

Salzburg, am 28. 09. 2023

Legislativ- und Verfassungsdienst

Chiemseehof
5010 Salzburg

landeslegistik@salzburg.gv.at

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Naturschutzbund Salzburg setzt sich für die Beibehaltung von Tempo 100 km/h auf der Autobahn im Geltungsgebiet der bisherigen Verordnung ein – der Umwelt und unserer Zukunft zuliebe“.

Folgende Gründe bringen wir dafür ins Spiel:

Auch wenn die ursprüngliche Intention der Regelung die Reduktion der NO_x-Werte unter die EU-Grenzwerte zu reduzieren, nun auch ohne die aktuell gültige Verordnung in Zukunft erreichbar scheint, ist die Aufhebung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in Zeiten des Klimawandels und der massiv voranschreitenden anthropogenen Umweltzerstörung unverantwortlich und unmoralisch! Laut den in § 9b IG-L festgelegten Grundsätzen für (Luftreinhalte-)Programmen **ist Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch Luftschadstoffe im Sinn des Verursacherprinzips vorzubeugen (§ 9b Z1 IG-L).**

Eine Vielzahl von Gründen sprechen somit nicht nur für die – letztlich auch rechtlich gebotene – Beibehaltung, sondern sogar für die Ausweitung von Geschwindigkeitsreduktionen:

1. **Umweltschutz:** Ein Tempolimit von 100 km/h trägt eindeutig nachgewiesen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei, da niedrigere Geschwindigkeiten einen geringeren Kraftstoffverbrauch und somit weniger CO₂-Emissionen bedeuten.
2. **Luftqualität:** Auch wenn Feinstaubwerte und NO_x-Werte derzeit unter dem EU Grenzwert liegen, sollte die Langzeitauswirkung auf die Luftqualität berücksichtigt werden. Ein Tempolimit hilft nachgewiesenermaßen dabei, die Luftverschmutzung zu minimieren, insbesondere in Ballungsräumen und Regionen mit hoher Verkehrsdichte.
3. **Lärmbelästigung:** Niedrigere Geschwindigkeiten führen zu geringerer Lärmbelästigung, was nicht nur die Lebensqualität der Anwohner verbessert, sondern auch die Gesundheit fördert. Laut Umweltbundesamt führt eine Temporeduktion von 130 auf 100 km/h zu einer Lärmabnahme, die beinahe einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

4. **Verkehrssicherheit:** Ein Tempolimit von 100 km/h trägt zur Sicherheit auf den Straßen bei, indem es die Reaktionszeit für Fahrer erhöht und die Wahrscheinlichkeit von schweren Unfällen reduziert.
5. **Kraftstoffeffizienz:** Niedrigere Geschwindigkeiten führen zu einer besseren Kraftstoffeffizienz, was wiederum den Verbrauchern hilft, Geld zu sparen und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern.
6. **Nachhaltige Mobilität:** Die Beibehaltung des Tempolimits fördert den Gedanken einer nachhaltigeren Mobilität und ermutigt die Menschen, alternative Verkehrsmittel wie öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrräder zu nutzen.
7. **Bewusstseinsbildung:** Wir alle müssen uns bewusst sein, dass die Beibehaltung unserer aktuellen Lebensgewohnheiten nicht mit dem Schutz und dem Erhalt einer lebenswerten Umwelt für Mensch und Natur vereinbar ist! Dieses Bewusstsein, dass jeder von uns einen wertvollen Beitrag zur Erhaltung einer lebenswerten Welt liefern sollte, kann durch Tempo 100 in Verbindung mit einer intensiven Aufklärungs- und Informationskampagne wirkungsvoll kommuniziert werden. Letztlich geht es wie in vielen anderen moralischen Bereichen auch darum, den Eigennutz und die egoistischen Interessen mit dem Allgemeinwohl und der Erhaltung wertvoller Schutzgüter abzuwägen. Eine Gesellschaft kann mittel- und langfristig nur überleben, wenn Grenzen des Eigennutzes anerkannt werden.
8. **Präventive Maßnahme:** Die Abschaffung des Tempolimits könnte dazu führen, dass die Feinstaubwerte wieder ansteigen, bevor entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um das Problem zu beheben. Das Beibehalten des Limits ist daher eine präventive Maßnahme, um Umweltschäden zu verhindern (vgl. § 9b Z1 IG-L).
9. **Öffentliche Gesundheit:** Eine gute Luftqualität trägt zur Gesundheit der Bevölkerung bei, da sie das Risiko von Atemwegserkrankungen und anderen Gesundheitsproblemen verringert.

Die folgende Tabelle des österreichischen Umweltbundesamtes gibt einen Überblick über die durchschnittlichen Fahrzeugemissionen der Österreichischen Pkw-Flotte nach Geschwindigkeiten.

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
	g/km	g/km	g/km
Tempo 100	146	0,286	0,005
Tempo 110	158	0,328	0,006
Tempo 120	172	0,416	0,007
Tempo 130	190	0,569	0,008

	Δ CO ₂ bzw. Kraftstoffverbrauch	Δ NO _x	Δ PM ₁₀
	%	%	%
Tempo 100	-23,0%	-49,7%	-34,2%
Tempo 110	-16,6%	-42,4%	-29,8%
Tempo 120	-9,4%	-27,0%	-15,7%
Tempo 130	0%	0%	0%

Daraus lässt sich genau ablesen, wie wirksam eine Reduktion der Geschwindigkeit von 130 auf 100 km/h ist.

