

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Rudi Anschober

13. April 2018

zum Thema

Der mit Spannung erwartete LRH-Bericht "Luftgüte" liegt vor: der Inhalt und die Konsequenzen

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Der mit Spannung erwartete LRH-Bericht "Luftgüte" liegt vor: der Inhalt und die Konsequenzen

Der mit Spannung erwartete Bericht des Landesrechnungshofes zur "Luftgüte" in Oberösterreich liegt vor. Er bringt für Umwelt-Landesrat Rudi Anschober klare Empfehlungen und starken Rückenwind für rasche Maßnahmen zur Absenkung der Emissionen aus dem Verkehrsbereich im Großraum Linz. Als Konsequenz will Anschober bereits am Montag der Landesregierung einen Fahrplan zur Prüfung und Entscheidung möglicher Handlungsoptionen vorlegen, damit konkrete Maßnahmen noch heuer beschlossen und umgesetzt werden.

Rechnungshofbericht bringt Rückenwind für Maßnahmenpaket

Der Landesrechnungshof fordert in seinem Bericht das rasche Erreichen der Grenzwerte an den beiden Messstellen mit Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxid - aus Gründen des Gesundheitsschutzes und der Vermeidung von Strafen aus einem möglichen EU-Vertragsverletzungsverfahren. Der LRH fordert dafür im Bereich des derzeitigen "Lufthunderterters" an der A1 Maßnahmen zur Absenkung der realen Fahrgeschwindigkeit, vor allem durch bessere Kontrollen.

Im Bereich des Römerbergtunnels fordert der LRH ein wirkungsvolles Maßnahmenpaket zur raschestmöglichen Unterschreitung der Grenzwerte. Die direkte Empfehlung lautet: *„Das Land sollte im Ballungsraum Linz wirksame verkehrsmindernde Maßnahmen samt den entsprechenden ressortübergreifenden Begleitmaßnahmen beschließen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit so kurz wie möglich zu halten. Dazu wäre ein neues Maßnahmenprogramm nach §9a IGL erforderlich. Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sollte das*

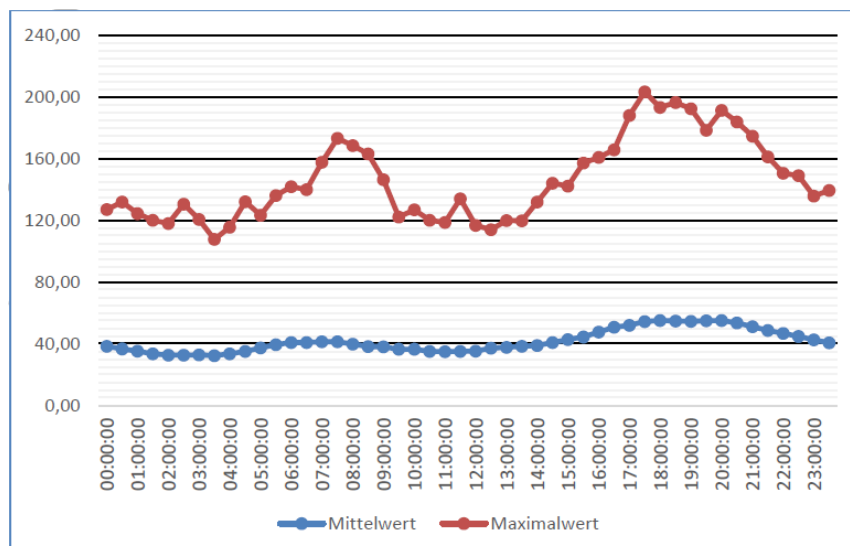
Land alle möglichen Maßnahmen treffen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten, Strafzahlungen der EU sollten vermieden werden."

Der LRH bestätigt die Gefahr eines drohenden Vertragsverletzungsverfahrens mit möglichen Millionen-Kosten, kritisiert die Grenzwertüberschreitungen und verweist darauf, dass die Einhaltung der Grenzwerte dem Gesundheitsschutz dient.

Der LRH bestätigt die Korrektheit der Messstelle Römerbergtunnel und verweist auf die Ergebnisse der Passivsammlermessungen von Stadt Linz und Land OÖ.

Schließlich bestätigt der LRH auch die Wirkung von Tempo100 an der A1 bei Enns-Kristein, fordert allerdings eine konsequentere Überwachung, um die real gefahrene Geschwindigkeit weiter abzusenken.

Abb.: A1/ Enns-Kristein: NO₂-Tagesverlauf HMW im Jahresmittel und Maximalwert



Quelle: LRH- eigene Darstellung auf Basis Messwerte Abteilung US

Und der LRH bestätigt die Wirksamkeit des Landes-Maßnahmenpakets gegen Feinstaub: *„Das Thema Feinstaub hat in Österreich regional differenziert unterschiedliche Bedeutung. Während es in Oberösterreich in den letzten Jahren keine Grenzwertüberschreitungen mehr gab, gilt Feinstaub in anderen österreichischen Städten und Zentralräumen noch als Hauptproblem (...).“* Und an anderer Stelle: *„Der LRH sieht die Entwicklung der Feinstaubbelastung seit der Erlassung des Feinstaubprogramms im Jahr 2011 grundsätzlich positiv (...).“*

Der LRH kritisiert, dass der Oö. Landtag bereits am 7.4.2011 beschlossen hat, *„als Zielvorgabe die Anhebung des ÖV-Anteils der täglich nach Linz einpendelnden Personen auf zumindest 30 Prozent bis zum Jahr 2025 zu verfolgen (...).“*, trotzdem sei *„es bisher nicht gelungen, eine Trendwende zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Aus Sicht des LRH braucht es dazu eine breite politische Willensbildung für entsprechende Maßnahmen“.*

Anschober: Empfehlungen des LRH jetzt konsequent umsetzen

Über die Empfehlungen des LRH wird der Kontrollausschuss des Oö. Landtages in seiner nächsten Sitzung am 27. Juni diskutieren und entscheiden. Umwelt-Landesrat Anschober legt sich jedoch schon jetzt fest: *„Ich will die konkreten Empfehlungen umsetzen, hoffe dass dies die Meinung der gesamten Landesregierung ist und werde bereits in der Sitzung der Landesregierung am kommenden Montag einen konkreten Arbeitsplan zur Festlegung eines verbindlichen Maßnahmenprogrammes spätestens bis Jahresende beantragen.“*

Anschober: *„Wir brauchen jetzt ein Ende von Verzögerungen und Ausreden und eine konsequente gemeinsame Vorgangsweise aller betroffenen“*

Regierungsressorts des Landes sowie von Land OÖ und Stadt Linz. Bis Jahresende muss das Maßnahmenpaket stehen. Dabei müssen wir auch die Bundesregierung offensiv einbeziehen. Ich habe u.a. darüber in einem ersten Schritt auch bereits gestern ein Gespräch mit dem neuen Generalsekretär im Umweltministerium, Josef Plank, geführt."



Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43 732) 7720-11426
Fax: (+43 732) 7720-214089
E-Mail: post@lrh-ooe.at
www.lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im April 2018

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
Luftqualität und saubere Luft	4
Schadstoffe.....	6
Rechtlicher Rahmen und Grenzwerte	6
Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa	7
Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (IG-L)	7
Ozongesetz.....	9
Luftmessnetz in Oberösterreich.....	10
Problemfelder und Grenzwertüberschreitungen.....	14
Ozon	14
Feinstaub.....	15
Stickstoffdioxid	16
Sanierungsgebiete und Maßnahmen	17
Feinstaub Großraum Linz	18
Stickstoffdioxid Messstelle Enns-Kristein (A 1).....	19
Stickstoffdioxid Linz	26
Schadstofflage.....	26
Programme und Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte	32
EU-Vertragsverletzungsverfahren, internationale Umweltabkommen.....	36
Zusammenfassung der Empfehlungen.....	37

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Entwicklung der Schalthäufigkeit	22
Tabelle 2:	Durchschnittsgeschwindigkeiten	24
Tabelle 3:	Durchgeführte Strafverfahren nach IG-L und StVO der BH Linz-Land.....	24
Tabelle 4:	Einnahmen aus IG-L-Strafen	25
Tabelle 5:	Förderung "schadstoffarme Euro 5-LKW".....	26
Tabelle 6:	NO ₂ Werte Linz-Römerberg	27
Abbildung 1:	Ablauf vom Messwert bis zur Maßnahme	11
Abbildung 2:	Darstellung aktueller Messdaten	13
Abbildung 3:	Anteil der NO _x -Verursacher 2015 in Österreich	16
Abbildung 4:	Verkehrszählung ASFINAG A 1 ASt Steyr	20
Abbildung 5:	Zeitleiste Maßnahmen auf A 1	21
Abbildung 6:	Kristein - NO ₂ Tagesverlauf HMW im Jahresmittel und Maximalwert	23
Abbildung 7:	Römerberg - NO ₂ Tagesverlauf HMW im Jahresmittel und Maximalwert	28
Abbildung 8:	NO ₂ -Immissionen Linz-Römerberg	29
Abbildung 9:	Ausbreitungsmodell NO ₂ Linz	30

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS/GLOSSAR

A

ASFİNAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
---------	---

B

BTEX	BTEX oder BTXE ist eine Abkürzung für die aromatischen Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Ethylbenzol und die Xylole
------	--

C

CO	Kohlenstoffmonoxid
----	--------------------

E

EK	Europäische Kommission
E-Mobilität	Elektro-Mobilität
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
Euro-Klasse	Eine Abgasnorm, die für Kraftfahrzeuge Grenzwerte für den Ausstoß von Luftschadstoffen festlegt

F

Flottendurchdringung	Anteil bestimmter Fahrzeuge an den Gesamtfahrzeugen
----------------------	---

H

HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
HMW	Halbstundenmittelwert

J

JMW	Jahresmittelwert
-----	------------------

L

LKW	Lastkraftwagen
-----	----------------

M

MAK-Werte	Grenzwerte nach dem Arbeitnehmerschutz
-----------	--

N

NO ₂	Stickstoffdioxid
-----------------	------------------

O

O ₃	Ozon
----------------	------

P

PKW	Personenkraftwagen
PM ₁₀ bzw. PM _{2,5}	Feinstaub

S

Smog	Smog ist eine Zusammensetzung aus den englischen Wörtern "smoke" (Rauch) und "fog" (Dunst, Nebel). Smog ist eine Mischung aus natürlichem Nebel, Rauch und Abgasen.
SO ₂	Schwefeldioxid

T

TMW	Tagesmittelwert
-----	-----------------

U

UBA	Umweltbundesamt
-----	-----------------

V

VBA	Verkehrsbeeinflussungsanlage
-----	------------------------------

W

WHO	Weltgesundheitsorganisation
-----	-----------------------------

LUFTGÜTE IN OÖ UND MASSNAHMEN ZUR EINHALTUNG DER GRENZWERTE

Geprüfte Stelle(n):

Abteilung Umweltschutz (Abteilung US)
Abteilung Anlagen-, Umwelt- u. Wasserrecht (Abteilung AUWR)

Prüfungszeitraum:

18. September 2017 bis 18. Dezember 2017

Rechtliche Grundlage:

Initiativprüfung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z 1 des Oö. LRHG 2013 idgF

Prüfungsgegenstand und -ziel:

Analyse, ob die gesetzlichen Vorgaben zum dauerhaften Schutz der Gesundheit des Menschen, Tier- und Pflanzenbestands sowie die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen eingehalten werden.

Vermeidung von EU-Strafzahlungen

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde den Vertreterinnen und Vertretern der Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft und dem in der Oö. Landesregierung für Umwelttagenden zuständige Mitglied in der Schlussbesprechung am 20.02.2018 zur Kenntnis gebracht.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Textstellen, die in der Sachverhaltsdarstellung *kursiv* gekennzeichnet sind, sind Zitate aus Schriftstücken, die zur Prüfung vorlagen.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Alle im Bericht angeführten Internetlinks wurden zuletzt im Februar 2018 aufgerufen.

KURZFASSUNG

(1) Die Einhaltung von Grenzwerten dient dem Schutz der Gesundheit

Zum Schutz der Gesundheit der Menschen und der Umwelt werden von der Weltgesundheitsorganisation Grenzwerte für Schadstoffe empfohlen. Die EU erließ zu diesem Zweck die Luftqualitätsrichtlinie. Sie definierte darin Grenzwerte, die 2010 verbindlich wurden. Österreich setzte diese Richtlinie mit der Adaptierung des Immissionsschutz-Gesetzes Luft, IG-L, in nationales Recht um, wobei Österreich für einzelne Schadstoffe strengere Grenzwerte als die EU erließ (Berichtspunkte 1 und 4 bis 9).

Insgesamt werden in Oberösterreich nach Setzen von Maßnahmen die Feinstaub- und die Ozongrenzwerte nicht mehr überschritten, jene für Stickstoffdioxid (NO₂) schon (Berichtspunkt 13 bis 16).

Informationen der Bevölkerung über das Thema Luftgüte, Verkehr und gesundheitliche Folgen erfolgen zumeist im Zusammenhang mit Verboten und Beschränkungen. Genauso wichtig wäre es, darzustellen, welche Auswirkung die Luftverschmutzung auf die Bevölkerung haben kann, und welche Beiträge jede Einzelne bzw. jeder Einzelner zur Verbesserung der Situation leisten kann (Berichtspunkt 1).

(2) Grenzwerte für NO₂ werden seit Jahren ohne Konsequenzen überschritten

Trotz verschiedener Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und ein partielles LKW-Fahrverbot, wird der Grenzwert für NO₂ bei der Messstation Enns-Kristein (A 1) seit 2006 nicht eingehalten. Verursacher sind Dieselfahrzeuge, die im Realbetrieb um ein Vielfaches mehr Schadstoffe ausstoßen als am Prüfstand und der seit 2013 wieder ansteigende Verkehr. Der Jahresmittelwert für NO₂ lag 2017 bei 44 µg/m³ und somit zehn Prozent über dem Grenzwert (Berichtspunkte 19 bis 23).

In Linz wird der Grenzwert für NO₂ bei der Messstation Linz-Römerberg seit 2004 überschritten. Auch hier sind der Verkehr und der hohe Anteil an Dieselfahrzeugen in der Stadt die Hauptverursacher. Das Land beantragte bei der Europäischen Kommission für Linz eine Ausnahmegewilligung bis 1.1.2015 für die Grenzwerteinhaltung. Die NO₂-Werte sind – bei gleichbleibender Tendenz – immer noch zu hoch (Jahresmittelwert 2017: 46 µg/m³), weil die bisherigen Maßnahmen keine Wirkung zeigten. Die Luftqualitätsrichtlinie fordert, dass der Zeitraum einer Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten ist (Berichtspunkte 24 bis 29).

(3) Rasche und tiefgreifende Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit erforderlich

In Oberösterreich ist auf Grund der Geschäftsverteilung der Landesregierung das für Umweltschutz zuständige Regierungsmitglied mit der Umsetzung des IG-L betraut. Die von diesem im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung anzuordnenden Maßnahmen werden im Abschnitt 4 des IG-L definiert und betreffen unter anderem die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverboten für unterschiedliche Fahrzeugklassen (Berichtspunkt 7).

