



Herrn  
Hofrat Dipl.-Ing.Dr. Roland Hittenberger  
20606 Referat Straßenbau  
Michael-Pacher-Straße 36  
5020 Salzburg

Immissionsschutz

Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)

205-02/150/51-2021

Datum

27.01.2021

Ulrich-Schreier-Straße 18

Postfach 527 | 5010 Salzburg

Fax +43 662 8042-4194

immissionsschutz@salzburg.gv.at

Dipl.-Ing. Alexander Kranabetter

Telefon +43 662 8042-4612

Betreff

Stellungnahme zum Bericht „Evaluierung der Vignettenbefreiung  
Verkehr und Umwelt“

Bereiche Luft und Lärm

Sehr geehrter Herr Hofrat Dipl.-Ing.Dr. Hittenberger, lieber Roland!

Anbei übermittle ich dir eine Stellungnahme zum Bericht „Evaluierung der Vignettenbefreiung  
Verkehr und Umwelt“ für die Bereiche Luft und Lärm

### Allgemeines

Am 15. Dezember 2019 wurden einige grenznahe Autobahnabschnitte von der Vignettenpflicht für Kfz bis 3,5 Tonnen ausgenommen. Im Auftrag der ASFiNAG wurde ein Bericht zu den Auswirkungen dieser Vignettenbefreiung auf Verkehr und Umwelt (Luft und Lärm) erstellt.

Das Referat 5/02 - Immissionsschutz wurde von Dr. Hittenberger (Ref. 6/06 - Straßenbau) um eine Stellungnahme zu diesem Bericht, hinsichtlich Auswirkungen auf die beiden Umweltbereiche Luft und Lärm, ersucht.

### 1. Auswirkungen auf die Luftgüte

Der Teilbericht „Evaluierung der Umweltauswirkungen durch die Vignettenbefreiung Teil Luftschadstoffe“ vom 10.12.2020 wurde von der ZAMG erstellt.

### Luftsituation in Salzburg

Prinzipiell ist die Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) in Salzburg kein großes Thema mehr und spielen die motorischen Emissionen moderner Fahrzeuge nur mehr eine untergeordnete Rolle beim Feinstaub. Die Feinstaubgrenzwerte werden in Salzburg nach Einführung effizienter Maßnahmen wie Partikelfilter bei Dieselmotoren, Austausch alter Heizungsanlagen, etc. seit vielen

[www.salzburg.gv.at](http://www.salzburg.gv.at)

Amt der Salzburger Landesregierung | Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe

Postfach 527 | 5010 Salzburg | Österreich | T +43 662 8042-0\* | [post@salzburg.gv.at](mailto:post@salzburg.gv.at) | ERSB 9110010643195

Jahren eingehalten. Die Aussage im Teilbericht Luft, dass alle immissionsseitigen Auswirkungen auf Feinstaub in Relation zu den IG-L Grenzwerten als irrelevant zu bewerten sind, ist daher plausibel und nachvollziehbar.

Im Fokus der Luftreinhalung stand in den letzten Jahren allerdings der Schadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Bei diesem Schadstoff wird der IG-L Jahresgrenzwert nach wie vor an mehreren verkehrsnahen Messstellen in Salzburg überschritten.

Für die Berechnungen der Auswirkungen auf NO<sub>x</sub> bzw. NO<sub>2</sub> wurde eine relative hohe großräumige Hintergrundbelastung von 39 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>x</sub> (23 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>) angesetzt. Nach Rückfrage bei der ZAMG beinhaltet diese Hintergrundbelastung auch die NO<sub>x</sub>-Emissionen des LKW-Verkehrs, da dieser von der Vignettenbefreiung nicht betroffen ist. Berechnet wurden ja nur die Änderungen der PKW-Emissionen und von daher ist die höhere Hintergrundbelastung korrekt.

Aus fachlicher Sicht kann die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Teilbericht „Evaluierung der Umweltauswirkungen durch die Vignettenbefreiung Teil Luftschadstoffe“ vom 10.12.2020 auf die Jahreskennwerte festgestellt werden.

Eine Aussage zu kurzfristigen Emissionsänderungen fehlt, da für alle Straßen ein optimaler Fahrmodus (flüssiger Verkehr) gewählt. Hier ist anzumerken, dass sich durch eine Verkehrsverlagerung auf niederrangige Straßen auch der Fahrmodus (flüssig, dicht, gesättigt, stop & go, ...) ändern kann und dies einen Einfluss auf die (kurzzeitigen) lokalen Emissionen haben kann.