Der Verkehr ist mit 20,6 Millionen Tonnen THG-Emissionen (rund 28 Prozent der Gesamtemissionen) im Jahr 2022 immer noch der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen in Österreich, hinter dem Sektor Energie und Industrie. Selbst wenn die CO₂-Emissionen 2022 zurückgegangen sind, dann liegt dies in erster Linie an den hohen Treibstoffkosten verursacht durch die Kriegsgeschehnisse. Leider ist zu erwarten, dass höhere Lohnabschlüsse und ein Gewöhnungseffekt an erhöhte Treibstoffpreise wieder zu den alten unverantwortlich hohen KFZ-Verkehrswerten führen werden. Deshalb ist es geradezu unmoralisch, den KFZ-Verkehr aus der Verantwortung zu entlassen, seinen Beitrag für die Erreichung der Klimaziele zu leisten. „Tempo 100“ ist ein wirkungsvoller Appell an alle, individuelle Verantwortung für unseren Planeten zu übernehmen – mit nachgewiesenen lokalen Auswirkungen (Feinstaub, Lärm und Verkehrssicherheit) als auch globalen Auswirkungen (Reduktion von CO₂-Ausstoß).

Der anhaltende Schadstoffausstoß führt im Übrigen nicht nur zu Schäden beim Menschen sondern auch bei unseren Ökosystemen. Der Salzburger Botaniker und Pflanzenphysiologe Univ. Prof. i. R. Dr. Roman Türk verweist auf die bereits bestehende übermäßige Stickstoff-Belastung, die er anhand von Flechten als Bioindikatoren eindeutig nachweisen kann.

Da Stickstoff das wesentliche Element der Aminosäuren und damit für die Synthese von Eiweißverbindungen und somit ein zentrales Element für das Leben überhaupt ist, haben die meisten Organismen gelernt, mit den verschiedensten Stickstoffverbindungen (Nitrate, Nitrite, Ammoniak etc.) umzugehen. Das gilt allerdings nicht für alle Organismen (vgl. Berger & Türk 2019). Für viele in der Natur vorkommende Pilze, Moose, Algen, Flechten und höhere Pflanzen wirkt schon ein geringes Übermaß an verfügbaren Stickstoff-Verbindungen wie Gift, denn in vielen Fällen werden diese Stoffe in den Organismen der betroffenen Ökosysteme angereichert.

Im Boden stellen Stickstoffverbindungen für die Mykorrhiza, also Pilze, die mit Nadelbäumen und auch mit den meisten forstlich genutzten Laubbäumen in einer förderlichen Lebensgemeinschaft leben, Gefahrstoffe dar, die zum großflächigen Absterben von Flechten, Moosen und vielen Pilzarten führen.

Großflächige, langjährige Untersuchungen über Moose und Flechten als Bioindikatoren in Österreich, Deutschland, Frankreich und Italien zeigen deutlich auf, dass diese übermäßige Düngung aus der Luft – auch wenn die gemessenen NO_x-Konzentrationen unter den Grenzwerten liegen – viele stickstoffempfindliche Arten am artenreichen Alpennordrand bis zu einer Seehöhe von 1500 Metern und außeralpin an den Rand des Aussterbens gebracht hat. So sind z. B. in den letzten Jahren die Lungenflechte (*Lobaria pulmonaria*) und ihre Begleitflechten in weiten Gebieten des Salzachtales und der Kalkvoralpen völlig verschwunden, wo sie noch vor 15 Jahren zahlreich auftraten.

Auf der anderen Seite gibt es auch unter Flechten stickstoffliebende bzw. -tolerante Profiteure. Daher haben sich in Mitteleuropa bereits großflächige Veränderungen der Artenzusammensetzung der Flechten und Moose vollzogen. Auf magere Böden angewiesene Arten sind der Konkurrenz durch Stickstoff liebenden Arten nicht gewachsen. Heute dominieren auf den Bäumen und Sträuchern die auffällig gelb gefärbte Wand-Gelbflechte (*Xanthoria parietina*) und deren grau gefärbte Begleiter aus den Gattungen Schwielenflechten (*Physcia spec.*) und Schüsselflechten (*Parmelia spec.*).

Die kritische Belastung für terrestrische Ökosysteme wie Wiesen und Wälder liegt bei 5,8 Kilogramm Reinstickstoff-Eintrag pro Hektar und Jahr. Dieser Eintrag wird bei weitem übertroffen.

Weitere Details zur Thematik Luftverunreinigungen und deren Wirkung sind den beiden angefügten Publikationen zu entnehmen.

Der Naturschutzbund Salzburg appelliert an die Salzburger Landesregierung das derzeit geltende Tempolimit auf dem Teilabschnitt der Tauernautobahn beizubehalten und sich überdies für eine Ausweitung dieser – wie oben dargelegt – in vielfacher Weise sinnvollen Regelung einzusetzen!

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Bernhard Sams e.h.
Stv. Vorsitzender

Dr. Hannes Augustin
Geschäftsführer

Anhang:

Roman Türk: Der Bergwald der Alpen – immer noch ein Paradies für Flechten?

Jahrbuch des Vereins zum Schutz der Bergwelt (München), 88. Jahrgang 2023, in Druck

Roman Türk: Luftverunreinigungen in Österreich und ihre nachweisbaren Wirkungen auf Flechten. VDI – Fachmedien, Gefahrstoffe 05-06/2023, S. 67.

Ergeht zur Kenntnis an:

Mitglieder der Salzburg Landesregierung

Landtagsklubs von VP, FP, SP, KP, GRÜNE

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität , Innovation und Technologie:
servicebuero@bmk.gv.at

Amt der Salzburger Landesregierung:

- Abt. Natur- und Umweltschutz, Gewerbe: natur-umwelt-gewerbe@salzburg.gv.at

- Abt. Infrastruktur und Verkehr: landesbaudirektion@salzburg.gv.at

Salzburger Landesumweltanwaltschaft

Medien