

Nr. 95-BEA der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages
(4. Session der 16. Gesetzgebungsperiode)

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Klubobfrau Svazek BA und Dr. Schöppl an Landeshauptmann-Stellvertreter
Dr. Schellhorn (Nr. 95-ANF der Beilagen) betreffend die Rücknahme des Tempolimits auf der
Stadtautobahn

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Klubobfrau Svazek BA und Dr. Schöppl betreffend die Rücknahme des Tempolimits auf der Stadtautobahn vom 30. Oktober 2020 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

Zu Frage 1: Werden Sie sich ob der unterschrittenen Grenzwerte dafür einsetzen, dass die West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015 aufgehoben wird?

Sobald die Grenzwerte für Stickstoffdioxid an der Messstelle „Salzburg A1“ **auf Dauer** eingehalten werden können und zudem sichergestellt ist, dass dies auch **ohne eine flexible Geschwindigkeitsbeschränkung** zukünftig so bleibt, besteht keine rechtliche Grundlage mehr für das Aufrechterhalten der West Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung.

Zu Frage 1.1.: Wenn ja, wann wird die Verordnung zurückgenommen?

Grundlage für eine rechtliche Beurteilung dieser Maßnahme ist das Vorliegen des amtlichen Jahresberichts nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L). In diesem Bericht werden die Jahreskennwerte der Luftschadstoffe aller Salzburger Messstellen für 2020 ausgewiesen. Der Jahresbericht wird voraussichtlich Mitte März 2021 vorliegen.

Mit einem zusätzlichen Gutachten soll noch beurteilt werden, ob zukünftig auch unter ungünstigen meteorologischen Bedingungen sowie unter Betrachtung der zukünftigen Verkehrsentwicklung und Emissionen eine Einhaltung der Grenzwerte an der Stadtautobahn sichergestellt ist. Zu berücksichtigen sind hier unter anderem die günstigen meteorologischen Bedingungen der beiden vergangenen Winter, die (neben der weiteren Fortschritte in der Motorentechnik) zu gesunkenen Stickstoffdioxidkonzentrationen an verkehrsnahen Messstandorten beigetragen haben. Auch eine eventuelle Verzerrung der Ergebnisse im Jahr 2020 durch das geänderte Mobilitätsverhalten und das verringerte Verkehrsaufkommen durch die Covid-Pandemie muss mitberücksichtigt werden.

Zu Frage 1.2.: Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 1.2.1.: Wenn nein, wie können Sie es als zuständiger Landeshauptmann-Stellvertreter verantworten, dass nachweislich durch den IG-L 80er Menschenleben in Gefahr kommen und nachweislich enormer Sachschaden entsteht?

Entfällt.

Zu Frage 2: Auf Basis welcher wissenschaftlich validen Forschungsergebnisse basiert Ihre Aussage, dass durch das flexible Tempolimit über 720.000 Liter Treibstoff pro Jahr eingespart werden (wir ersuchen, die Studie als Anlage der Anfragebeantwortung beizufügen)?

Durch das flexible Tempolimit auf dem rund 10 km langen Teilstück der A1 bei Salzburg konnten rund 3 % der gesamten jährlichen CO₂-Emissionen (57.493 t/a) eingespart werden. Das entspricht einer Reduktion von **1.801 Tonnen CO₂ pro Jahr**. Dies ist mehr als im Vorjahr, weil durch Einführung neuer Prüfzyklen nun der Treibstoffverbrauch wesentlich realistischer ermittelt werden kann. Ein Liter Treibstoff entspricht rund 2,5 kg CO₂. Daraus ergibt sich bei Umrechnung der Reduktion von 1.801 Tonnen CO₂ pro Jahr eine Einsparung von rund 720.000 Litern Treibstoff pro Jahr auf diesem lediglich 10 km langem Autobahnteilstück!

Alle Berechnungen basieren auf dem aktuellsten „Handbuch für Emissionsfaktoren“ ([HBEFA4.1](#), Ausgabe Nov. 2019) und wurden dem Bericht „Evaluation des flexiblen Tempo80-Limits auf der A1 bei Salzburg von Mai 2019 bis April 2020“ entnommen (https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser_/Documents/Be_EvalT80_SiezenheimA1_2019_2020.pdf).

Zu Frage 3: Auf Basis welcher wissenschaftlich validen Forschungsergebnisse basiert Ihre Aussage, dass durch das flexible Tempolimit eine Lärmreduktion einhergeht (wir ersuchen die Studie als Anlage der Anfragebeantwortung beizufügen)?

Die Änderung der Lärmimmissionen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Straßenverkehrs kann recht einfach mit einer Lärm-Software berechnet werden. Im Gegensatz zu den Luftschadstoffen spielen hier die meteorologischen Bedingungen nur eine untergeordnete Rolle. Die Berechnung wurde dazumal von unseren Lärmexperten intern durchgeführt. Als Berechnungs-Software kam CadnaA (Software zur Berechnung, Darstellung, Beurteilung und Prognose von Umgebungslärm) sowie die österreichweite Rechenvorschrift RVS 04.02.11 „Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz“ zum Einsatz.

Weiters wird noch auf Publikationen des Umweltbundesamt zu diesem Thema verwiesen: <https://www.umweltbundesamt.at/umwelthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/tempo>.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 14. Dezember 2020

Dr. Schellhorn eh.