

Entwurf

Verordnung

des Landeshauptmannes von Salzburg vom, mit der eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Teilstrecke der Westautobahn angeordnet wird (Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung)

Auf Grund der §§ 10 und 14 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl I Nr 115/1997, in der geltenden Fassung wird verordnet:

Ziel der Verordnung

§ 1

Ziel dieser Verordnung ist die Verringerung der durch den Verkehr im Salzburger Zentralraum verursachten Immissionsbelastung durch den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) im Interesse eines dauerhaften Schutzes der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestandes, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen.

Sanierungsgebiet

§ 2

Als Sanierungsgebiet gemäß § 10 Abs 1 IG-L werden folgende Teilstrecken der A 1 Westautobahn festgelegt:

1. in Fahrtrichtung München die Strecke von Straßenkilometer (StrKm) 287,128 im Gemeindegebiet von Salzburg bis StrKm 297,497 im Gemeindegebiet von Wals-Siezenheim;
2. in Fahrtrichtung Wien die Strecke von StrKm 297,497 im Gemeindegebiet von Wals-Siezenheim bis StrKm 287,128 im Gemeindegebiet von Salzburg.

Unmittelbar wirksame Maßnahmen im Sanierungsgebiet

§ 3

(1) Im Sanierungsgebiet wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h festgesetzt.

(2) Allfällige nach anderen Bestimmungen angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h oder geringere erlaubte Höchstgeschwindigkeiten bleiben unberührt.

Kundmachung

§ 4

Die Maßnahme gemäß § 3 Abs 1 ist durch die Anbringung der folgenden Verkehrszeichen auf beiden Seiten der jeweiligen Richtungsfahrbahn kundzumachen:

1. in Fahrtrichtung München:

- bei StrKm 287,128: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "10,4 km";
- bei StrKm 289,152: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "8,3 km";
- bei StrKm 290,801: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "6,7 km";
- bei StrKm 0,115 der Rampe 4 (Anschlussstelle Salzburg Mitte – Freilassing): Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Aufschrift "in 75 m";
- bei StrKm 292,513: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "5,0 km";

- bei StrKm 293,112: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "4,4 km";
- bei StrKm 294,803: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "2,7 km";
- bei StrKm 295,900: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "1600 m";
- bei StrKm 297,105: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "400 m";
- bei StrKm 297,497: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 100 km/h).

2. in Fahrtrichtung Wien:

- bei StrKm 297,497: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "10,4 km";
- bei StrKm 296,633: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "9,5 km";
- bei StrKm 295,433: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "8,3 km";
- bei StrKm 292,656: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "5,5 km";
- bei StrKm 291,584: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "4,5 km";
- bei StrKm 290,801: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "3,7 km";

- bei StrKm 289,152: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "2,0 km";
- bei StrKm 287,750: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h) mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift "IG-L" und der Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO 1960 mit der Längenangabe "600 m";
- bei StrKm 287,128: Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10a StVO 1960 (Geschwindigkeitsbeschränkung 100 km/h).

In- und Außerkrafttreten

§ 5

Diese Verordnung tritt mit in Kraft und mit Ablauf des [Inkrafttreten + drei Monate] außer Kraft.

Erläuterungen

A. Allgemeines – Grundlagen und Hintergrund:

1. Überschreitung von Immissionsgrenzwerten – Ergebnisse der Stuserhebung betreffend Grenzwertüberschreitungen im Salzburger Zentralraum für Stickstoffdioxid (NO₂):

1.1. In den Jahren 2005 bis 2007 kam es im Salzburger Zentralraum an mehreren Messstellen zu Überschreitungen der in der Anlage 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂).

1.1.1. Der Kurzzeitgrenzwert (Halbstundenmittelwert) für Immissionen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) ist in der Anlage 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft mit 200 µg/m³ festgelegt. In der Zeit vom 1. Jänner 2005 bis zum 31. Dezember 2007 kam es an folgenden Messstellen zu mehreren Überschreitungen dieses Grenzwerts (Quelle: Land Salzburg, Stuserhebung nach IG-L, Mai 2008, S 16 f).

1.1.2. Der Grenzwert für das Jahresmittel für Immissionen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) ist in der Anlage 1 IG-L unter Berücksichtigung der für die einzelnen Jahre jeweils festgelegten Toleranzmarge jährlich degressiv festgelegt (Grenzwert für die Jahre 2005 bis 2009: 40 µg/m³; Grenzwert für die Jahre 2010 und 2011: 35 µg/m³; Grenzwert ab dem Jahr 2012: 35 µg/m³). In der Zeit vom 1. Jänner 2005 bis zum 31. Dezember 2007 kam es an folgenden Messstellen zu Überschreitungen des jeweils geltenden Grenzwerts (Quelle: Land Salzburg, Stuserhebung, S 17):

| Jahr | geltender Grenzwert (Jahresmittelwert; bereits unter Berücksichtigung der jeweils gesondert angege- benen Toleranzmarge) | Messstelle Salzburg Rudolfsplatz | Messstelle Hallein B 159/Kreisverkehr | Messstelle Hallein A 10 |
|------|--|--|---|-------------------------------|
| 2005 | 40 µg/m ³ (Toleranzmarge: 10 µg/m ³) | 59 µg/m ³ | 53 µg/m ³ | 58 µg/m ³ |
| 2006 | 40 µg/m ³ (Toleranzmarge: 10 µg/m ³) | 64 µg/m ³ | 50 µg/m ³ | 58 µg/m ³ |
| 2007 | 40 µg/m ³ (Toleranzmarge: 10 µg/m ³) | 64 µg/m ³ | 47 µg/m ³ | 55 µg/m ³ |

