

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Klubobfrau Svazek BA, Berger, Rieder, Dr. Schöppl, Stöllner und Teufl (Nr. 51 der Beilagen) betreffend Abänderung der West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015

Der Berichterstatter Abg. Rieder begründet nach Aufruf des Gegenstandes und Einleitung der Debatte den Antrag dahingehend, dass sich wesentliche Inhalte und Parameter verändert hätten. Die Unfallhäufigkeit sei seit der Einführung der West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015 am 4. März 2015 an den betroffenen Stellen maßgeblich gestiegen. Hinsichtlich einer Reduktion des Schadstoffausstoßes sei es bisher nicht gelungen, valide Ergebnisse zu präsentieren. Die festgestellten positiven Effekte seien der technologischen Entwicklung der Kraftfahrzeuge zuzuschreiben. Aus der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h ergebe sich vor allem eine Häufung von Fahrstreifenwechselunfällen, die laut Expertenmeinung auf den fehlenden Geschwindigkeitsunterschied zwischen PKW und LKW zurückzuführen seien. Daraufhin von Landesseite getroffene Maßnahmen seien nicht zielführend gewesen. Einzig zielführend sei, durch eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von PKW auf 100 km/h die Möglichkeit eines Geschwindigkeitsunterschieds zu schaffen.

Abg. Scheinast führt aus, dass eine Reduktion der Luftschadstoffwerte um 6 % angesichts des sonst üblichen Anstiegs eine große Verbesserung darstelle. Aus eigener Erfahrung wisse er, dass diese Strecke durchaus unfallfrei bewältigbar sei. Als gesundheitspolitische Maßnahme sei die zeitweise Geschwindigkeitsbeschränkung im Jahre 2015 alternativlos gewesen. Es handle sich dabei um die gelindeste Maßnahme, etwa im Vergleich zu einem Fahrverbot. Angesichts der aktuell von der Europäischen Umweltagentur veröffentlichten Zahlen, wonach im Jahre 2016 in Europa etwa 400.000 Personen aufgrund von Luftverschmutzung vorzeitig verstorben seien, gehe der Gesundheitsschutz der Bevölkerung vor.

Abg. Ing. Wallner weist für die ÖVP auf den Konflikt zwischen der negativen Entwicklung der Unfallzahlen und der Verpflichtung zur Einhaltung der Luftqualitätsrichtlinie der EU hin. Bei der vorliegenden Überschreitung der Richtwerte sei das Land aufgefordert, Maßnahmen zu treffen, denn die Strafzahlungen aus einem Vertragsverletzungsverfahren wolle im Hohen Hause auch niemand verantworten. Dazu sei es nicht ausreichend, auf die technische Entwicklung zu warten. Das Thema Luftreinhaltung sehe und spüre man nicht, es wirke trotzdem in unsere Gesundheit hinein. Auch bei der Wasserreinhaltung habe es eine Zeit gedauert, bis man erkannt habe, dass Abwasser behandelt werden müsse. Es gebe klarerweise auch den Auftrag, jeden Unfall, wenn möglich, zu verhindern und dahingehende Maßnahmen seien zu diskutieren. Die Geschwindigkeitsbeschränkung sei jedoch derzeit das gelindeste Mittel, das man bei Erreichung der Luftreinhaltewerte auch wieder loswerden könne. Mit dem Blick nach

Deutschland sei eine Lösung vorzuziehen, die das Land selbst festlegen könne, als auf das Urteil eines Gerichtes zu warten. Es sei das gelindeste Mittel gewählt worden und erfreulich sei, dass die Schadstoffwerte sanken.

Klubobmann Abg. Egger MBA weist darauf hin, dass die gegenständliche Verordnung aufgrund bundesgesetzlicher Vorgaben erfolgt sei. Diese Vorgaben gingen wiederum auf die Luftqualitätsrichtlinie der EU zurück. Nichts zu unternehmen wäre eine Mißachtung der Amtes. Aufgrund des 80ers würden Schadstoffwerte reduziert und die Gesundheit der Anrainer verbessert. Bei der Ursache der Unfälle seien sich nicht einmal die Experten einig.