Auf der A 1 zwischen Haid und Enns wurden bisher eine Geschwindigkeitsbeschränkung sowie ein LKW-Fahrverbot für Fahrzeuge der Euro-Klassen 0-2 eingeführt. Die Einhaltung der Geschwindigkeit wird seit 2013 durch fixe Radarstationen kontrolliert. Um den gesetzlichen Grenzwert zum Schutz der Gesundheit zu erreichen, helfen grundsätzlich alle Maßnahmen, die den Verkehr verringern und verlangsamen. Entwicklungen, die Fahrzeughersteller mittlerweile ankündigen, werden auf Grund der Flottendurchdringung und durch Nichteintreten der bisher prognostizierten Verbesserungen zu lange brauchen, um kurzfristig die Grenzwerte einhalten zu können. Daher können nur Verschärfungen der bisher getroffenen Maßnahmen, nämlich

- weiteres Herabsetzen der Geschwindigkeitsbeschränkung
- Verstärkung der Überwachung und Verringern der Toleranzen
- Ausweiten des LKW-Fahrverbots auf weitere Euro-Klassen

als zielführend angesehen werden (Berichtspunkte 20 bis 23 – VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE I - II).

In Linz wurden die letzten Initiativen zur Reduktion von NO₂ im Zuge des Maßnahmenprogramms 2011 gesetzt. Die von den Kfz-Herstellern versprochenen Verbesserungen durch höhere Euro-Klassen und die Flottendurchdringung blieben aus. Der LRH sieht es kritisch, dass seither keine ausreichend wirksamen Schritte zur Einhaltung der Grenzwerte getroffen wurden. Er weist darauf hin, dass jede bzw. jeder Betroffene in einem belasteten Gebiet Anspruch auf Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes hat und diese auch einklagen kann. Im Ballungsraum Linz können nur ressortübergreifende verkehrsmindernde Maßnahmen und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Einhaltung des Grenzwertes und damit den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung gewährleisten (Maßnahmenprogramm § 9a (6) IG-L). Aus aktueller Sicht werden auch emissionsabhängige Fahrverbote notwendig sein (Berichtspunkt 29.2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III).

Der LRH stellt fest, dass die Abteilungen Umweltschutz und Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Luftqualität formulierten; diese wurden auf politischer Ebene nicht aufgegriffen und somit nicht umgesetzt. Das Land Oberösterreich sollte aber auch eine Vorbildfunktion, zum Beispiel bei der Beschaffung von schadstoffarmen bzw. -freien Dienstkraftfahrzeugen, einnehmen (Berichtspunkt 29).

(4) EU-Vertragsverletzungsverfahren mit Strafgeldern droht

Die Europäische Kommission leitete gegen zahlreiche Mitgliedsstaaten wegen Grenzwertüberschreitungen ein Vertragsverletzungsverfahren ein. Mit Schreiben vom 18.5.2017 wies die Europäische Kommission (außerhalb eines Vertragsverletzungsverfahrens) auf die nach wie vor bestehende Grenzwertüberschreitung im Ballungsraum Linz hin. Im Falle einer Verurteilung Österreichs wegen der Verletzung der Luftqualitätsrichtlinie könnte es im Rahmen von Strafzahlungen zu finanziellen Auswirkungen für Österreich in der Höhe von mindestens 2,3 Mio. Euro zuzüglich täglicher Zwangsgelder zwischen 2.788 Euro und 167.280 Euro kommen. Der LRH weist darauf hin, dass die Höhe der Strafzahlung bis zum Erreichen des Grenzwertes berechnet wird. Das Land Oberösterreich rechnete zum Prüfungszeitpunkt mit der Einleitung eines Verfahrens im Herbst 2017 (Berichtspunkt 30 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV).

- (5) Die Empfehlungen des LRH an die geprüfte(n) Stelle(n) sind unter Berichtspunkt 31.1 zusammengefasst.**
- (6) Im Sinne des § 9 Abs. 2 Oö. LRHG empfiehlt der LRH dem Kontrollausschuss betreffend folgender Beanstandungen und Verbesserungsvorschläge eine einmalige Folgeprüfung zu beschließen:**
 - I. Die Toleranzen bei der Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der A 1 (zwischen Enns und Haid) sollten auf das absolute Minimum gesenkt werden. Die Geschwindigkeitsüberwachung sollte ausgeweitet werden (Berichtspunkt 22.2; Umsetzung ab sofort).**
 - II. Das Land OÖ sollte das erforderliche Personal zur Verfügung stellen, um die aus einer wirksamen Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß IG-L einzuleitenden Strafverfahren effizient bearbeiten zu können (Berichtspunkt 22.2; Umsetzung ab sofort).**
 - III. Das Land sollte im Ballungsraum Linz wirksame verkehrsvermindernde Maßnahmen samt den entsprechenden ressortübergreifenden Begleitmaßnahmen beschließen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit so kurz wie möglich zu halten. Dazu wäre ein neues Maßnahmenprogramm nach § 9a (6) IG-L erforderlich (Berichtspunkt 29.2; Umsetzung ab sofort).**
 - IV. Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sollte das Land alle möglichen Maßnahmen treffen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Strafzahlungen der EU sollten vermieden werden (Berichtspunkte 3.2 und 30.2, Umsetzung kurzfristig).**

LUFTQUALITÄT UND SAUBERE LUFT

- 1.1.** „Saubere Luft“ ist bereits seit langem ein Thema. In den 1980er Jahren waren Smog und saurer Regen die Problemfelder. Sichtbar wurden die Probleme vor allem durch den sogenannten Industrieschnee¹ und das Waldsterben. Trotz vieler Maßnahmen und Verbesserungen ist die Luftqualität auch heute noch belastet. Die Problemstoffe sind allerdings farb- und geruchlos und daher als solche ohne Messgeräte schwer feststellbar.

Saubere Luft ist maßgeblich für eine gesunde Umwelt. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) beschäftigt sich zum Schutz des Menschen und der Natur seit langem mit Empfehlungen zur Vermeidung von verschiedenen Schadstoffen. Diese Empfehlungen fließen zumeist in die Gesetzgebung der Staaten, aber auch der EU ein. Zudem erforscht die WHO auch die Ursachen der Luftverschmutzung. Bereits am 16. Juni 1999 verabschiedete die WHO eine Charta in der dritten Ministerkonferenz in London². Sie äußerte Besorgnis über die bisher nicht im vollen Umfang erkannten Auswirkungen von verkehrspolitischen Entscheidungen auf Gesundheit und Umwelt. Die Öffentlichkeit wurde bisher nicht ausreichend über die umwelt- und gesundheitsschädlichen Folgen des motorisierten Verkehrs aufgeklärt bzw. darüber, welche Beiträge der Einzelne zur Verbesserung der Situation leisten kann.

Der Oö. LRH prüfte 2008 und 2011 den Bereich „Öffentlicher Personennahverkehr“ in Oberösterreich. Eine der Feststellungen damals war: „Das Land möchte bis zum Jahr 2021 den derzeitigen Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr von 15 Prozent halten.“³ Da das Ziel sehr global war, empfahl der LRH bereits 2008, dieses zu operationalisieren und über Erfolgskriterien messbar zu machen.

Am 7.4.2011 forderte der Oö. Landtag die Oö. Landesregierung unter anderem auf, „als Zielvorgabe die Anhebung des ÖV-Anteils der täglich nach Linz einpendelnden Personen auf zumindest 30 Prozent bis zum Jahr 2025 zu verfolgen.“ Eine 2012 durchgeführte Verkehrserhebung⁴ ergab, dass sich in Oberösterreich der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs auf 10,2 Prozent des Gesamtverkehrs reduziert hatte.

- 1.2.** Trotz der bereits seit langem vorliegenden Erkenntnisse und Beschlüsse gelang es bislang nicht, eine Trendwende zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Aus Sicht des LRH braucht es dazu eine breite politische Willensbildung für entsprechende Maßnahmen.

¹ Gelb oder bräunlich gefärbter Schneefall, der in Oberösterreich vor allem rund um das Linzer Industriegebiet aufgetreten ist.