1.2. Gemäß § 7 IG-L hat der Landeshauptmann, wenn an einer gemäß § 5 betriebenen Messstelle eine Überschreitung eines in den Anlagen zum Gesetz oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs 3 festgelegten Grenzwerts festgestellt wird, diese im Monats- oder Jahresbericht auszuweisen und festzustellen, ob die Überschreitung auf einen Störfall oder auf eine andere, in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende erhöhte Immission zurückzuführen ist. Ist beides nicht der Fall, hat der Landeshauptmann innerhalb von neun Monaten ab der Ausweisung der Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes eine Stuserhebung zu erstellen (§ 8 Abs 1). Die Stuserhebung hat jedenfalls eine Darstellung der Immissionssituation für den Beurteilungszeitraum (§ 8 Abs 2 Z 1), die Feststellung und die Beschreibung der in Betracht kommenden Emittenten oder Emittentengruppen, die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsbelastung geleistet haben, sowie eine Abschätzung ihrer Emissionen (§ 8 Abs 2 Z 3) und die Feststellung des voraussichtlichen Sanierungsgebietes (§ 8 Abs 2 Z 4) zu enthalten.

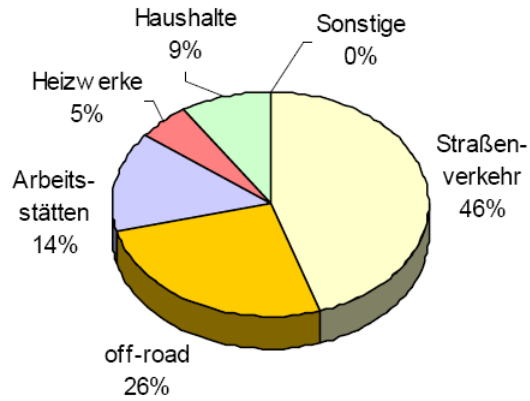
1.2.1. Die vom Landeshauptmann auf Grund der in den Jahren 2005 bis 2007 festgestellten Grenzwertüberschreitungen durchgeführte Stuserhebung (www.salzburg.gv.at/stuserhebung_no2_pm10_2008.pdf) kommt zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2006 im Salzburger Zentralraum insgesamt 5.730 Tonnen Stickoxide emittiert wurden (zur Berechnung siehe Land Salzburg, Stuserhebung, S 36 f). Das entspricht etwa der Hälfte der Emissionen im gesamten Land Salzburg.

1.2.2. Eine Gegenüberstellung der einzelnen Emissionsquellen ergibt folgendes Bild (Quelle: Land Salzburg, Stuserhebung, S 39):

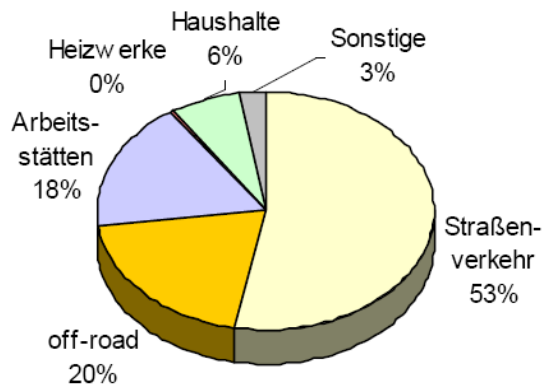
| Emissionsquelle | Emissionen von NO _x | Anteil |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------|
| Straßenverkehr gesamt | 2.630 t | 46 % |
| - davon LKW-Verkehr | 1.590 t | 28 % |
| - davon PKW-Verkehr | 1.020 t | 18 % |
| - davon einspurige Kraftfahrzeuge | 20 t | 0 % |
| Off-Road-Bereich | 740 t | 13 % |
| Flugverkehr | 50 t | 1 % |
| Arbeitsstätten | 1.790 t | 31 % |
| Heizwerke | 80 t | 1 % |
| Haushalte und Sonstige | 440 t | 8 % |
| Gesamt | 5.730 t | 100 % |

1.2.3. Eine Darstellung der Emissionen in den einzelnen, im Salzburger Zentralraum gelegenen Bezirken ergibt folgendes Bild (Quelle: Land Salzburg, Staturerhebung, S 39 und 40):

