



An das  
Amt der Salzburger Landesregierung

Per Email: [begutachtung@salzburg.gv.at](mailto:begutachtung@salzburg.gv.at)  
[immissionsschutz@salzburg.gv.at](mailto:immissionsschutz@salzburg.gv.at)  
[landeslegistik@salzburg.gv.at](mailto:landeslegistik@salzburg.gv.at)

Salzburg, am 04.10.2023

**Betreff: Stellungnahme der Salzburger Landesumweltschutzanwaltschaft  
Entwurf einer Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg, mit der die  
Tauern Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015 aufgehoben wird**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Salzburger Landesumweltschutzanwaltschaft (LUA) gibt zum auf der Homepage des Landes Salzburg veröffentlichten Entwurf folgende Stellungnahme ab:

### **1) Zu den Erläuterungen**

Mit dem gegenständlichen Verordnungsentwurf ist geplant, die auf der gesetzlichen Grundlage des Immissionsschutzgesetz – Luft (§§ 10 und 14 IG-L) erlassene Verordnung wieder aufzuheben. Argumentiert wird das in den beigelegten Erläuterungen damit, dass eine Weitergeltung der Tauern Autobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung 2015 im Hinblick auf die prognostizierte Entwicklung der Immissionssituation an der A 10 im Widerspruch zu den im § 9b IG-L festgelegten Grundsätzen für (Luftreinhalte-)Programme nach § 9a IG-L stehen würde.

Diese Grundsätze besagen insb., dass:

- Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch Luftschadstoffe im Sinne des Verursacherprinzips **vorzubeugen sind** (Z 1);
- alle Emittenten mit nennenswertem Beitrag zu berücksichtigen sind (Z 2);
- Maßnahmen vornehmlich bei den **hauptverursachenden Emittenten** zu setzen sind; vorrangig Maßnahmen, bei denen den **Kosten** eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht (Z 3);
- unter Berücksichtigung des Verhältnisses von **Aufwand und Erfolg** (Z 4);



- Eingriffe in bestehende Rechte auf das erforderliche Maß zu beschränken sind und das **gelindeste Mittel** anzuwenden ist (Z 5).

Zur Prognose für die zukünftige Immissionsentwicklung wird auf eine Studie der Ökoscience AG, CH – 7001 Chur, vom 28. Juni 2023, Titel „Zukünftige Entwicklung der Stickstoffoxidimmissionen bei Hallein im Hinblick auf eine allfällige Aufhebung des Tempo 100-Limits auf der A 10“ verwiesen. Diese Studie liegt den Erläuterungen allerdings nicht bei, sondern wird daraus im Wesentlichen Folgendes zitiert:

- Für die Zukunftsabschätzungen wurde von einem Tempo 130 ausgegangen.
- Für die Abschätzungen 2023-2026 variieren nur die Emissionen (d.h. Verkehrsaufkommen und Emissionsfaktoren) und die Tauwerte für die beiden Varianten „mittel“ und „ungünstig“.
- Als Prognosen für das Jahresmittel liegt der NO<sub>2</sub>-Wert ab 2023 unter 35 µg/m<sup>3</sup>, ab 2025 unter 30 µg/m<sup>3</sup>.
- Der NO<sub>2</sub>-Grenzwert mit IG-L Toleranzmarge (35 µg/m<sup>3</sup>) könnte im Extremfall im Jahr 2023 erreicht werden, wenn das ganze Jahr über das flexible Tempo 100 bereits aufgehoben wäre.
- Der NO<sub>2</sub>-Grenzwert nach IG-L ohne Toleranzmarge (30 µg/m<sup>3</sup>) kann im Jahr 2023 erreicht werden, im Jahr 2024 nur bei extremen Bedingungen, und ab 2025 ist dies unwahrscheinlich.

In Zusammenhang mit den Grundsätzen des § 9b IG-L weist die LUA auch noch einmal insbesondere darauf hin, dass im Sinne der Vorbeugung nach dem Verursacherprinzip sowie dem Kosten-Nutzen- bzw. Aufwand-Erfolg-Verhältnis und Anwendung gelindeste Mittel bei Beibehaltung eines Tempolimits von 100 km/h durchaus ein verhältnismäßiger und für jeden zu verkraftender Eingriff in bestehende Rechte gegeben ist.

## **2) Zu den Grenzwerten und nachhaltiger Gewährleistung ihrer Einhaltung**

Die LUA weist darauf hin, dass nach Anlage 1a des IG-L der Immissionsgrenzwert von NO<sub>2</sub> bei einem Jahresmittelwert (JMW) von 30 µg/m<sup>3</sup> liegt, weshalb auch dieser Wert heranzuziehen ist und nicht der Wert mit Toleranzmarge (35 µg/m<sup>3</sup>). Die Überschreitung dieses Grenzwerts von 30 µg/m<sup>3</sup> wird aber erst ab 2025 als unwahrscheinlich prognostiziert. In den Jahren 2023 und 2024 kann eine Grenzwertüberschreitung jedoch erfolgen, wie aus den Erläuterungen hervorgeht.

