zu Frage 2.2.: Wenn nein, warum nicht?

Gemäß IG-L hat der Landeshauptmann bei Grenzwertüberschreitungen geeignete Maßnahmen zur Schadstoffreduktion zu ergreifen. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Verursacherprinzip
- Verhältnismäßigkeit
- bei der Auswahl von Maßnahmen sind die jeweils gelindesten, zum Ziel führenden Mittel zu ergreifen

Ein Tempolimit ist eine geeignete Maßnahme zur Reduktion der NO_x-Emissionen und greift nicht in dem Maß in bestehende Rechte ein wie z. B. Fahrverbote.

Die Rechtsprechung (EuGH, VwGH) hat zudem klargestellt, dass sowohl unmittelbar betroffene Einzelpersonen als auch Umweltorganisationen das Recht haben, dass Maßnahmen gesetzt werden, um Grenzwertüberschreitung möglichst kurz zu halten.

Derzeit sind die folgenden Verfahren gerichtlich anhängig:

1. EU Klage gegen Österreich (Nr. 2016/2006) wegen Nichteinhaltung der NO₂-Jahresgrenzwerte. In Ihrer Stellungnahme begrüßt die EU-Kommission die Einführung flexibler Tempolimits, kommt aber zum Schluss, dass Österreich und ebenso Salzburg seiner Verpflichtung nach der Luftqualitätsrichtlinie noch nicht nachgekommen ist und der Verstoß noch anhält. Es werden daher von der EU weitere Maßnahmen gefordert. Wenn eine Verurteilung durch den EuGH erfolgt ist mit empfindlichen Geldstrafen zu rechnen.
2. Verfahren Ökobüro „Antrag auf Erlassung geeigneter Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für NO₂ im Land Salzburg“: Die Beschwerde wurde vom LVwG Salzburg zurückgewiesen, der Revision wurde vom VwGH aber stattgegeben. Die Beschwerde liegt nun wieder beim LVwG Salzburg.
3. Verfahren DI Rieder (Autobahnanrainer A1): „Antrag, die Luftschadstoffbelastung an meinem Wohnort die durch Abgase des Kraftfahrzeugverkehrs der A1-Stadtautobahn verursacht wird, durch geeignete Maßnahmen so zu senken, dass Gefahren für meine Gesundheit, der Gesundheit meiner Mieter mit Kleinkind und auf meiner Liegenschaft tätigen Gewerbetreibenden infolge der Umweltbelastungen aus dem Kfz-Verkehr nicht zu befürchten sind“. Die Beschwerde wurde vom LVwG abgewiesen, die außerordentliche Revision wird derzeit beim VwGH behandelt.

Bei allen bisherigen Entscheidungen wurde das flexible Tempolimit als geeignete Maßnahme gewürdigt und angeführt, dass das Land nicht untätig war. Die Tempolimits dienen daher

nicht nur der Erreichung umwelt- und gesundheitspolitischer Ziele, sondern wenden auch Schaden (gerichtliche Verurteilung, EU-Strafzahlungen) vom Land Salzburg ab.

Zu Frage 3: Hat die Landesregierung bereits die oben angesprochenen Luftmess-Stationen hinsichtlich ihrer Standorte evaluieren lassen?

Ja.

Zu Frage 3.1.: Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

In der EU-Luftqualitätsrichtlinie (RL 2008/50/EG) sind im Anhang III u. a. kleinräumige Kriterien für Probenahmestellen angeführt. Verkehrsnahe Messstellen dürfen laut dieser Richtlinie höchstens 10 m vom Fahrbahnrand entfernt sein. Weiters dürfen keine Hindernisse vorhanden sein, die den Luftstrom in der Nähe der Probenahmeeinrichtung beeinflussen.

Andere Faktoren wie z. B. Zugänglichkeit, Sicherheit, Stromversorgung und Telefonleitungen etc. sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Die Messstelle „Salzburg A1“ dient in erster Linie zur Steuerung des flexiblen Tempolimits. Sie befindet sich in einem Abstand von 10 m zum rechten Fahrstreifen der Autobahn bzw. 8 m zum Fahrbahnrand und erfüllt damit die Anforderungen an eine verkehrsnahe Probenahmestelle.

Weiters befindet sich auf diesem Abschnitt der Stadtautobahn keine Lärmschutzwand, sodass eine freie Anströmung der Messstelle gewährleistet ist.

Zu Frage 3.2.: Wenn nein, warum nicht?

Die Beantwortung entfällt, weil der Standort der Messstelle evaluiert wurde.

Landesrat Mag. Schnöll:

Zu Frage 4: Welche Maßnahmen wird die Landesregierung setzen, um die hohe Unfallgefahr auf der Stadtautobahn auf Grund des IG-L zu minimieren?

Die vom Referat Landesstatistik und Verwaltungscontrolling des Amtes der Salzburger Landesregierung durchgeführte Auswertung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Bereich der A 1, für den die Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung gemäß IG-L gilt, zeigt, dass hier weniger von einem Anstieg des gesamten Unfallgeschehens als vielmehr von einer mittlerweile erhöhten Beteiligung von Schwerverkehrsfahrzeugen an den Unfällen - und dies vor allem an bestimmten Stellen - auszugehen ist (die Auswertung wurde im September 2018 auf der Homepage des Landes Salzburg veröffentlicht).