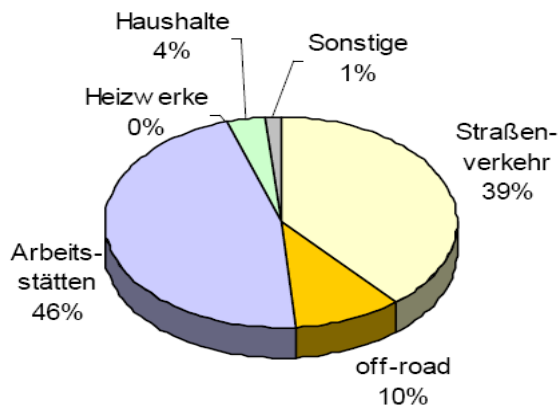
Stadt Salzburg:



Bezirk Salzburg-Umgebung:



Bezirk Hallein:



1.2.4. Die vom Landeshauptmann auf Grund der in den Jahren 2005 bis 2007 festgestellten Grenzwertüberschreitungen durchgeführte Stuserhebung kommt daher zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass „Hauptverursacher der Straßenverkehr, gefolgt von Industrie und Gewerbe und dem Off-Road-Bereich (Baumaschine, Mobile Geräte, Traktoren etc.)“ ist (Land Salzburg, Stuserhebung, S 38), „im Salzburger Zentralraum Überschreitungen von Grenzwerten nur punktuell bzw kleinräumig und nicht flächenhaft [auftreten]“ und „Belastungsschwerpunkte vor allem stark verkehrsbelastete Gebiete, wie zB Autobahnen [sind]“ (Quelle: Land Salzburg, Stuserhebung, S 65).

1.2.5. Die im Pkt 1.2.4 dargestellten Ergebnisse werden durch die Ergebnisse der bereits im Jahr 2004 von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH, Graz, im Auftrag des Landes Salzburg durchgeführten Untersuchung (Titel: Modellierung der Luftschadstoffbelastung durch den KFZ-Verkehr entlang der Autobahnabschnitte Hallein und Salzburg“, www.salzburg.gv.at/luftschadstoffe_autobahn.pdf) gestützt: Der Bericht kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die für die Untersuchungsgebiete Stadt Salzburg und Hallein für die Periode vom April 2003 bis März 2004 durchgeführten Berechnungen der flächenhaften mittleren Immissionskonzentrationen für den Luftschadstoff NO₂ „keinen signifikanten Beitrag zu den mittleren NO₂-Konzentrationen durch diverse Gewerbe- und Industrieemissionen, welche über Kamine abgeführt werden [, ergaben]. Dagegen liegt der Anteil der durch den KFZ-Verkehr verursachten Immissionen bei NO₂ im Nahbereich von Hauptverkehrsstraßen bei bis zu 90 % (Bereich Hallein und Außenbezirke der Stadt Salzburg). Dieser Anteil sinkt naturgemäß mit zunehmender Entfernung zu den Straßen auf wenige Prozent ab (S 48). Für den Bereich der Stadt Salzburg ergaben sich die höchsten Belastungen neben der Autobahn mit bis zu 70 µg/m³. Noch höhere Werte wurden direkt am Ausgang bei den Tunnelportalen des Tunnels Lieferung berechnet; die Spitzen lagen hier bei bis zu 90 µg/m³ (S 44).

2. Das Luftreinhalteprogramm nach § 9a IG-L für den Salzburger Zentralraum (2008) – Ergebnisse der Evaluierung des Luftreinhalteprogramms (2012):

2.1. Der Landeshauptmann hat zur Erreichung der im § 1 IG-L festgelegten Ziele auf der Grundlage der durchgeführten Stuserhebung sowie unter Berücksichtigung der Grundsätze des § 9b ein (Luftreinhalte-)Programm zu erstellen, in dem jene Maßnahmen festgelegt werden, die ergriffen werden (sollen), um die Emissionen, die zu einer Überschreitung eines in den Anlagen zum Gesetz oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs 3 festgelegten Grenzwerts geführt haben, zu reduzieren. Das (Luftreinhalte-)Programm kann insbesondere Maßnahmen für Anlagen, Maßnahmen für den Verkehr, Maßnahmen für bestimmte Stoffe, Zubereitungen und Produkte sowie Maßnahmen hinsichtlich des Verbrennens im Freien enthalten (§ 9a Abs 1 und 3).

Gemäß § 9b IG-L hat der Landeshauptmann bei der Erstellung eines (Luftreinhalte-)Programms alle Emittenten oder Emittentengruppen, die im Beurteilungszeitraum einen nennenswerten Einfluss auf die Immissionsbelastung geleistet haben, zu berücksichtigen und Maßnahmen vornehmlich bei den hauptverursachenden Emittenten oder Emittenten-

gruppen unter Berücksichtigung der auf sie fallenden Anteile an der Immissionsbelastung, des Reduktionspotentials und des erforderlichen Zeitraums für das Wirksamwerden der Maßnahmen zu setzen.

