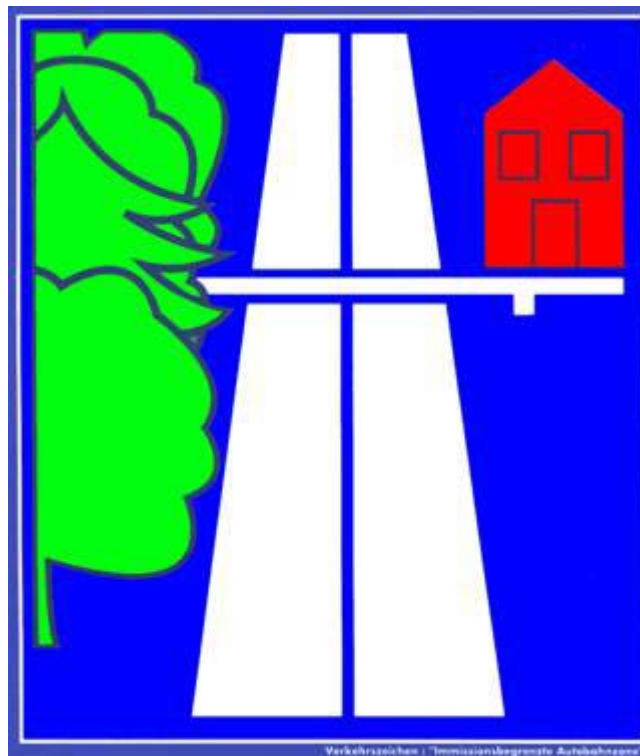


Straßenverkehrsanlagen “Immissionsbegrenzte Autobahnzone“ als Nachfolgeregelung zum Transitvertrag EU- Österreich (Ökopunkte)

Inhalt

1. [Entwicklung eines Verkehrsanlagenrechts für Autobahnabschnitte durch sensible Gebiete](#) 2
2. [Steuerung des Verkehrsprozesses mit ökologisch gesteuerter Telematik](#) 3
3. [Handel mit Emissionsrechten als Durchfahrtsrechte](#) 3
4. [Konformität mit weiteren EU-Richtlinien](#) 4
5. [Klagebare subjektive Rechte der Nachbarn](#) 4



Verkehrsschild für die Straßen-Verkehrsanlage
“Immissionsbegrenzte Autobahnzone“

1. Entwicklung eines Verkehrsanlagenrechts für Autobahnabschnitte durch sensible Gebiete

1. Nach den Zielen und Prinzipien der gemeinschaftlichen Umweltpolitik, wie sie im **Artikel 130r** des Vertrages festgelegt sind, sind Maßnahmen zu setzen, die insbesondere auf die Vermeidung, Verminderung und soweit wie möglich auf die Beseitigung der Verschmutzung gerichtet sind. Diese sind vorzugsweise **an der Quelle** vorzunehmen, wobei das **Verursacher- und das Vorsorgeprinzip** gelten (siehe Abs 1 der Erwägungsgründe zur Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, ICCP-RL, 96/61/EG)
2. Festlegung von EU-weit gültigen **Kriterien für sensible Gebiete**, in denen eine Verkehrsanlage „Immissionsbegrenzte Autobahnzone“ eingerichtet werden darf.
 - a) Entwicklung der Kriterien können etwa nach dem „Kriterienkatalog für ökologisch besonders sensible Gebiete“ des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft auf der Grundlage der Vienna Declaration der ECE-Konferenz für Verkehr und Umwelt, Wien 1997 (UN/ECE (United Nations, Economic and Sozial Council, Economic Commission for Europe)); zusammen mit dem Punktesystem von Pack-Scheiring für die Sensibilität von Straßenverkehrsanlagen (Pack/Scheiring: Verkehr und Verkehrsbelastung in Berggebieten, in: Am Brenner für die Alpen, Innsbruck 2000), auf der Grundlage der Alpenkonvention.
3. Aufnahme von Autobahnteilstrecken durch sensible Gebiete in den Anlagen-Katalog der ICCP-RL.
4. Auf speziellen Teilstrecken von Autobahnen durch sensible Gebiete werden neuartige **Verkehrsanlagen** eingerichtet, in denen ein **Verkehrsmanagement für einen nachhaltigen umweltverträglichen Verkehr** durchgeführt wird (Immissionsbegrenzte Autobahnzonen“).
5. Diese Teilstrecken werden als spezielle Straßenverkehrsanlagen nach der Richtlinie über integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (**IPPC-RL**, 96/61/EG) einem eigenen Genehmigungsverfahren unterzogen. Dabei sind der Richtlinie gemäß folgende Prinzipien verfolgt werden
 - a) Festlegung von **Emissionsgrenzwerten** der Gesamtanlage für Lärm und Schadstoffe aus dem Verkehr, gestützt auf die besten verfügbaren Techniken
 - b) Festlegung von Anforderungen für geeignete **Überwachungsmethoden** zur Kontrolle der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte, der Messmethodik, Messhäufigkeit und das Bewertungsverfahrens.
 - c) **Einsatz der besten verfügbaren Technik** bezüglich 3 emissionskritischer Komponenten:
 - (1) **Fahrzeugtechnik** (Motorengeräusch, Reifen, Abgaswerte, Straßenabrieb, Russpartikel, etc)
 - (2) **Verkehrssteuerung** (Telematik, Informationstechnik für Kraftfahrer und PKW-Fahrer, LKW-Logistik, etc)
 - (3) **Baumaßnahmen** (Lärmschutzwände, Straßenbelag, Tunnels, Trassenführung, Steigungen, etc)

