

Amt der Oberösterreichischen
Landesregierung - Direktion Umwelt und
Wasserwirtschaft, Abteilung Umweltschutz
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

Anlagenbez. Umweltschutz, Umweltbewertung und
Luftreinhaltung

Katharina Isepp
Sachbearbeiterin

katharina.isepp@bmnt.gv.at
+43 1 71100 611722
Stubenbastei 5, 1010 Wien

Geschäftszahl: BMNT-UW.1.3.3/0001-I/1/2019

Ihr Zeichen: US-2014-108351/251-PÜ

Programm nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung der Belastung von NO₂ in Linz aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011; Begutachtung; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) bedankt sich für den Erhalt des Entwurfs eines „Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L (2018) zur Verringerung der Belastung von NO₂ in Linz (aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011)“ sowie den Entwurf einer „Verordnung des Landeshauptmanns von Oberösterreich mit der Mindestemissionsstandards für den Betrieb von Taxifahrzeugen im Sanierungsgebiet Linz auf Rechtsgrundlage des IG-L vorgesehen werden (EmissionsstandardVO)“ und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das BMNT begrüßt die vorliegenden Entwürfe als weitere erforderliche Schritt zur schnellstmöglichen Einhaltung des Jahresmittelwerts für NO₂ im Ballungsraum Linz. Wie die Messergebnisse zeigen, ist der genannte Grenzwert seit Jahren überschritten. Zuletzt wurde im Jahr 2011 ein „Programm nach § 9a IG-L zur Verringerung der Belastung mit den Schadstoffen PM₁₀ und NO₂ für den oberösterreichischen Zentralraum, insbesondere für die Städte Linz und Wels“ veröffentlicht. Für den Ballungsraum Linz wurde gemäß Art. 22 der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG mit Entscheidung der Europäischen Kommission vom 12. Juli 2012 (Beschluss C[2012] 4751 final) die Verlängerung der Frist zur Einhaltung des Jahresmittelwerts für NO₂ gemäß Anhang XI der Luftqualitäts-RL bis zum 1. Jänner 2015 gebilligt. Hierfür war u.a. die Erstellung des Programmes im Jahr 2011 Voraussetzung. Da für die Erstellung und Überarbeitung von Programmen gemäß den gesetzlichen Vorgaben die in den Anlagen des IG-L normierten Grenzwerte ausschlaggebend sind, werden zunächst die gesetzlichen Fristen nach § 9a IG-L betreffend die Erstellung und Überarbeitung von Maßnahmenprogrammen durch

den Landeshauptmann in Erinnerung gerufen, die in diesem Fall schon seit geraumer Zeit verstrichen sind. Insbesondere sind Programme gemäß Abs. 6 leg. cit. alle drei Jahre in Bezug auf ihre Wirksamkeit zur Erreichung ihrer Ziele zu evaluieren und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Das im Jahr 2011 kundgemachte Programm wäre somit entsprechend den gesetzlichen Vorgaben erstmals bereits ab dem Jahr 2014 anhand der Ergebnisse der Evaluierung zu überarbeiten gewesen. Die möglichst zeitnah an Grenzwertüberschreitungen anknüpfende Erstellung von Statuserhebungen, Programmen und Maßnahmenverordnungen soll die rasche Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ermöglichen und ist essentiell für die Sicherstellung des dauerhaften Schutzes der Gesundheit der Bevölkerung.

In diesem Zusammenhang ist auf das laufende Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2016/2006 wegen Überschreitung des Grenzwerts für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) hinzuweisen. Im Ballungsraum Linz blieb der EU-Grenzwert für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) auch nach dem Ablauf der Fristverlängerung zur Grenzwerteinhaltung ab dem Jahr 2015 weiterhin überschritten. Eine Ausdehnung des genannten EU-Vertragsverletzungsverfahrens seitens der Europäischen Kommission auf den Ballungsraum Linz kann demnach nicht ausgeschlossen werden. Aus Sicht des BMNT besteht dringender Handlungsbedarf seitens des Landeshauptmannes von Oberösterreich, zusätzliche und wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduktion der NO₂-Belastung auch im Ballungsraum Linz zu setzen. Dies nicht nur zur Erfüllung der dem Landeshauptmann obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, sondern auch um dem zu erwartenden Mahnschreiben der Europäischen Kommission ein substantiiertes Antwortschreiben entgegensetzen zu können und etwaige Strafzahlungen im Zuge des Vertragsverletzungsverfahrens zu vermeiden.

Der Programmentwurf nennt als Hauptverursacher für die Grenzwertüberschreitungen des Jahresmittelwerts für NO₂ den Straßenverkehr und insbesondere die dieselmotorgetriebenen KFZ. Zwar wurden insbesondere für diesen Sektor Maßnahmen gemäß dem Programm aus dem Jahr bereits umgesetzt, jedoch konnten diese – wie die anhaltenden Grenzwertüberschreitungen zeigen – die Einhaltung des Grenzwerts nach dem Auslaufen der Fristverlängerung nicht gewährleisten. Die im (überarbeiteten) Programm definierten Maßnahmen müssen gemäß den Vorgaben der Luftqualitätsrichtlinie daher jedenfalls geeignet sein, den Zeitraum der Überschreitung des Grenzwerts so kurz wie möglich zu halten. Hinsichtlich der im Programmentwurf zusätzlich geplanten Maßnahmen sollte daher die Reduktionswirkung der einzelnen Maßnahmen im Programm quantifiziert werden, um die Geeignetheit des gewählten Maßnahmenbündels zur ehestmöglichen Einhaltung des Jahresmittelwerts für NO₂ darzustellen (vgl. auch § 9a Abs. 1a IG-L idgF).

Aus legislativer Sicht wird angeregt, bei der sinngemäßen Wiedergabe von Rechtsnormen die jeweilige Gesetzesstelle anzuführen (betrifft bspw. das Sanierungsgebiet in Kapitel 3.1.1.).

Hinsichtlich des Entwurfs der EmissionsstandardVO wird Folgendes angemerkt:

Zu § 3:

Gemäß Abs. 1 soll das Fahrverbot am 1.1.2020 wirksam werden. In Anbetracht der langjährigen Überschreitung des Jahresmittelwerts für NO₂ im Ballungsraum Linz und dem Erfordernis, den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten, wird angeregt, den Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Fahrverbots vorzuziehen. Dem betroffenen Wirtschaftskreis ist zwar die Möglichkeit einzuräumen, sich an neue rechtliche Gegebenheiten anzupassen, jedoch begnügt sich der EuGH idR bei Fahrverboten betreffend die Euroklassen Euro 5 und 6 schon mit Übergangsfristen von einigen wenigen Monaten. Umso mehr kann bei einem Fahrverbot, das die Euroklassen Euro 3 und darunter betrifft, davon ausgegangen werden, dass eine eher kurze Frist einen verhältnismäßigen Ausgleich zwischen Luftreinhalteinteressen und den Interessen der Wirtschaft darstellt.

Aus legistischer Sicht erlaubt sich das BMNT darauf hinzuweisen, dass es in Abs. 3 anstelle von „Das Fahrverbote nach Abs. 1 [...]“ lauten müsste: „Das Fahrverbot nach Abs. 1 [...]“.

Abschließend wird empfohlen, sämtliche eingelangten Stellungnahmen zu veröffentlichen und – soweit diese der Verpflichtung zur Einhaltung des Grenzwerts nicht entgegenstehen – in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

7. Jänner 2019

Für die Bundesministerin:

Dr. Waltraud Petek

elektronisch gefertigt