2.2. Die Salzburger Landesregierung hat am 22. September 2008 ein Luftreinhalteprogramm nach § 9a IG-L für den Salzburger Zentralraum (www.salzburg.gv.at/luftreinhalteprogramm.pdf) beschlossen. Insgesamt umfasst das Luftreinhalteprogramm mehr als 60 Maßnahmen, deren Schwerpunkt, den Ergebnissen der Stuserhebung (Pkt 1.2) folgend, im Bereich des motorisierten Verkehrs liegt, wie zB der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (S-Bahn Salzburg etc), Förderungen von schadstoffarmen Fahrzeugen, Verlagerung des Transportes vom LKW auf die Schiene und Mobilitätsmanagement. Das Luftreinhalteprogramm geht dabei im Fall einer Realisierung aller Maßnahmen von einer Reduktion des Schadstoffes NO_x von etwa 20 % bezogen auf die für das Jahr 2006 ermittelte Emissionsfrachten von ca 5.730 Tonnen NO_x aus.

2.3. Gemäß § 9a Abs 6 IG-L hat der Landeshauptmann das Luftreinhalteprogramm alle drei Jahre insbesondere in Bezug auf seine Wirksamkeit zur Erreichung der Ziele des Immissionsschutzgesetzes – Luft zu evaluieren und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die im Jahr 2012 durchgeführte Evaluierung des (Luftreinhalte-)Programms nach § 9a IG-L (www.salzburg.gv.at/evaluierung-2012.pdf) kommt im Zusammenhang mit dem Luftschadstoff NO₂ zu dem Ergebnis, dass "bei Stickstoffdioxid in Salzburg kein eindeutiger Trend erkennbar [ist]. Die Jahresmittelwerte an verkehrsbelasteten Standorten liegen seit Jahren auf einem relativ hohen Niveau und überschreiten sowohl den zulässigen Jahresgrenzwert des IG-L (35 µg/m³) als auch den Grenzwert der Luftqualitätsrichtlinie der EU (40 µg/m³). Auch der Halbstundengrenzwert des IG-L (200 µg/m³) kann gegenwärtig an stark verkehrsbelasteten Standorten nicht immer eingehalten werden" und dass "die dominierende Quelle für Stickstoffoxide der Straßenverkehr [ist], insbesondere sind dies dieselbetriebene Motoren" (Quelle: Land Salzburg, Evaluierung, S 8).

Der Grenzwert für das Jahresmittel für Immissionen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) ist in der Anlage 1 IG-L unter Berücksichtigung der für die einzelnen Jahre jeweils festgelegten Toleranzmarge jährlich degressiv festgelegt (Grenzwert für die Jahre 2008 und 2009: 40 µg/m³; Grenzwert für die Jahre 2010 und 2011: 35 µg/m³; Grenzwert ab dem Jahr 2012: 35 µg/m³). In der Zeit vom 1. Jänner 2008 bis zum 31. Dezember 2011 kam es an folgenden Messstellen zu Überschreitungen des jeweils geltenden Grenzwerts (Quelle: Land Salzburg, Evaluierung, S 8):

| Jahr | geltender Grenzwert (Jahresmittelwert, bereits unter Berücksichtigung der jeweils gesondert angege- benen Toleranzmarge) | Messstelle Salzburg Rudolfsplatz | Messstelle Hallein B 159/Kreisverkehr | Messstelle Hallein A 10 |
|------|--|--|---|-------------------------------|
| 2008 | 40 µg/m ³ (Toleranzmarge: 10 µg/m ³) | 60 µg/m ³ | 47 µg/m ³ | 54 µg/m ³ |
| 2009 | 40 µg/m ³ (Toleranzmarge: 10 µg/m ³) | 60 µg/m ³ | 45 µg/m ³ | 52 µg/m ³ |
| 2010 | 35 µg/m ³ (Toleranzmarge: 5 µg/m ³) | 59 µg/m ³ | 48 µg/m ³ | 53 µg/m ³ |
| 2011 | 35 µg/m ³ (Toleranzmarge: 5 µg/m ³) | 57 µg/m ³ | 47 µg/m ³ | 54 µg/m ³ |

3. Überarbeitung des Luftreinhalteprogramms – Ziel des Verordnungsvorschlages und Maßnahmen zur Zielerreichung:

