



Häufig gestellte Fragen zu VBA-Umwelt

Warum gibt es die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h mit dem Zusatz IG-L im Großraum Graz?

Im Großraum Graz können die Grenzwerte zum vorbeugenden Schutz der menschlichen Gesundheit (Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L) für einige Luftschadstoffe nicht sicher und dauerhaft eingehalten werden. Daher sind Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität erforderlich. Das [Steiermärkische Luftreinhalteprogramm](#) (Stand 2014) sieht vor, dass alle Verursacher von Luftschadstoffemissionen (Verkehr, Raumwärmebereitstellung, Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe etc.) einen Beitrag zu leisten haben. Die Maßnahmen reichen vom Ausbau der Fernwärme über Förderungen von schadstoffarmen Heizungen und Beschränkungen bei Brauchtuumsfeuern bis zu LKW-Fahrverboten.

Der Individualverkehr ist durch die Tempobeschränkung auf Autobahnen betroffen – eine Maßnahme, die mit vergleichsweise geringen Unannehmlichkeiten verbunden ist. Alle Verkehrsteilnehmer dürfen ihre Fahrzeuge weitgehend uneingeschränkt benutzen, sie sind nur etwas langsamer unterwegs.



Der zeitliche Mehraufwand, der durch eine Beschränkung der gesamten Fahrstrecke eines Korridors auf 100 km/h im Vergleich zu Tempo 130 entsteht, beträgt im Korridor Ost 3½ Minuten, im Korridor Süd 3 Minuten und in Richtung Nord und West jeweils weniger als eine Minute...

Daher wird das Tempolimit als Maßnahme eingestuft, die zwar wirksam die (Flotten-)Emissionen senkt, aber die Rechte des Einzelnen so gut wie nicht einschränkt.

Wann wird Tempo 100 geschaltet?

Für die Schaltung von Tempo 100 wurde ein Schaltalgorithmus entwickelt, der in der [VBA-Verordnung IG-L-Steiermark](#) detailliert beschrieben ist.

Es gibt zwei Gründe für die Schaltung von Tempo 100:

- ⇒ wenn die Vorbelastung mit Feinstaub-PM10 hoch ist, das heißt, wenn der Grenzwert für PM10 fast erreicht ist (Schwellenwert 1). Die Vorbelastung wird an Messstationen des steirischen Immissionsmessnetzes ermittelt. Für jeden der vier Korridore wurden eine Messstelle sowie eine Ersatzmessstelle, die im Falle eines Ausfalls einspringen kann, festgelegt, an der die Konzentrationen für den Vergleich mit dem Schwellenwert bestimmt werden.

- ⇒ wenn der Beitrag des PKW-Verkehrs an der Belastung mit Stickstoffoxiden (NO_x) hoch ist (Schwellenwert 2): NO_x ist der Schadstoff, für den der Verkehr im überwiegenden Ausmaß verantwortlich ist. Die Schaltung auf Grund des Schwellenwertes 2 kommt dann zum Tragen, wenn die Ausbreitungsbedingungen ungünstig, die Verkehrsbelastung durch den PKW-Verkehr – nur dieser wird von der Beschränkung erfasst - hoch ist und die Prognose ein Anhalten der ungünstigen Bedingungen erwarten lässt. Der Effekt der Maßnahme wird für die nächsten Nachbarn, die entlang der Autobahn wohnen, bewertet.

Mit der VBA-Umwelt Steiermark ist auf Grund der Vorgaben der VBA-Verordnung des Bundes 75% jenes Effektes zu erzielen, der mit einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung zu erreichen wäre, dies aber bei einer deutlich geringeren Schaltdauer der Anlage. Das kann nur dann erreicht werden, wenn Geschwindigkeitsbeschränkungen dann verordnet werden, wenn entweder die Vorbelastung hoch ist (Schwellenwert 1) oder die Maßnahme besonders wirksam ist (Schwellenwert 2).

Warum müssen auch Fahrzeuge mit Tempo 100 fahren, die aufgrund eines Elektro-, Gas- oder Benzinmotors oder eines Dieselmotors mit Partikelfilter nahezu keinen Feinstaub (Partikelfilter) ausstoßen?

Es ist richtig, dass nicht alle Fahrzeuge in gleichem Ausmaß zur Schadstoffbelastung beitragen. Klar ist allerdings auch, dass unterschiedliche Geschwindigkeitslimits für vergleichbare Fahrzeuggruppen (z.B. PKWs) sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch der Überwachbarkeit nicht möglich sind.