- d) Dem dynamischen Charakter der Anlage entsprechend wird die beste verfügbare Technik laufend überprüft und jährlich angepasst.
 - e) Die jeweils **besten verfügbaren Fahrzeuge** werden prinzipiell bei einer nach ökologischen Kriterien gestaffelten Maut und bei der Zuteilung und im Handel mit knappen Durchfahrtsrechten **bevorzugt**.
6. Soweit die Umweltqualitätsnorm strengere Auflagen erfordert, als durch die Anwendung der besten verfügbaren Techniken zu erfüllen sind, werden **zusätzliche Auflagen** in der Genehmigung vorgesehen
- a) Verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tonnagebeschränkung, Überholverbot, Nachfahrverbot für Fahrzeuge über bestimmten Emissionswerten, etc.)

2. Steuerung des Verkehrsprozesses mit ökologisch gesteuerter Telematik

Das aktuelle Emissionsverhalten der Fahrzeuge wird gemessen und rechnerisch verarbeitet und in Annäherung an Emissionsgrenzwerte für die Anlage (für Schadstoffe und Lärm, für Tag und Nacht unterschiedlich, und für kritische Witterungssituationen) wird das Fahrverhalten, vor allem die Geschwindigkeit, beeinflusst, um die Gesamt-Emissionen zu vermindern.

Eine Pilotanlage der Asfinag nach diesem Konzept ist derzeit in Gleisdorf in Betrieb.

3. Handel mit Emissionsrechten als Durchfahrtsrechte

1. Da in sensiblen Gebieten die Immissionen aus dem Verkehr noch weit über den Umweltqualitätsnormen der WHO liegen, müssen auch die Durchfahrtsrechte knapp gehalten und **nach ökologischen Kriterien handelbar** gemacht werden.
(Nachfolgeregelung zu den Ökopunkten)
2. Die jährlichen genehmigten Gesamtemissionen der Anlage werden als gestückelte **Emissionsrechte** für Verkehrsschadstoffe und Lärm für eine bestimmte Strecke und einzelne Fahrzeuge ausgegeben.
3. Sollten die gestückelten Emissionsrechte nicht ausreichen, um sämtliche Transporte abzudecken, werden die knappen Emissionsrechte nach dem Vorbild des Protokolls von Kyoto, des Grünbuchs zum Handel mit Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union, KOM(2000) 87 vom 8.3.2000, und nach dem Richtlinienvorschlag über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionsberechtigungen, KOM(2001) 581, zum Handel an einer (online)Börse angeboten.
 - a) Diese Emissionsrechte soll an einer online-Börse nach ökologischen Kriterien auf eine Weise gehandelt werden, dass Fahrzeuge mit der besten verfügbaren Technik bevorzugt werden.
 - b) Es soll keine Unterscheidung zwischen Transit-, Quell- und Zielverkehr mehr geben. Sollten aber Regionalverkehre bevorzugt werden, müssten dennoch die Gesamtgrenzwerte eingehalten werden (Regionalquoten).

4. Konformität mit weiteren EU-Richtlinien

4. Diese Straßenverkehrsanlagen müssen zusätzlich – angepasst auf die speziellen Eigenschaften dieser Infrastrukturunternehmen die Kriterien weiterer Richtlinien erfüllen, wie zum Beispiel:
 - a) Der **Störfall-Richtlinie** (82/501/EWG): zur Feststellung der Gefahren der „gefahren geneigten Anlage“ für schwere Unfälle und zur Vorkehrung von Sicherheitsmaßnahmen zur Verhütung und zur Begrenzung der Folgen für Mensch und Umwelt.
 - b) Der **UVP-Richtlinie** (85/337/EWG) vor Erteilung der Genehmigung, deren Ergebnisse in das Genehmigungsverfahren einzubeziehen sind.
 - c) Der **Industrieanlagen-Richtlinie** (84/360/EWG): als Transportanlage industrieller Produktionsprozesse (just in Time): Vorsorge gegen Luftverunreinigungen, Einsatz der besten verfügbaren Technologien, Emissionsgrenzwerte, Berücksichtigung aller geltenden Luftqualitätsgrenzwerte (Immissionsgrenzwerte) des nationalen und des Gemeinschaftsrechts.
 - d) Öko-Audit-Verordnung (1836/93EWG): zur öffentlichen Kontrolle des umweltgerechten Verkehrsmanagements

5. Klagebare subjektive Rechte der Nachbarn

Ein Genehmigungsverfahren nach dem Muster des gewerblichen Anlagenrechts macht diese Autobahnanlage zur „behördlich genehmigten Anlage“, welche dem zivilrechtlichen Nachbarrecht unterliegt. Damit erwachsen den Nachbarn – erstmals im Verkehr – subjektive Rechte auf Einhaltung der Emissionsgrenzwerte durch den Betreiber der Anlage. Eine Überschreitung der genehmigten Grenzwerte kann mit einem Untersagungsanspruch bekämpft werden.

Darüber hinaus muss auch an einen nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruch gedacht werden, der den Wertverlust der benachbarten Liegenschaften ausgleicht und es damit den lärmgeplagten Nachbarn erleichtert, ihre Wohnungen zu verkaufen und sich an ruhigeren Gegenden anzusiedeln.

Ass.-Prof. Dr. Peter Jordan

Kurzes Konzept, Innsbruck, Donnerstag, 31. Oktober 2002.