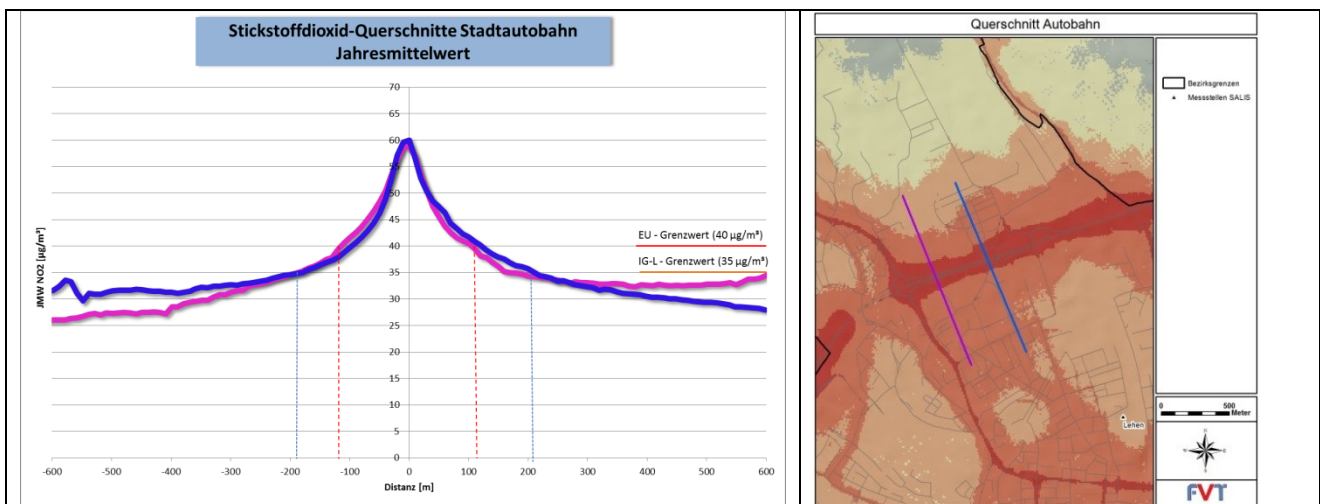
3.1. Auf Grund auf der Stuserhebung (Pkt 1) und den Ergebnissen der im Jahr 2012 durchgeführten Evaluierung des Luftreinhalteprogramms (Pkt 2.3) wird das (Luftreinhalte-)Programm (2008) überarbeitet und sind in dem darauf aufbauenden überarbeiteten (Luftreinhalte-)Programm auch im Vergleich zum aktuellen Luftreinhalteprogramm weitergehende spezifisch verkehrsbezogene Maßnahmen vorzusehen.

Ein dringender Handlungsbedarf zur Setzung von weitergehenden, die Immissionsbelastung durch den Luftschadstoff NO₂ im Salzburger Zentralraum verringernden Maßnahmen ergibt sich auch aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht: Gemäß Art 13 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (im Folgenden als "CAFE-Richtlinie" ["Clean Air for Europe-Richtlinie"] bezeichnet) haben die Mitgliedstaaten sicher zu stellen, dass ab dem 1. Jänner 2010 überall in ihren Gebieten und Ballungsräumen der im Anhang XI lit B der Richtlinie festgelegte Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ nicht überschritten wird. Gemäß Art 22 Abs 1 der CAFE-Richtlinie kann ein Mitgliedstaat die Frist für die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte längstens bis zum 1. Jänner 2015 verlängern, wenn er gegenüber der Kommission nachweist, dass die Grenzwerte bis zum 1. Jänner 2010 nicht erreicht werden konnten und ein Luftqualitätsplan erstellt wird, der zeigt, dass die Einhaltung der Grenzwerte vor Ablauf der neuen Frist erreicht wird. Die Republik Österreich hat der Kommission bereits am 3. Oktober 2011 eine Verlängerung der Frist für die Einhaltung des Jahresgrenzwerts für NO₂ gemäß Art 22 Abs 1 der CAFE-Richtlinie in neun

Luftqualitätsgebieten, darunter dem Luftqualitätsgebiet Salzburg, mitgeteilt. Mit Beschluss vom 12. Juli 2012 (C 2012 4751 final) hat die Kommission der von der Republik Österreich mitgeteilten Verlängerung der Frist für die Einhaltung des Jahresgrenzwerts für NO₂ in Bezug auf das Luftqualitätsgebiet Salzburg widersprochen und ausdrücklich festgestellt, dass sie "die Aufnahme strengerer Minderungsmaßnahmen in den jeweiligen Luftqualitätsplänen für erforderlich [hält]".