Technisch ist unbestritten und auch nachweisbar, dass bei einer Temporeduktion von 130 auf 100 km/h der Energieverbrauch und die Schadstoffemissionen signifikant zurückgehen. Zwar ist es richtig, dass durch den verpflichteten Einsatz von Partikelfiltern bei neuen Diesel-PKW der Anteil der motorbezogenen Partikelemissionen geringer wird, es ist aber auch die Aufwirbelung von Straßenstaub ein Thema, das zu beachten ist. Auch dieser Anteil der KFZ-Emissionen trägt zur Gesamtbelastung mit PM₁₀ bei. Daher ist in der VBA-Verordnung Steiermark eine unterschiedliche Behandlung von PKWs verschiedener Emissionsklassen nicht vorgesehen, auch wenn nicht jeder in gleichem Ausmaß zur Verminderung der Schadstoffemissionen beiträgt. Einen Beitrag liefert aber jeder, auch der Benutzer eines Elektrofahrzeuges.

Warum gilt für LKW keine Geschwindigkeitsbeschränkung?

LKWs müssen laut Straßenverkehrsordnung eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h einhalten. Die LKW-Motoren sind so ausgelegt, dass sie bei dieser Geschwindigkeit ein Emissionsminimum ausweisen. Eine weitere Reduktion der Geschwindigkeit würde zu keinen weiteren Verbesserungen führen.

Aber auch der LKW-Verkehr muss einen Teil zur Emissionsminderung leisten. Hier gilt ein Fahrverbot für LKWs über 7,5 t und eine Abgasklasse schlechter als EURO 3. Das bedeutet aber auch, dass Fahrzeuge, die diese Anforderungen nicht erfüllen, in Sanierungsgebieten nicht mehr verwendet werden dürfen. Es handelt sich also um eine Maßnahme, die für die Betroffenen durchaus gravierende Folgen haben kann.

Seltsamerweise scheint sich die Beschränkung häufig zu den gleichen Tageszeiten (etwa um 6 Uhr) zu aktivieren. Wie ist das zu erklären?

Die Emissionen aus dem Verkehr steigen mit steigender Verkehrsbelastung. Um sechs Uhr beginnt die morgendliche Verkehrsspitze. Außerdem wirken sich in den Morgenstunden die Verkehrsemissionen aufgrund stabiler meteorologischer Ausbreitungsbedingungen besonders ungünstig auf die Umgebung aus.

Wie kann es sein, dass Beschränkungen nur in eine Fahrtrichtung geschaltet werden?

Die IG-L-Schaltung erfolgt grundsätzlich für einen gesamten Korridor und beide Fahrtrichtungen. Der Schaltzustand der Anlage wird jeweils zur vollen und zur halben Stunde aktualisiert.

Die Anzeigen können nicht nur Beschränkungen nach dem IG-L anzeigen, sondern auch Warnungen und Beschränkungen nach der Straßenverkehrsordnung kundmachen (z.B. Unfall, Stau, schlechte Straßenverhältnisse...). Diese können flexibel nach Bedarf angezeigt werden.

Warum gab es während des Brandes in der Firma Ecoplast in Wildon, bei dem eine kilometerhohe schwarze Rauchsäule für Stunden in den Himmel aufstieg, keine 100er Beschränkung nach Immissionsschutzgesetzes-Luft? Zumindest nicht südlich von Graz; im Raum Gratkorn dagegen schon!

Da die beim Brand entstandenen Rauchgase aufgrund der günstigen meteorologischen Ausbreitungsbedingungen glücklicherweise in sehr große Höhe aufstiegen, wurden bodennah keine erhöhten Luftschadstoffimmissionen festgestellt.

Sowohl im Korridor Süd als auch Nord war am 29.8.2015 zeitweise die Beschränkung auf 100 km/h geschaltet – allerdings durchwegs aufgrund des Verkehrs auf der Autobahn und dem damit verbundenen Immissionsbeitrag (Schwellenwert 2 siehe oben), nie wegen der aktuellen Vorbelastung im Raum Graz (Schwellenwert 1).

[Die Beschränkung „100 km/h IG-L“ ist geschaltet und die mittlere Tafel zeigt "Achtung Nässe" an, und das oft an mehreren Regentagen hintereinander und auch während des Regens. Wie geht das?](#)

Die Temporeduktion auf 100 km/h ist seit der Novellierung der entsprechenden gesetzlichen Verordnung keine reine Feinstaubmaßnahme mehr. Sie muss bei hohem Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und einem dadurch den Schwellenwert 2 (siehe oben) überschreitenden Stickstoffoxid-Immissionsbeitrag auch bei nasser Witterung geschaltet werden.

[Wieso wird Tempo 100 auch bei Schönwetter geschaltet?](#)

Im Winter ist Schönwetter oft mit schlechten Ausbreitungsbedingungen verbunden. Da kann es sein, dass die Vorbelastung hoch ist, also die Gefahr besteht, dass Feinstaubgrenzwerte überschritten werden. Aber auch der Beitrag des Verkehrs an der Schadstoffbelastung kann in diesen Zeiten hoch sein. In den Sommermonaten werden Schaltungen meist durch große Verkehrsbelastungen und damit verbunden durch hohe Emissionen aus dem PKW-Verkehr verursacht.