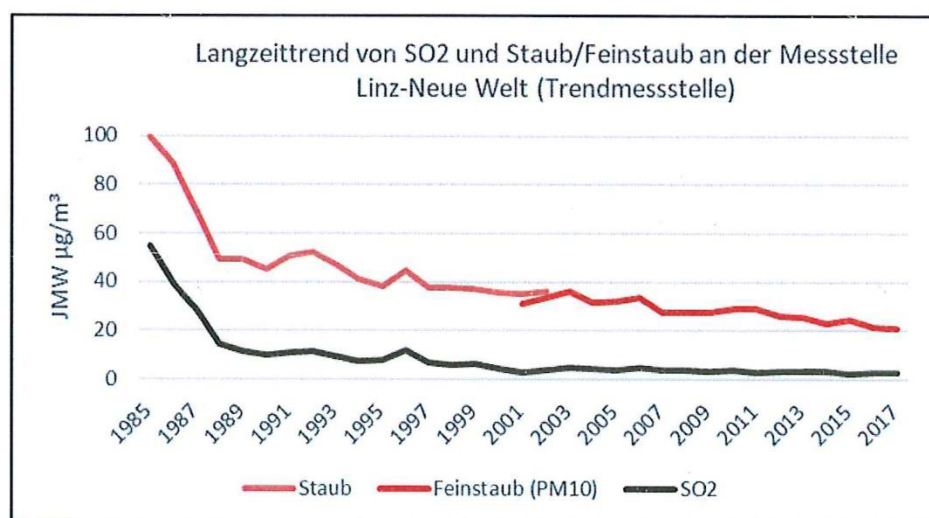
² http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/88576/E69044g.pdf?ua=1

³ https://www.lrh-ooe.at/Mediendateien/Berichte2011/IP_Offene_Empfehlungen_Bericht.pdf

⁴ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PK_LH-Stv._Hiesl__LR_Entholzer_20.1.2014_Internet.pdf

Informationen der Bevölkerung über das Thema Luftgüte, Verkehr und gesundheitliche Folgen erfolgen zumeist im Zusammenhang mit Verboten und Beschränkungen. Es wäre viel wichtiger darzustellen, welche Auswirkung die Luftverschmutzung auf jede Einzelne bzw. jeden Einzelnen haben kann und welche Beiträge jeder Einzelne zur Verbesserung der Situation leisten kann.

- 1.3.** *Dazu teilte das in der OÖ Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied mit: In ganz Oberösterreich hat sich in den letzten Jahrzehnten die Luftqualität dramatisch verbessert - auch in Linz. Die über lange Sicht positive Entwicklung der Linzer Luftparameter lässt sich gut am Trend von Schwefeldioxid und Staub an der Trendmessstelle Linz-Neue Welt ablesen. Die augenfälligsten Verbesserungen waren Großteils auf Maßnahmen der Industrie zurückzuführen.*



- 2.1.** Die Europäische Kommission (EK) stellte 2017 in ihrem Bericht zur Umsetzung der Umweltpolitik in Österreich⁵ an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie den Ausschuss der Regionen zum Thema Luftgüte Folgendes fest:

„Für das Jahr 2013 schätzt die Europäische Umweltagentur, dass etwa 6.960 vorzeitige Todesfälle auf Feinstaubbelastung zurückzuführen waren, 330 auf Ozonkonzentrationen und 910 auf Konzentrationen von Stickstoffoxid. Das hängt auch mit den Überschreitungen der EU-Standards für Luftqualität zusammen.

Schätzungen zufolge liegen die externen Gesundheitskosten, die aufgrund der Umweltverschmutzung in Österreich entstehen, über 5 Mrd. Euro im Jahr (mit Einkommensanpassung, 2010), wobei nicht nur der grundlegende Wert eines Lebens bei bester Gesundheit berücksichtigt wird, sondern auch direkte Kosten für die Wirtschaft. Diese direkten wirtschaftlichen Kosten beziehen sich auf jährlich fast 2 Millionen verlorene Arbeitstage aufgrund von Krankheiten im Zusammenhang mit Luftverschmutzung. Damit sind Kosten für Arbeitgeber in Höhe von 249 Mio. Euro im Jahr (mit Einkommensanpassung, 2010), für das Gesundheitswesen mit über

⁵ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5967-2017-ADD-2/de/pdf>

24 Mio. Euro im Jahr (mit Einkommensanpassung, 2010) und für die Landwirtschaft (Ernteauffälle) in der Höhe von 82 Mio. Euro im Jahr (2010) verbunden.

Aufgrund der anhaltenden Verletzungen der Vorschriften bezüglich der Luftqualität (bei NO₂), die erhebliche negative Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt haben, leitet die EK Vertragsverletzungsverfahren gegen alle betroffenen Mitgliedstaaten einschließlich Österreich ein. Ziel ist es, geeignete Maßnahmen zu setzen, um alle Gebiete zur Erfüllung der Vorgaben zu bringen.“

Geschieht das nicht, entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit Urteil vom 19. November 2014 (C404/13), dass die nationalen Gerichte verpflichtet wären, gegenüber den zuständigen Behörden jede erforderliche Maßnahme zu erlassen, wenn Luftqualitätsgrenzwerte überschritten werden. Eine darauf gerichtete Klage kann grundsätzlich von jedem betroffenen Bürger oder jeder Bürgerin eingebracht werden. Auch in Österreich gibt es bereits derartige Gerichtsverfahren, diese sind aber bisher noch nicht rechtsgültig abgeschlossen.

- 2.2.** Der LRH hält fest, dass die zuständige Behörde in der Erfüllung gesetzlicher Vorgaben rechtzeitig wirkungsvolle Maßnahmen setzen muss, um Klagen Betroffener vorzubeugen. Bei dauernder Überschreitung von Grenzwerten (siehe Pkt. 30.2) drohen auch hohe Vertragsstrafen der EU.

Schadstoffe

- 3.1.** Luftschadstoffe werden nach unterschiedlichen Kriterien gegliedert: Sie können gasförmig (Schwefeldioxid, Stickoxide) oder partikulär (Feinstaub (PM₁₀ bzw. PM_{2,5})) sein und aus natürlichen oder menschengemachten Quellen stammen. Schadstoffe werden direkt in die Atmosphäre emittiert (Schwefeldioxid, Stickoxide) oder sie entstehen dort auf Grund von chemischen Reaktionen (bodennahes Ozon entsteht aus Stickoxiden (NO_x) und flüchtigen organische Verbindungen bei intensiver Sonneneinstrahlung). Schon das Vorhandensein von Luftschadstoffen kann negative gesundheitliche Auswirkungen haben – nicht erst ab der Überschreitung eines Grenzwertes. Diese hängen stark von der Konstitution der jeweiligen Person ab; Kinder, Ältere, gesunde oder kranke Menschen sind unterschiedlich betroffen.
- 3.2.** Viele Luftschadstoffe sind für den Menschen unsichtbar und geruchlos. Ihre Existenz und die negativen Auswirkungen sind daher schwer vermittelbar. Aus gesundheitlichen Gründen müsste das Ziel nicht nur die Einhaltung von Grenzwerten sein, sondern, die Luftschadstoffe generell so gering wie nur möglich zu halten. Derzeit ist es schwierig, dies mit der gelebten Mobilität, deren Schwerpunkt auf dem motorisierten Individualverkehr (MIV) liegt, und wirtschaftlichen Interessen in Einklang zu bringen.

RECHTLICHER RAHMEN UND GRENZWERTE

- 4.1.** Die Luftqualität wird auf unterschiedlichen Ebenen gesetzlich geregelt. Maßgeblich für die zum Prüfungszeitpunkt geltenden Vorschriften sind die „Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über

Luftqualität und saubere Luft für Europa⁶ (Luftqualitätsrichtlinie), das „Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe“ (IG-L) und das „Bundesgesetz über Maßnahmen zur Abwehr der Ozonbelastung und die Information der Bevölkerung über hohe Ozonbelastungen“ (Ozongesetz). Siehe Anlage.

Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa

- 5.1.** Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union legten in der Luftqualitätsrichtlinie unter anderem fest, dass es zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt insgesamt von Bedeutung ist, den Ausstoß von Schadstoffen an der Quelle zu bekämpfen sowie die effizientesten Maßnahmen zur Emissionsminderung zu ermitteln und auf lokaler, nationaler und gemeinschaftlicher Ebene anzuwenden.

Zu diesem Zweck wurden Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Benzol erlassen, die bis zum 1.1.2010 erreicht werden mussten. Gemäß Artikel 22 der Luftqualitätsrichtlinie konnte ein Mitgliedsstaat, wenn in einem bestimmten Gebiet oder Ballungsraum die Grenzwerte nicht bis 2010 eingehalten werden, diese Fristen um höchstens fünf Jahre verlängern. Voraussetzung dafür war, dass gemäß Artikel 23 ein Luftqualitätsplan erstellt wurde. Dieser Plan musste geeignete Maßnahmen enthalten, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann. Des Weiteren wurden im Anhang der Luftqualitätsrichtlinie Alarm- und Informationsschwellen festgelegt.

Oberösterreich stellte einen Antrag auf Verlängerung der Frist für die Einhaltung des Grenzwertes bei NO₂ für mehrere Gebiete. Diesem Antrag wurde nur teilweise Rechnung getragen. Für das Gebiet Ballungsraum Linz (Linz) wurde die Frist bis zum 31.12.2014 verlängert. Seit 1.1.2015 sind Österreich bzw. Oberösterreich verpflichtet, auch in diesem Gebiet die Grenzwerte für NO₂ einzuhalten.

- 5.2.** Dies bedeutet, dass für Linz seit mindestens drei Jahren die Grenzwerte verpflichtend einzuhalten sind. In allen anderen Gebieten Oberösterreichs – vor allem auch auf der Autobahn A 1 zwischen Haid und Enns (A 1) – seit mehr als acht Jahren.

Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (IG-L)

- 6.1.** Ziele des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe sind:
- der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigendem Verkehrslärm,
 - die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:de:PDF>

- die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität in Gebieten sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen.

Wird ein Grenzwert überschritten, hat eine Statuserhebung zu erfolgen, die auf der Internetseite des Landes veröffentlicht⁷ werden muss.

Österreich hat bei der Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie zum Teil strengere – bereits bestehende – Grenzwerte im IG-L festgelegt. Die Notwendigkeit von Maßnahmen orientiert sich allerdings an der Erreichung der weniger strengen Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie.

- 7.1.** Zur Erreichung der gesetzlich festgelegten Ziele hat der Landeshauptmann unter Bedachtnahme auf diverse Gesetze und Regelungen⁸ ein Maßnahmenprogramm zu erstellen.

Darin sind jene Schritte festzulegen, die ergriffen werden, um die Einhaltung der Grenzwerte nach der Luftqualitätsrichtlinie zu gewährleisten. Im Programm sind für jede Maßnahme das Gebiet, in dem sie gilt, sowie eine Umsetzungsfrist festzulegen. Das Programm ist alle drei Jahre insbesondere in Bezug auf seine Wirksamkeit zur Erreichung der Ziele des Gesetzes zu evaluieren und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Des Weiteren legt das Gesetz fest, dass das Programm spätestens 21 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenz- oder Zielwertüberschreitung gemessen wurde, auf der Internetseite des Landes und auf der Internetseite des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft⁹ kundzumachen ist.

In Oberösterreich ist auf Grund der Geschäftsverteilung der Landesregierung das für Umweltschutz zuständige Regierungsmitglied mit diesen Aufgaben betraut. Die von diesem im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung anzuordnenden Maßnahmen werden im Abschnitt 4 des IG-L definiert und betreffen unter anderem die Beschränkung von Geschwindigkeiten und das Erlassen von Fahrverboten für unterschiedliche Fahrzeugklassen in den Sanierungsgebieten. Laut Auskunft des zuständigen Regierungsmitglieds der Landesregierung gab es vom zuständigen Bundesminister keinen Kontakt bzw. keine Weisung bezüglich anzuordnender Maßnahmen.

Das in der OÖ Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied beauftragte die Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft (UWD) mit der Erstellung der Statuserhebungen und Maßnahmenprogramme. Vor allem zur Erstellung eines aktuellen Maßnahmenprogrammes NO₂ Linz wurde das Umweltbundesamt (UBA) ab 2015 beigezogen.

- 7.2.** Der LRH anerkennt die mittlerweile jahrelangen Vorarbeiten der UWD zur Erstellung eines Maßnahmenprogramms betreffend die Grenzwertüberschreitung NO₂ in Linz. Zum Prüfungszeitpunkt war das Maßnahmenprogramm für Linz noch immer nicht in Kraft gesetzt.

⁷ <http://www.land-oberoesterreich.gv.at/41338.htm>

⁸ nationale Programme gemäß § 6 des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft, Pläne und Programme gemäß § 13 des Ozongesetzes und erarbeiteter Maßnahmen gemäß § 3 des Klimaschutzgesetzes, sowie unter Nutzung von Synergieeffekten mit lokalen, regionalen und bundesweiten Energie- und Klimaschutzmaßnahmen

⁹ seit 8. Jänner 2018: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus

- 8.1.** Der Landeshauptmann hat im Falle der Überschreitung eines Alarmwerts (siehe Anlage) gemäß IG-L die Bevölkerung in dem betroffenen Gebiet über das Vorliegen dieser Überschreitung zu informieren und Sofortmaßnahmen durch Verordnung in Kraft zu setzen.

Auf Grund der bisherigen Erfahrungen wird eine Überschreitung des Alarmwertes von $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei NO_2 als sehr unwahrscheinlich gesehen. Es musste daher bislang keine Verordnung erlassen werden. Laut Angabe der Abteilung US würde im Alarmfall wie bei Ozonalarm bzw. wie in einem Katastrophenfall vorgegangen werden.

Bei länger anhaltenden Feinstaubbelastungen wird die Bevölkerung auch ohne gesetzliche Vorgaben informiert und zu einem emissionsmindernden Verhalten angeregt.

- 8.2.** Der LRH kann wegen der Unwahrscheinlichkeit des Eintretens eines Alarmfalles bei NO_2 das Vorgehen der Landesdienststellen grundsätzlich nachvollziehen. Er empfiehlt dennoch, eine den gesetzlichen Erfordernissen entsprechende Vorgangsweise vorzubereiten.

Ozongesetz

- 9.1.** Zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor akuten hohen Ozonbelastungen legt das Gesetz die Werte für die Immissionskonzentration von Ozon für die Informationsschwelle und die Alarmschwelle fest. Der Landeshauptmann hat die Überschreitung der Informationsschwelle und der Alarmschwelle für sein Gebiet festzustellen, wenn der jeweilige Wert an zumindest einer Messstelle eines Ozon-Überwachungsgebietes¹⁰ überschritten wurde. Des Weiteren hat er die Bevölkerung über die Überschreitungen der Informationsschwelle bzw. der Alarmschwelle unverzüglich (insbesondere im Weg des Österreichischen Rundfunks) zu informieren. Sobald die Informationsschwelle bzw. die Alarmschwelle an allen Messstellen innerhalb eines Ozon-Überwachungsgebietes nicht mehr überschritten wird und ein erneutes Überschreiten innerhalb von 24 Stunden nicht zu erwarten ist, hat der Landeshauptmann die Bevölkerung darüber zu informieren. Des Weiteren hat er einen Aktionsplan für Sofortmaßnahmen zu erstellen, wenn das Risiko einer Überschreitung der Alarmschwelle für mindestens drei aufeinander folgende Stunden besteht. Die Maßnahmen müssen darauf abzielen, die Höhe und Dauer der Überschreitung zu reduzieren.

In Oberösterreich ist auf Grund der Geschäftsverteilung der Landesregierung das für Umweltschutz zuständige Regierungsmitglied mit diesen Aufgaben betraut. Die von diesem im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung anzuordnenden Maßnahmen werden in § 15 Ozongesetz definiert.