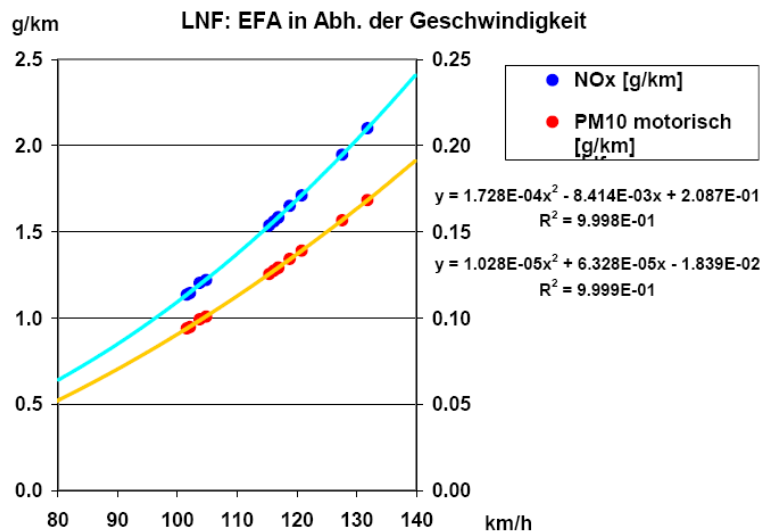
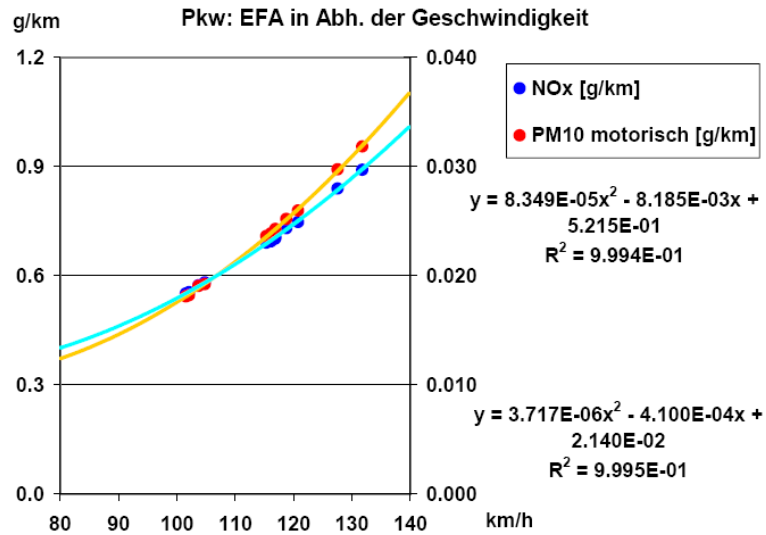
3.2. Ziel des Verordnungsvorschlages als integrierender Bestandteil des vom Landeshauptmann zu erstellenden überarbeiteten (Luftreinhalte-)Programms gemäß § 9a IG-L ist, durch spezifische verkehrsbezogene Maßnahmen die vom KFZ-Verkehr auf der A 1 Westautobahn ausgehende Immissionsbelastung durch den Luftschadstoff NO₂ im Salzburger Zentralraum zu verringern.

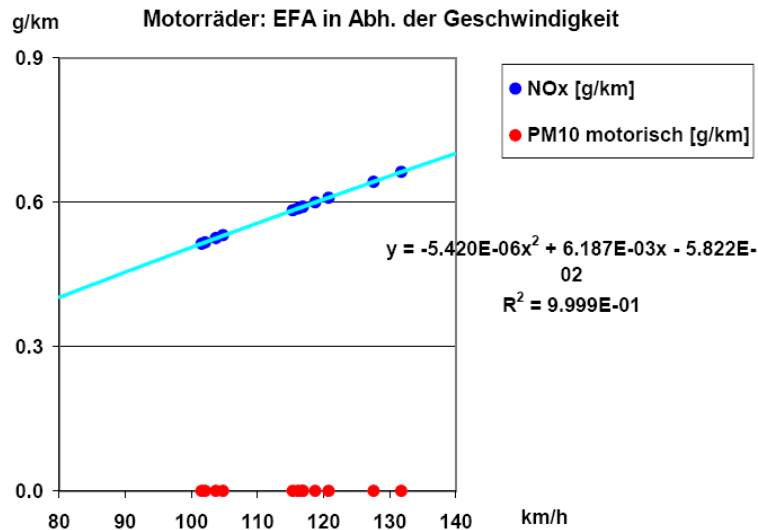
3.2.1. Die Erhebungen zur lufthygienischen Situation im Bereich der A 1 Westautobahn im Gebiet der Landeshauptstadt Salzburg zeigen in deren Nahbereich erhebliche Überschreitungen des Grenzwertes für das Jahresmittel für Immissionen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) von (derzeit) 35 µg/m³ in einem Korridor bis rd 200 m beidseits der A 1 Westautobahn (Quelle: Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik, Teilbericht, Graz Oktober 2013). Der im Anhang XI lit B der Richtlinie CAFE-Richtlinie festgelegte Grenzwert von 40 µg/m³ wird im Stadtgebiet in einem Korridor von etwa 100 m beidseits der A 1 Westautobahn überschritten.



3.2.2. Als die zur Erreichung dieses Ziels am meisten wirkungsvolle Maßnahme kommt eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Betracht, da die Emissionsfaktoren bei Kraftfahrzeugen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen bei einer (tatsächlich gefahrenen) Geschwindigkeit von 80 km/h im Vergleich zu einer tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit von 100 km/h merkbar abnehmen. Die folgenden Darstellungen veran-

schaulichen das Verhältnis von Fahrgeschwindigkeit und Emissionsfaktoren und zeigen eine strenge Abhängigkeit der Emissionsfaktoren allein von der Geschwindigkeit. Daraus kann – vor dem Hintergrund des heutigen Kenntnisstandes – geschlossen werden, dass die mittlere Fahrgeschwindigkeit allein (und allenfalls noch die Längsneigung der Verkehrsfläche) den Emissionsfaktor bestimmt (Quelle: Dr. Jürg Thudium, Gutachten zur Verordnung einer immissionsgesteuerten Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 10 zwischen Salzburg und Golling, Chur, 2008).