#### Anmerkungen

- Im Kapitel „5.4.1 Stickstoffdioxid“ des Teilberichtes steht

*Wie in Kapitel 3.2 erläutert, verzeichnete die verkehrsnah Station Salzburg Westautobahn A1 in den letzten Jahren Werte über dem NO<sub>2</sub>-Grenzwert nach IG-L. Im Stadtgebiet von Salzburg lagen die Immissionswerte 2018 und 2019 hingegen deutlich unter dem Grenzwert, zwischen 21 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> und 25 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> (Stationen Salzburg Leher Park und Salzburg Mirabellplatz).*

Diese Aussage stimmt nicht da im Stadtgebiet von Salzburg entlang mehrerer Hauptstraßen (zB Rudolfsplatz, B155, B150, ...) der IG-L Jahresgrenzwert für NO<sub>2</sub> im Jahr 2019 überschritten wurde (siehe NO<sub>2</sub>-Passivsammlerbericht sowie Ausbreitungskarte).

- Für die Berechnung der motorenbezogenen Emissionen wird im Bereich der A1 der Fahrmodus „AB/100“ verwendet. Dort besteht allerdings ein flexible 80er, der etwa 50% der Zeit 80 km/h vorgibt. Für eine reine Differenzbetrachtung reicht aber der verwendete Fahrmodus (AB/100) aus.

## 2. Auswirkungen auf den Lärm

Im Gutachten „ENDBERICHT ZUR EVALUIERUNG DER VIGNETTENBEFREIUNG UMWELTAUSWIRKUNGEN LÄRM“ vom 11.12.2020 werden die entsprechenden Verkehrszahlen, ausgehend vom verkehrswissenschaftlichen Gutachten (Rosinak+Partner) angeführt und einer lärmtechnischen Begutachtung unterzogen. In sämtlichen Unterlagen wird auf die Covid-19 Maßnahmen und den daraus folgenden Veränderungen der Verkehrsstärken und somit problematischen Szenarien-Festlegung (2020min und 2020max) hingewiesen.

Im schalltechnischen Gutachten werden neben den angewandten Verkehrszahlen auch die verwendeten Geschwindigkeiten angeführt. Für den Bereich der flexiblen „Tempo 80“ IG-L Steuerung auf der A 1 wurde die erlaubte höhere Geschwindigkeit von 100 km/h bei ausgeschalteter Anlage angesetzt. Des Weiteren wurde für die Autobahn A 1 für LKW´s über 7,5 t während der Nachtzeit eine Geschwindigkeit von 70 anstatt 60 km/h und bei den Freilandstraßen außerorts, generell für den LKW 80 km/h angesetzt. Diese Annahmen überdecken sich zwar nicht mit den gesetzlichen Vorgaben, könnten aber durchaus ein realitätsnäheres Geschwindigkeitsprofil abbilden.

In Tabelle 7 - Freiland - LKW wurde irrtümlich 100 anstatt 80 km/h eingetragen, nach telefonischer Rücksprache mit Herrn Ing U. Laimer konnte geklärt werden, dass es sich dabei aber nur um einen Tippfehler und nicht um einen systematischen Rechenparameterfehler handelt. Zur stichprobenartigen Überprüfung der berechneten Emissionen wurden amtswegige Berechnungen durchgeführt, die zum gleichen Ergebnis geführt haben.

Generell kann festgestellt werden, dass bei dieser schalltechnischen Begutachtung das Hauptaugenmerk auf der Differenzpegelbildung liegt und dabei die absoluten Schallpegelhöhen nur bedingt einer Bewertung zugeführt werden können. Bzw. handelt es sich dabei ausschließlich um Emissionswerte, die so in dieser Form nicht direkt auf Wohnbebauungen übertragen werden können. Dem entsprechend sind Aussagen zur Irrelevanz gemäß BStLärmIV (die noch zusätzlich die vorliegenden Schallpegelvorbelastrungen berücksichtigt) nur bedingt anwendbar, da sich diese auf Immissionen beziehen.

Aus lärmtechnischer Sicht kann die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Gutachtens: „ENDBERICHT ZUR EVALUIERUNG DER VIGNETTENBEFREIUNG UMWELTAUSWIRKUNGEN LÄRM“ vom 11.12.2020 bis auf die bereits angeführten Anmerkungen, festgestellt werden.

Zur Aussage der Irrelevanz muss noch ergänzt werden, dass sich generell emissionsseitige Schallpegeländerungen durchwegs geringer auf Seite der Immission auswirken, da physikalische Gegebenheiten und zumeist auch andere Schallpegelquellen diese Veränderungen noch verringern. An dieser Stelle darf auf die erwartbare, aus lärmtechnischer Sicht ebenfalls, geringe emissionsseitige Schallpegelveränderung (im Land Salzburg) von maximal +/- 0,3 dB im Untersuchungsgebiet verwiesen werden. Eine wesentliche schalltechnische Veränderung für die betroffenen Personen entlang der B und L Landesstraßen, sowie der Autobahn A 1, ist nicht zu erwarten.

DI Alexander Kranabetter (Bereich Luft)  
Ing. DI (FH) Paul Göldner (Bereich Lärm)

Mit freundlichen Grüßen  
Für die Abteilung  
Dipl.-Ing. Alexander Kranabetter

Amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur oder des elektronischen Siegels finden Sie unter [www.salzburg.gv.at/amtssignatur](http://www.salzburg.gv.at/amtssignatur)