¹⁰ Insgesamt gibt es in Österreich acht Ozon-Überwachungsgebiete. Oberösterreich befindet sich im Gebiet Nummer drei „Oberösterreich und nördliches Salzburg“.

LUFTMESSNETZ IN OBERÖSTERREICH

10.1. Das Luftmessnetz des Landes OÖ umfasst derzeit 19 Luftprüfstationen, in denen sowohl Luftschadstoffe als auch meteorologische Parameter registriert werden, sowie fünf rein meteorologische Stationen. Diese Stationen befinden sich nicht immer auf landeseigenen Grundstücken; es lagen nicht immer Vereinbarungen für die uneingeschränkte Nutzung vor.

Für Messungen über kürzere Zeitabschnitte an verschiedenen Standorten stehen mobile Container, welche baugleich mit den fixen Stationen sind, zur Verfügung. Diese können auch von Gemeinden, Behörden oder zivilen Institutionen für Messungen angefordert werden. Es gibt derzeit eine Warteliste mit Prioritätenreihung. Über jede Messreihe wird ein schriftlicher Endbericht verfasst, der auf der Internetseite des Landes OÖ¹¹ publiziert wird.

Eine weitere Methode sind Messreihen mit Passivsammlern¹². Diese sind, wenn auch bei geringerer Messgenauigkeit, kostengünstig durchzuführen. Eingesetzt werden sie vor allem zur Erkundung für die Aufstellung von Messcontainern und für großflächige Hintergrundmessungen. Letztere wurden gemeinsam mit dem Magistrat Linz für das Stadtgebiet Linz in den Jahren 2011, 2012 und 2014-2016 durchgeführt. Die entsprechenden Berichte wurden auf der Internetseite des Magistrates Linz veröffentlicht.¹³

Wo welche Messstationen aufgestellt werden müssen, gibt grundsätzlich die EU-Verordnung und im speziellen die IG-L Messkonzeptverordnung 2012 vor. Darin werden die Untersuchungsgebiete und die regionale Verteilung festgelegt. Die jeweiligen Messstationen werden so positioniert, dass sie repräsentativ für ähnliche Gegebenheiten sind. So können aus den Messwerten für die Station Römerberg in Linz Rückschlüsse auf innerstädtisch gleichgelagerte Straßenzüge getroffen werden und von der Messstelle Enns-Kristein an der A 1 auf andere Autobahnabschnitte. Werden bei einer Messstelle 80 Prozent eines Grenzwertes erreicht, so darf diese grundsätzlich nicht mehr verändert werden. Weitere Messstellen dienen dem UBA als Referenzmessstellen. Sie liefern über einen sehr langen Zeitraum Messdaten und dienen der Langzeitbeobachtung. Veränderungen bei diesen Messstellen dürfen nur mit Zustimmung des UBA erfolgen, grundsätzlich sind sie aber zu vermeiden. Jede Messstelle wird entsprechend dokumentiert¹⁴ und der EK gemeldet.

¹¹ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/weitere_luftguetemessungen.htm

¹² Passivsammler sind einfache Messvorrichtungen, in denen Umgebungsluft an einem Absorptionsmittel absorbiert und das Reaktionsprodukt (Umwandlung von NO₂ in Nitrit) im Labor photometrisch untersucht wird. Es kann damit der Gehalt an NO₂ in der Umgebungsluft mit einer Genauigkeit von +/- 10 bis 20 Prozent bestimmt werden. Die Methode eignet sich somit zur flächendeckenden Überwachung der NO₂-Konzentration in der Luft.

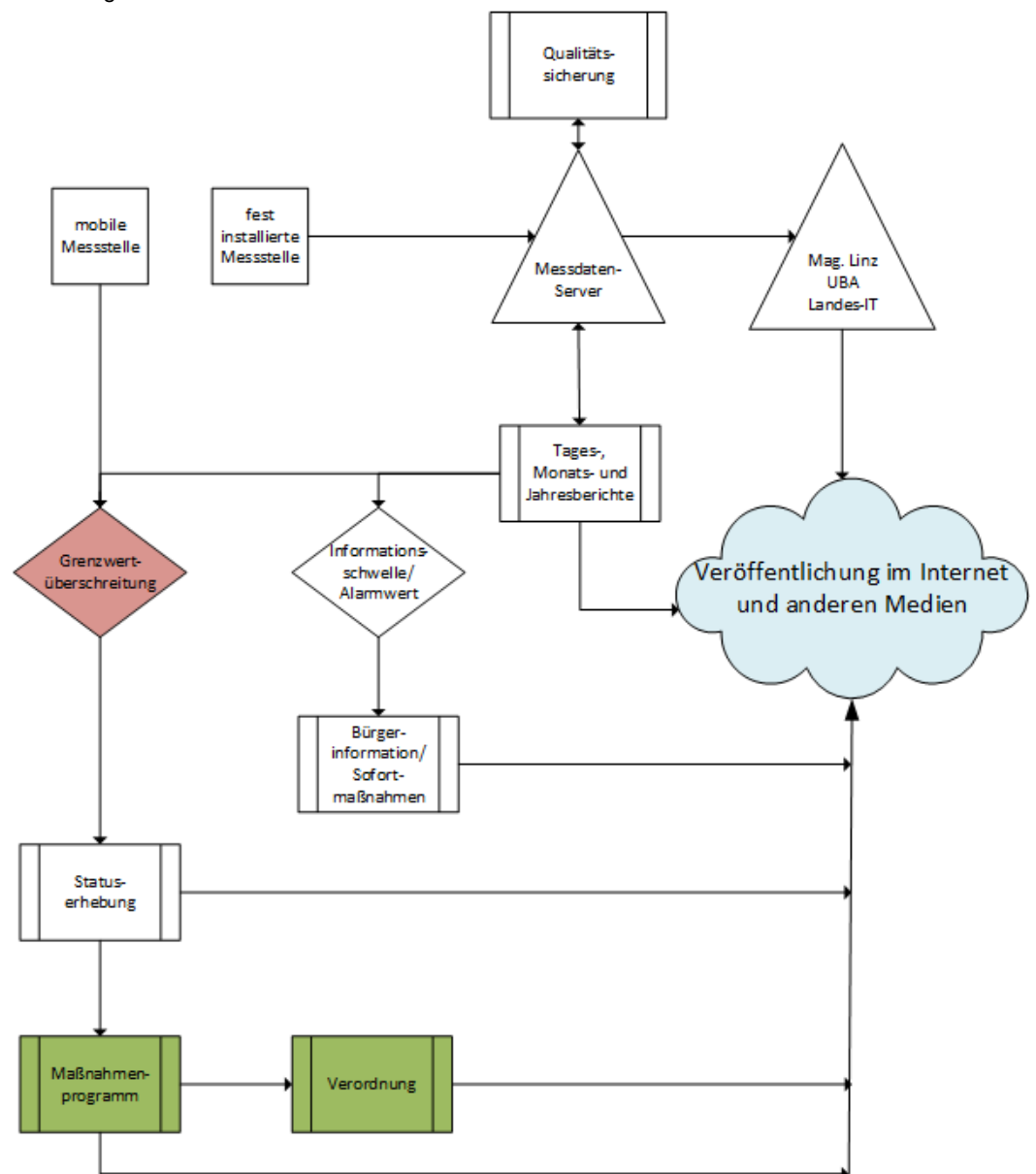
¹³ <https://www.linz.at/umwelt/3839.asp>

¹⁴ <http://www.land-oberoesterreich.gv.at/17980.htm>

Die Messstellen generieren aus der kontinuierlichen Messung Halbstundenmittelwerte (HMW) und übertragen diese an einen zentralen Rechner bei der Abteilung US. Dieses Messnetz erfordert eine entsprechende qualitative IT-Anbindung und hohe Sicherheitserfordernisse, welche zum Prüfungszeitpunkt in Überarbeitung waren.