B. Gesetzliche Grundlage:

§§ 10 und 14 des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl I Nr 115/1997, in der Fassung des Gesetzes BGBl I Nr 77/2010.

C. Kosten:

1. Die Kosten für die Kundmachung der im § 3 angeordneten Maßnahme durch die Anbringung der im § 4 festgelegten Straßenverkehrszeichen sind vom Straßenerhalter (ASFINAG) zu tragen.

2. Vom Land Salzburg sind die Kosten für die wissenschaftlich-technische Begleitung und Evaluierung des Erfolgs der Maßnahme sowie die bei der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung entstehenden Kosten zu tragen.

Die wissenschaftlich-technische Begleitung wird von der für den Umweltschutz (Immissionsschutz) zuständigen Abteilung (5) des Amtes der Landesregierung wahrgenommen. Der jeweils dafür erforderliche Zeit- und Personalaufwand kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Der bei der Bezirkshauptmannschaft Salzburg Umgebung anfallende Aufwand für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren wegen Übertretungen der im § 3 Abs 1 festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung hängt zentral von den eingesetzten Überwachungsmitteln (stationäre digitale Radargeräte oder Lasermessungen durch Organe der öffentlichen Sicherheit) ab. Gemäß § 30 Abs 2 IG-L fließen die von der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung verhängten Geldstrafen dem Land Salzburg zu; der zusätzliche Personalaufwand wird durch die eingenommenen Strafbeträge voraussichtlich gedeckt werden.

3. Von der Stadt Salzburg sind die Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren wegen Übertretungen der im § 3 Abs 1 festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung zu tragen. Auch hier gilt, dass deren

Höhe zentral von den eingesetzten Überwachungsmitteln abhängt. Gemäß § 30 Abs 2 IG-L fließen die vom Magistrat der Stadt Salzburg namens des Bürgermeisters verhängten Geldstrafen der Stadt Salzburg zu.

4. Vom Bund sind die Kosten im Zusammenhang mit der Adaptierung der Kundmachung der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 21. Juli 2000 (ZI 138.001/65-II/B/8/00), womit auf der A 1 West Autobahn in Fahrtrichtung München zwischen StrKm 284,00 und StrKm 300,104 die höchst zulässige Geschwindigkeit mit 100 km/h festgesetzt wird, und der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 26. Februar 1992 (ZI 138.001/127-I/31-92), womit auf der A 1 West Autobahn in Fahrtrichtung Wien zwischen StrKm 299,730 und StrKm 284,830, auf der Rampe 1 der A 10 Tauern Autobahn in Fahrtrichtung Villach von StrKm 0,800 bis StrKm 2,750 und auf der Rampe 4 der A 10 Tauern Autobahn in Fahrtrichtung Wien zwischen StrKm 2,350 bis zu ihrer Einmündung in die A 1 West Autobahn die höchst zulässige Geschwindigkeit mit 100 km/h festgesetzt wird, zu tragen.

5. Auf die Haushalte der sonstigen Gemeinden hat das Vorhaben keine finanziellen Auswirkungen.

D. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 1:

Diese Bestimmung wiederholt die im § 1 Abs 1 Z 1 IG-L festgelegten Ziele in Bezug auf den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂).

Der Anteil des von den Verbrennungsmotoren der Kraftfahrzeuge primär emittierten Luftschadstoffs NO₂ an der Gesamtbelastung lag bis etwa 1990 bei 5 bis 10 % und stieg in den Folgejahren bedingt durch die Leistungsoptimierung bei den Dieselmotoren und den Einsatz von Oxidationskatalysatoren und Partikelfiltern kontinuierlich an. Derzeit beträgt der Anteil des primär emittierten Luftschadstoffes NO₂ im Flottendurchschnitt etwa 20 %, bei neueren Dieselfahrzeugen in Abhängigkeit von Fahrzyklus und Motorlast bei bis über 50 %. Die bei Verbrennungsprozessen emittierten Luftschadstoffe Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO₂) stehen durch chemische Gleichgewichtsreaktionen in der Atmosphäre in einem engen Zusammenhang: Im Zug der atmosphärischen Ausbreitung der Abgase findet innerhalb weniger Minuten eine chemische Umwandlung statt, bis sich ein Gleichgewicht zwischen den Luftschadstoffen NO und NO₂ eingestellt hat. Diese Umwandlung ist von verschiedenen Randbedingungen wie etwa der Höhe der Gesamtbelastung durch NO_x, der Konzentration der Reaktionspartner Ozon und Kohlenwasserstoff und der Sonneneinstrahlung abhängig.