Zudem wird von der LUA auf die öffentlich abrufbaren Leitlinien des Umweltbundesamts (UBA) in Zusammenarbeit mit der Plattform Saubere Luft (BMK und Ämter der Landesregierungen), im Auftrag des BMK, aus dem Jahr 2020 hingewiesen:

<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0750.pdf>

Dessen Kapitel 3. schlägt Kriterien zur Prüfung der Wirkung einer Aufhebung oder Änderung von Maßnahmen vor. Die Überprüfung der Einhaltung der Kriterien soll demnach auch



sicherstellen, dass die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte **nachhaltig gewährleistet** werden kann und die Zielerreichung nicht gefährdet wird. Dafür wird u.a. für den JMW von NO<sub>2</sub> ein dreijähriger Zeitraum ohne Überschreitung vorgeschlagen (S. 9 und 12 des Leitfadens) sowie dass es zu keiner Umkehr des abnehmenden Trends kommt (S. 12).

Im Leitfaden wird zwar festgehalten, dass es sich bei den empfohlenen Kriterien um ein bewegliches System handelt, das im Rahmen einer gutachterlichen Prüfung des Einzelfalls zur Anwendung gelangen kann, aber Abweichungen von einzelnen Kriterien im Rahmen der Gesamtbetrachtung begründet werden sollten.

Aus den Erläuterungen zum ggst. Verordnungsentwurf geht eine Begründung für Abweichungen jedoch nicht hervor, weshalb die LUA sich für eine Berücksichtigung der Kriterien des UBA ausspricht.

### **3) Zu Synergien und positiven Effekten für Gesundheit und Klimaschutz durch Beibehaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Abgesehen von den Bestimmungen bzw. Grenzwerten des IG-L, weist die LUA auf zahlreiche positive Effekte bei Beibehaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung hin, die zwar in den gegenständlichen gesetzlichen Grundlagen nicht enthalten sind, aber in Zukunft immer stärker von Bedeutung sein werden, weshalb eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung zum aktuellen Zeitpunkt auch kontraproduktiv wäre.

#### **• Gesundheit – Luftschadstoffe, Lärm, Verkehrssicherheit**

Auch zusätzliche Unterschreitungen der Grenzwerte der Luftschadstoffe wirken sich positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung aus. Da Luftschadstoffe ursächlich in Zusammenhang mit Atemwegserkrankungen stehen, ist eine weitere Reduktion von Luftschadstoffen erstrebenswert.

Zudem führt eine Reduktion der Geschwindigkeit auch zu einer wesentlichen Lärmverringerung, die sich ebenfalls positiv auf die Gesundheit auswirkt, da eine dauernde, hohe Lärmbelastung zu physischen und psychischen Beeinträchtigungen führen kann.

Darüber hinaus sind auch die positiven Effekte auf die Verkehrssicherheit nicht zu vernachlässigen.

#### **• Treibhausgase, Klimaschutz und Energie**

Ganz wesentlich in der Bekämpfung der Klima- und Energiekrise ist auch die Einsparung von CO<sub>2</sub> und vielen anderen Treibhausgasen (CO<sub>2</sub>-Äquivalente) sowie die Einsparung des Energieverbrauchs auch bei Elektro-Fahrzeugen.

Da der Treibstoffverbrauch pro km maßgeblich von der Fahrgeschwindigkeit abhängt, wirken sich niedrigere Geschwindigkeitsbeschränkungen auch messbar einsparend auf den Treibstoffverbrauch und somit deutlich auf den Ausstoß von CO<sub>2</sub> aus. Laut aktuellen Informationen des UBA, unter Betrachtung der Österreichischen Pkw-Flotte, emittiert ein Fahrzeug bei Tempo 130 im Schnitt 190 g/km und bei Tempo 100 durchschnittlich 146 g/km.



Daher verursacht ein Fahrzeug bei Temporeduktion von 130 auf 100 km/h fast ein Viertel (23%) weniger CO<sub>2</sub>-Auststoß bzw. Treibstoffverbrauch (neben der Einsparung von ca. 50% NO<sub>x</sub> und 34% Feinstaub PM<sub>10</sub>):

<https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/tempo>

Aber auch bei zunehmender Elektro-Mobilität im Straßenverkehr wirkt sich die Geschwindigkeit wesentlich auf den Energieverbrauch aus. Zusätzlich zu berücksichtigen ist auch hier ein großer Anteil an SUVs mit höherem Gewicht und Strömungswiderstand ( $c_w$ -Wert). Angesichts der Begrenztheit der Flächen und der Energiekrise, ist daher ebenfalls die Energieeinsparung von großer Bedeutung und kann die zunehmende Elektrifizierung des Straßenverkehrs nicht als Gegenargument gegen den Nutzen von Geschwindigkeitsbeschränkungen herangezogen werden.

#### **4) Zusammenfassung**

Im Sinne der Kosten-Nutzen-Betrachtung, nachhaltiger Gewährleistung von Grenzwerten und des Vorsorgeprinzips sowie der vielen positiven Effekte für den Gesundheits- und Klimaschutz spricht sich die LUA für eine Beibehaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung aus.

Mit freundlichen Grüßen  
Für die Landesumweltanwaltschaft

Mag. Dipl.-Ing. Dr. Gishild Schaufler  
Landesumweltanwältin