DI Kranabetter (Referat 5/02) beantwortet die an ihn gerichteten Fragen dahingehend, dass 2018 im Nahbereich verkehrsbelasteter Straßen, insbesondere an Autobahnen, der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid nach wie vor überschritten worden sei. Der EU-Grenzwert liege bei 40 Mikrogramm. Bei der Messstation Hallein liege der Wert bei 44 Mikrogramm, auf der A1 bei 42 Mikrogramm. 2018 seien am Rudolfsplatz erstmalig 40 Mikrogramm erreicht worden. Die Autoindustrie habe aus den Fehlern gelernt. In den beiden letzten Jahren sei ein rückläufiger Trend beim Stickoxidausstoß messbar, sodass heuer auf der A1 der Grenzwert von 40 Mikrogramm voraussichtlich eingehalten werden könne. In zwei bis drei Jahren werde der Grenzwert wahrscheinlich soweit unterschritten werden, dass die IG-L-Maßnahme Tempo 80 nicht mehr gebraucht werde. Rechtlich sei der Landeshauptmann verpflichtet, zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung geeignete Maßnahmen festzulegen, um die Grenzwerte einzuhalten. Das Luftreinhalteprogramm 2013 wäre ausreichend gewesen, wenn nicht der Dieselskandal dazwischen gekommen wäre, der zusätzliche Maßnahmen erforderlich gemacht habe. In einem Erkenntnis vom 24. April 2018 habe das Landesverwaltungsgericht Salzburg dem Landeshauptmann gerichtlich den Auftrag erteilt, das Luftreinhalteprogramm so zu überarbeiten, dass der EU-Grenzwert für NO₂ schnellstmöglich eingehalten werde. Dies habe eine Überarbeitung der West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung im heurigen Jahr in Form der Anhebung der Schaltzeiten auf die ursprünglichen 50 % notwendig gemacht. Als wirkungsmäßig alternative Maßnahme kämen Fahrverbote für LKW der Klassen Euro 0 bis Euro 4 in Frage, die in erster Linie von der lokalen Wirtschaft betrieben würden. Da Fahrverbote nicht das gelindeste Mittel darstellten, seien sie derzeit nicht notwendig. Die Wirkung des Tempolimits werde jedes Jahr durch das Schweizer Insitut Öko Science evaluiert und veröffentlicht. Der Effekt betrage etwa 5 bis 6 % bei Stickoxiden. Maßgebende Messstelle für die Schaltung des flexiblen Tempolimits sei der Standort Kleßheim. Von 2018 auf 2019 sowie von 2019 auf 2020 werde eine Reduktion der Emissionen bei PKW aufgrund von Modernisierung von jeweils 9 % erwartet. Es seien derzeit noch zwei Anrainerbeschwerden gerichtsanhängig. Zu den Unfallzahlen dürfe auf den landesstatistischen Dienst verwiesen werden. Hinsichtlich des Klimaschutzes würden durch die Tempolimits auf der A1 und der A10 3.700 Tonnen CO₂ oder 1,4 Mio. Liter Diesel pro Jahr eingespart. Das EU-Klagsverfahren gegen Österreich zu den Stickoxiden sei weiterhin aufrecht. Bei Einhaltung der Grenzwerte - auch in Tirol - sei jedoch auf einen günstigen Ausgang zu hoffen.

In der weiteren Diskussion zeichnet sich die Ablehnung des Antrages der FPÖ ab. Es wird daher gemäß § 49 Abs. 2 GO-LT Abg. Ing. Wallner als Berichterstatter namhaft gemacht.

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung stellt mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ - sohin mehrstimmig - den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Salzburg, am 16. Oktober 2019

Der Vorsitzende:
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:
Ing. Wallner eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 6. November 2019:

Der Antrag wurde mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - zum Beschluss erhoben.