Wird bei einer dieser Messstellen ein Grenzwert überschritten, so werden die entsprechenden Prozesse bis zur Verordnung von Maßnahmen ausgelöst.

Abbildung 1: Ablauf vom Messwert bis zur Maßnahme



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Auskünfte der Abteilung US

Die im Zentralrechner gesammelten Messdaten werden täglich einer Qualitätssicherung unterzogen und auf Plausibilität geprüft. Die Rohdaten werden auch direkt an das UBA übermittelt und am Webserver des Landes publiziert. Die Rohdaten im zentralen Rechner können nicht verändert, sondern lediglich als gültig oder ungültig gekennzeichnet werden.

Das Land OÖ mit seiner Umwelt Prüf- und Überwachungsstelle ist als einziges Bundesland in Österreich für die Erfassung und Verarbeitung akkreditiert; es muss sich periodisch einer Reakkreditierung unterziehen. Die Umwelt Prüf- und Überwachungsstelle ist auch Veranstalter von Ringversuchen in Österreich und Teilnehmer an solchen, bei denen die EU-Mitgliedsländer ihre Messmethoden kalibrieren und abstimmen.

- 10.2.** Der LRH gewann den Eindruck, dass in den Abteilungen US – bei der Tätigkeit als Umwelt Prüf- und Überwachungsstelle – und Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht (AUWR) ein hohes Maß an fachlicher und juristischer Kompetenz vorhanden ist. Dies wird vom UBA bestätigt und zeigt sich auch in der geringen Erfolgsquote der zahlreichen Einsprüche gegen Verordnungen.

Der LRH empfiehlt der Abteilung US, in ihrer Dokumentation auch die jeweiligen Besitzverhältnisse der Grundstücke aufzunehmen. Bei den Mietverhältnissen wäre darauf zu achten, dass die notwendigen Rechte für den uneingeschränkten Betrieb der Messstelle vertraglich eingeräumt sind.

- 11.1.** Die Messwerte werden in aktueller Form auf der Home-Page des Landes veröffentlicht.¹⁵ Es finden sich auf diesen Seiten aktuelle Messdaten, die Downloadmöglichkeit von Messdatenreihen und sämtliche Luftgüteberichte (Tages-, Monats- und Jahresberichte).

¹⁵ <http://www.land-oberoesterreich.gv.at/657.htm>

Die Darstellung der aktuellen Messdaten sieht folgendermaßen aus:

Abbildung 2: Darstellung aktueller Messdaten

Stickstoffdioxid - als Halbstunden Mittelwert am 18.01.2018 14:00



Station	Messwert
Linz-Römerbergtunnel	93.8 µg/m³
Linz-24er-Turm	69.7 µg/m³
Haid	69.3 µg/m³
Enns-Kristein 3	68.2 µg/m³
Linz-Stadtpark	61.4 µg/m³

Quelle: Home-Page des Landes OÖ

In der obigen Darstellung gilt: Je länger der grüne Balken, desto belasteter ist die Luft.

- 11.2.** Der LRH beurteilt die derzeitige Darstellung in Balkenform durch die Farbgebung als nicht aussagekräftig genug. Entsprechend einem Ampelsystem, würde die Darstellung mittlerer Belastungswerte in gelber Farbe die Datenlage besser visualisieren. Überdies könnte eine standortbezogene Anzeige für mobile Endgeräte (App) die Information für Bürger verbessern.

Der LRH verweist auf eine „Projektgruppe Umweltinformation“ unter der Leitung des UBA¹⁶ die sich mit einer österreichweit einheitlichen Darstellung von Umweltinformationen beschäftigt.

PROBLEMFELDER UND GRENZWERTÜBERSCHREITUNGEN

- 12.1.** Die Handlungsfelder zum Thema Luftgüte haben sich im Lauf der Zeit immer wieder verändert. Derzeit sind die bekannten Problemfelder neben Ozon vor allem Feinstaub und NO₂. Auf Grund weiterer wissenschaftlicher Forschungen kann aber bereits heute davon ausgegangen werden, dass weitere Problemfelder identifiziert werden. So hat die WHO im Jahr 2016 eine Überarbeitung ihrer „Luftqualitätsrichtlinien“ eingeleitet. 2020 soll ein Ergebnis vorliegen.

Ozon

- 13.1.** Ozon (O₃) ist einer der Luftschadstoffe, der nicht direkt emittiert wird, sondern erst unter Sonneneinstrahlung aus Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen entsteht. Für letztere ist überwiegend der Verkehr verantwortlich.

O₃ ist ein äußerst aggressives Gas, das mit allen Oberflächen, auf die es trifft, reagiert. In den bodennahen Luftschichten der Atmosphäre können – besonders im Sommer – erhöhte Konzentrationen auftreten, die bei empfindlichen Personen (etwa zehn Prozent der Bevölkerung) zu Reizungen der Schleimhäute und zu Atemwegsbeschwerden führen sowie die Vegetation schädigen können. Andererseits wirkt O₃ auch desinfizierend und trägt zur Luftreinigung bei. Deshalb wurde es früher – als es nur natürlich entstandenes O₃ gab – generell als nützlich angesehen.

Die Ozonkonzentration wird seit 1982 im automatischen Luftmessnetz kontinuierlich registriert.

- 14.1.** Im Jahr 2015 war die Ozonbelastung höher als in den Jahren zuvor. Die Informationsschwelle (180 µg/m³) wurde insgesamt an sechs Tagen im Juli und August an zumindest einer Station überschritten¹⁷; gleichzeitig betroffen waren maximal drei Stationen.¹⁸ Am 17.7.2015 sowie vom 8.8. bis zum 15.8.2015 wurden Ozoninformationen gemäß Ozongesetz ausgesendet.

Im Jahr 2016 war die Ozonbelastung wieder im Normalbereich. Dies lag vor allem am wechselhaften Wetter im Hochsommer und den hohen Niederschlägen im Juli. Die Informationsschwelle wurde nicht überschritten und auch der Zielwert für den Gesundheitsschutz wurde mit einer Ausnahme (Station am Feuerkogel) eingehalten. Der Zielwert zum Schutz der Pflanzen wurde 2016 überall eingehalten, im Fünf-Jahresmittel wurde er nur in Grünbach bei Freistadt überschritten.¹⁹

¹⁶ <https://www.ref.gv.at/Umweltinformation.1024.0.html>

¹⁷ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/Jahresbericht_2015.pdf

¹⁸ Traun, Grünbach bei Freistadt und Enzenkirchen.

¹⁹ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/Jahresbericht_2016.pdf

2017 gab es im Juni an zwei Messstellen²⁰ eine Überschreitung der Informationsschwelle.

- 14.2.** Über- bzw. Unterschreitungen des Ozonwertes werden vor allem der jeweiligen Wettersituation zugeschrieben. Aus Sicht des LRH sollten vorbeugende Maßnahmen so gesetzt werden, dass sie – unabhängig von Witterungseinflüssen – die Einhaltung der Grenzwerte gewährleisten. Dabei wäre zur Verringerung der Ozonbelastung u.a. die Reduktion der Emissionen der Ozonvorläufersubstanz NO_x hilfreich.

Feinstaub

- 15.1.** Schwebestaub ist ein komplexes und heterogenes Gemisch aus festen und flüssigen luftgetragenen Teilchen. Grundsätzlich kann zwischen primären und sekundären Partikeln unterschieden werden. Erstere werden als primäre Emissionen direkt in die Atmosphäre abgegeben, letztere entstehen durch luftchemische Prozesse aus gasförmig emittierten Vorläufersubstanzen (z.B. Ammoniak, Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, flüchtige organische Verbindungen).²¹

Hohe Emissionsdichten primärer Partikel spielen in allen Städten eine wesentliche Rolle, wobei Belastungsschwerpunkte v.a. verkehrsnah beobachtet werden. Als dominierende Quellen lassen sich Straßenverkehr (Dieselabgase und Nicht-Abgasemissionen wie Wiederaufwirbelung von Straßenstaub und Abrieb) sowie Hausbrand identifizieren; gebietsweise auch Emissionen aus Industrie und Gewerbe. Die primären PM₁₀-Emissionen der Schwerindustrie haben speziell in Linz einen erheblichen Anteil an der PM₁₀-Belastung.