Die hierzu von der ASFINAG vorgeschlagenen Maßnahmen für jene Autobahnstellen im gegenständlichen Bereich, bei denen im Rahmen des Unfallgeschehens eine Erhöhung des Schwerverkehrsanteiles feststellbar war, nämlich bei der Auffahrt Salzburg - Nord in Fahrtrichtung München und bei der Zusammenführung der A 10 mit der A 1 im Bereich Salzburg - West in Fahrtrichtung Wien (inhaltlich wurde hierüber im Rahmen der Landtags-Ausschusssitzungen am 28. Februar und 12. September 2018 informiert), werden von der Landesregierung unterstützt. Die tatsächliche Umsetzung liegt bei der ASFINAG bzw., soweit es sich um verordnungspflichtige Maßnahmen handelt, beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Als nach der StVO zuständige Verkehrspolizeibehörde auf Autobahnen hat die Landesregierung die Möglichkeit, Verkehrsüberwachungen im Interesse der Verkehrssicherheit durchzuführen (z. B. Geschwindigkeitsüberwachung, Abstandsüberwachung). Einschlägige Überwachungen wurden im Bereich der temporären Geltung der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung verstärkt und laufend vorgenommen. Dabei handelt es sich um eine kontinuierliche Beobachtung der Situation an Ort und Stelle, um auf Basis verlässlicher Informationen Intensivierungen oder Reduzierungen der beschriebenen Maßnahmen vornehmen zu können.

Zu Frage 5: Wie rechtfertigt die Landesregierung die durch Gutachten bewiesene, steigende Unfallhäufigkeit und dementsprechende Gefahr für das Leben der Verkehrsteilnehmer auf Grund der LKW-Spurwechsel mit dem Argument schlechter Luftwerte?

Auf die festgestellte gestiegene Unfallbeteiligung von Schwerverkehrsfahrzeugen und die hierzu von der ASFINAG vorgeschlagenen und bereits in Umsetzung befindlichen Verbesserungsmaßnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit habe ich bereits bei der Beantwortung zu Frage 4 hingewiesen. Aus Sicht des Verkehrsressorts darf ich anmerken, dass es nach der Straßenverkehrsordnung 1960 grundsätzlich möglich wäre, im Interesse der Verkehrssicherheit straßenpolizeibehördliche Maßnahmen unabhängig von deren Auswirkungen auf die Schadstoffentwicklung vorzunehmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung für Lastkraftfahrzeuge zur Herbeiführung eines Geschwindigkeitsunterschiedes zu Personenkraftwagen), wobei wahrscheinlich kompetenzübergreifend eine Abwägung der zu schützenden Rechtsgüter vorzunehmen wäre, um verfassungsrechtliche Konsequenzen zu vermeiden. Bei den erwähnten Beschränkungsmöglichkeiten handelt es sich jedoch durchwegs um verordnungspflichtige Maßnahmen, für die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig ist.

Zu Frage 6: In der Anfragebeantwortung Nr. 3-BEA erklärt Landesrat Mag. Schnöll, dass lediglich die Daten der Statistik Austria als seriöse Quelle für Unfallzahlen heranzuziehen sind. Warum werden sämtliche andere Erhebungen als jene des statistischen Amtes der Republik Österreich kategorisch als Beweismittel abgelehnt?

Bei den (Unfall)Daten der Statistik Austria handelt es sich um Ergebnisse, die auf rechtlich genormten Erhebungen im Interesse einer wirksamen Verbindlichkeit dieser Daten beruhen.

Andere Informationsquellen, die diese rechtlichen Kriterien erfüllen und sich mit dem Unfallgeschehen auf dem gegenständlichen Autobahnabschnitt befassen, sind mir nicht bekannt.

Zu Frage 6.1.: Sind der Landesregierung die Studien des Gerichtssachverständigen Gerhard Kronreif bekannt, die eine signifikante Steigerung von Verkehrsunfällen seit der Einführung des IG-L 80ers auf Grund von Fahrstreifenwechsel beweisen?

Mir sind keine in diesem Zusammenhang schriftlich publizierten Studien von Herrn Gerhard Kronreif bekannt.

Zu Frage 6.1.1.: Wenn ja, warum stützt sich die Landesregierung nicht auf die erhobenen Daten eines vereidigten Gerichtssachverständigen?

Siehe die Beantwortung zu Frage 6.1.

Zu Frage 6.1.2.: Wenn ja, warum wartet die Landesregierung laut Anfragebeantwortung Nr. 3-BEA weiterhin auf die Daten der Statistik Austria, während die Gefahrensituation auf Grund des IG-L weiterhin vorhanden ist?

Siehe die Beantwortung zu Frage 6.1. Außerdem wurde zwischenzeitlich eine Auswertung der einschlägigen Unfallzahlen auf Basis der Daten der Statistik Austria durch die Landesstatistik vorgenommen. Weiters wird auf die Beantwortung zu Frage 4 verwiesen.

Beide Regierungsmitglieder ersuchen das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 8. Oktober 2018

Dr. Schellhorn eh.

Mag. Schnöll eh.