Stickstoffdioxid (NO₂) ist ein nicht brennbares Gas, welches sich aus einem Stickstoffatom und zwei Sauerstoffatomen zusammensetzt. Es hat in hoher Konzentration eine rotbraune Farbe und wirkt stark oxidierend sowie in höheren Konzentrationen korrosiv. Dieses leichtflüchtige Gas ist ein Spurengas der Atmosphäre und kommt in den höchsten Konzentrationen in Bodennähe vor. Neben seiner Wirkung auf die Qualität der Außenluft spielt dieses Molekül auch als Ozonvorläufer-Substanz bei der Bildung von bodennahem Ozon eine bedeutende Rolle. Unter intensivem Sonnenlicht

entsteht aus den Stickstoffoxiden und Kohlenwasserstoffen das Reizgas Ozon. Weiters reagiert NO_2 in der Luft weiter zu Salpetersäure (HNO_3) und kann somit, aus der Atmosphäre ausgewaschen, in den Boden kommen. Somit ist Stickstoffdioxid auch ein Hauptverursacher für die Versauerung und Eutrophierung von Böden und Gewässern. NO_2 an sich kann nur eingeschränkt durch Regen aus der Atmosphäre ausgewaschen werden.

Den Hauptaufnahmeweg von Stickstoffdioxid beim Menschen stellt vor allem die Atmung dar. Der Kontakt mit diesem Gas führt im Bereich der Atemwege zu Reizungen, die bis zu Gewebe- und Zellschäden einschließlich entsprechender Funktionsstörungen führen können. Zusätzlich verursacht Stickstoffdioxid Reizungen der Augen sowie Kopfschmerzen und Schwindel. Auf Grund seiner geringen Wasserlöslichkeit kann Stickstoffdioxid über die Bronchien bis in die Lungenperipherie und in den Bereich des Gasaustausches in der Lunge transportiert werden. Dieses Gas kann auch Ursache für eine Überempfindlichkeit der Bronchien sein, welche die Entwicklung von allergischen Atemwegserkrankungen fördern kann.

Zu § 2:

Diese Bestimmung legt gemäß § 10 Abs 1 IG-L als Sanierungsgebiet diejenigen Streckenabschnitte der A 1 Westautobahn fest, in dem die im § 3 Abs 1 festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt. Diese Abschnitte umfassen jedoch nicht den gesamten Verlauf der A 1 Westautobahn in dem, im Luftreinhalteprogramm gemäß § 9a IG-L festgelegten „voraussichtlichen Sanierungsgebiet“, sondern nur den Abschnitt der A 1 Westautobahn zwischen dem Autobahnknoten Salzburg Nord bis zum Autobahnknoten Wals. Der Grund für diese Festlegungen liegt darin, dass an den als Sanierungsgebiet festgelegten Abschnitt der A 1 Westautobahn in den jeweiligen Fahrtrichtungen gesehen ein Streckenabschnitt anschließt, für den bereits eine aus Gründen der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs (§ 43 StVO 1960) erlassene permanente Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h gilt (zu den Verordnungen s Pkt C Z 4 der Erläuterungen).

Zu § 3:

1. Zur Überschrift: Gemäß § 10 Abs 1 IG-L ist in einer Verordnung, mit der Maßnahmen gemäß § 14 IG-L angeordnet werden, auch anzugeben, ob diese Maßnahmen direkt wirken oder von der Behörde mit Bescheid anzuordnen sind. Die Überschrift kommt dieser Bezeichnungspflicht nach.

2. Abs 2 regelt das Verhältnis der Maßnahme gemäß Abs 1 zu sonstigen, nach anderen Bestimmungen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten: Danach angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h oder geringere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h – zu denken ist dabei in erster Linie an vom Bundesminister für Verkehr aus den Gründen der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit gemäß § 43 Abs 1 StVO 1960 angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen, an die im § 58 der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 festgelegten fahrzeugtypenspezifischen Höchst-

geschwindigkeiten sowie an die von der zuständigen Behörde gemäß § 43 Abs 1a StVO 1960 aus Anlass von Bauarbeiten (§ 90 StVO 1960) angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen – bleiben unberührt.

Zu § 4:

Diese Bestimmung legt die Art der Kundmachung der Maßnahme durch die Anbringung der entsprechenden Straßenverkehrszeichen an den jeweils angegebenen Standorten fest.

Zu § 5:

Die im § 3 Abs 1 angeordnete Maßnahme soll noch während der kalten Jahreszeit, bei der die Immissionsbelastung durch die ungünstigen meteorologischen Verhältnisse und die niederen Temperaturen bedingt am höchsten ist, wirksam werden. Die für das Sanierungsgebiet geltende Geschwindigkeitsbeschränkung wird zunächst nur zeitlich befristet für die Dauer von drei Monaten angeordnet. Für eine darüber hinausgehende Geltung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen. Nach den drei Monaten soll das Vorhaben evaluiert werden, da auf Grund der Luftschadstoffbelastung im Sanierungsgebiet grundsätzlich eine dauerhafte Maßnahme erforderlich ist.