Im ostösterreichischen außeralpinen Raum stellen Ferntransport und – bei langanhaltenden windschwachen Wetterlagen – regionale Schadstoffakkumulation (lange Verweilzeit der Luft im Umkreis von ~100 km) einen wesentlichen Faktor für erhöhte PM₁₀-Belastungen dar; dies in abgeschwächtem Ausmaß auch im Oberösterreichischen Alpenvorland (Quelle UBA).

Noch gefährlicher als PM₁₀ wird der Feinstaub mit der Bezeichnung PM_{2,5} eingeschätzt. Grundsätzlich gelten für PM_{2,5} jetzt schon strengere Grenzwerte als für PM₁₀. Die als Feinstaub (PM_{2,5}) bezeichnete Staubfraktion enthält 50 Prozent der Teilchen mit einem Durchmesser von 2,5 µm, einen höheren Anteil kleinerer Teilchen und einen niedrigeren Anteil größerer Teilchen. PM_{2,5} ist eine Teilmenge von PM₁₀;

- 15.2.** Das Thema Feinstaub hat in Österreich regional differenziert unterschiedliche Bedeutung. Während es in Oberösterreich in den letzten Jahren keine Grenzwertüberschreitungen mehr gab, gilt Feinstaub in anderen österreichischen Städten und Zentralräumen noch als Hauptproblem. Dies kann jedoch laut UWD noch nicht als endgültige Entwarnung in Bezug auf die Feinstaubbelastungen in Oberösterreich angesehen werden.²²

²⁰ Braunau und Steyr

²¹ <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/BE277-Kurzfassung.pdf>

²² siehe auch Evaluierungsbericht PM₁₀ der UWD aus 2015

Stickstoffdioxid

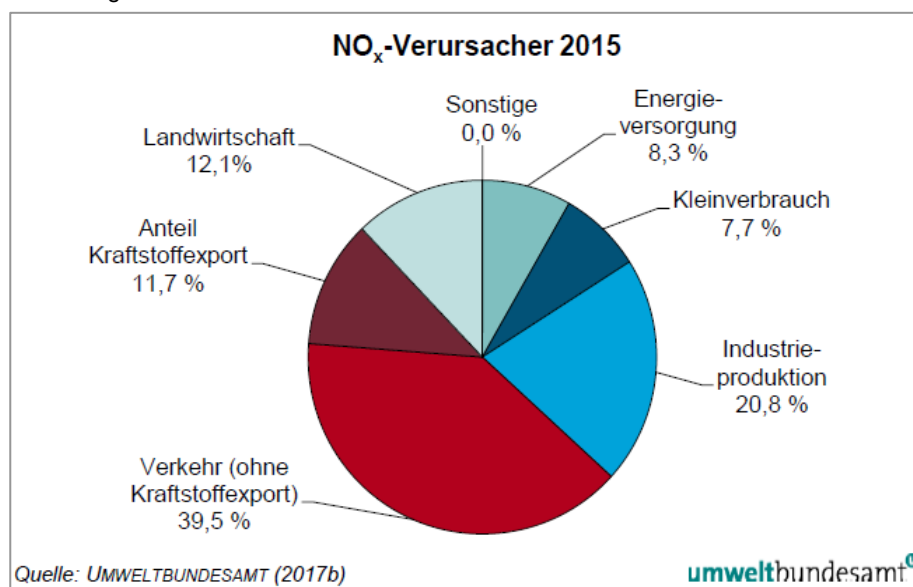
16.1. Stickoxide entstehen überwiegend als unvermeidliche Nebenprodukte bei der Verbrennung von Brenn- und Treibstoffen bei hoher Temperatur²³. Der mit Abstand größte Verursacher dafür ist der Verkehr. Stickstoffdioxide entstehen dabei – technologisch bedingt – vor allem beim Verbrennungsvorgang in Dieselmotoren. Bei den zugelassenen Fahrzeugen in Österreich überwiegt die Dieselmotortechnik, nicht zuletzt gefördert durch die Steuererleichterung für Dieselmotoren (sogenanntes „Dieselprivileg“).

Die EU hat für Kraftfahrzeuge Abgasnormen festgelegt, welche allerdings nur am Prüfstand und nicht im Realbetrieb gemessen werden. Das führte dazu, dass Hersteller spezielle Betriebsmodi der Motoren vorsahen, damit die Grenzwerte am Prüfstand eingehalten werden. Dies wurde unter anderem in der Stellungnahme der UWD vom 9.6.2017 an das Bundesministerium im Zusammenhang mit einem Auskunftersuchen der EU (siehe Pkt. 30) mitgeteilt. Im Straßenverkehr emittieren Diesel-PKW der Euro-Klasse 5 wesentlich mehr Stickoxide als ein durchschnittlicher Diesel-PKW der Euro-Klasse 4. Der Realbetrieb der Euro-Klasse 6 Diesel-PKW zeigt ebenso wesentlich höhere Emissionen, als erwartet wurde.

Bei Fahrzeugen mit installierten Abgasreinigungsanlagen gibt es zudem Manipulationsmöglichkeiten, um diese – illegalerweise – durch den Fahrzeughalter außer Betrieb zu setzen. Damit wird die Motorleistung erhöht; die Abgaswerte steigen stark an.

Für den Menschen ist NO₂ besonders schädlich, da es die Lungenfunktion beeinträchtigt. Folgende Grafik gibt einen Überblick über die NO_x-Verursacher (als Vorläuferstoff für NO₂) des Jahres 2015 in Österreich:

Abbildung 3: Anteil der NO_x-Verursacher 2015 in Österreich



Quelle: Umweltbundesamt

²³ Umweltbundesamt 2015

- 16.2.** Aus Sicht des LRH haben die Kfz-bezogenen Konzepte zur Emissionssenkung ihr Ziel nicht erreicht, da die Autoindustrie ihre Zusagen im Realbetrieb nicht eingehalten hat. Aus den Unterlagen der Abteilung US geht hervor, dass dies auf Kongressen schon im Jahr 2012 diskutiert wurde. Es ergingen Aufrufe – vor allem an die EK –, die Vorschriften zu verschärfen. Um nunmehr kurzfristig und wirksam die Grenzwerte einzuhalten, wird es erforderlich sein, auch auf ergänzende Maßnahmen wie Verringerung der Fahrtenanzahl zurückzugreifen.

Die Nutzung von Geräten, die bei Dieselfahrzeugen die Abgasreinigungsfunktion außer Betrieb setzen und somit den Schadstoffausstoß des Fahrzeuges erhöhen, sollte geahndet werden.

SANIERUNGSGEBIETE UND MASSNAHMEN

- 17.1.** Sanierungsgebiet im Sinne des § 2 Abs. 8 IG-L ist das Bundesgebiet oder jener Teil des Bundesgebietes, in dem sich Emissionsquellen befinden, die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsgrenzwertüberschreitung geleistet haben und für die in einem Programm gemäß § 9a IG-L Maßnahmen vorgesehen werden können. In Oberösterreich wurden die Grenzwerte des IG-L für PM₁₀ und NO₂ an mehreren Stellen überschritten. Dazu wurden 2007 Maßnahmen-Verordnungen zur Stickoxidminderung erlassen. Diese Maßnahmen mussten nach den Vorgaben des IG-L in ein Programm nach § 9a IG-L umgewandelt, aktualisiert und ergänzt werden. Es wurden folgende vier Sanierungsgebiete definiert: Linz (NO₂), Linz-Steyregg (PM₁₀), Wels-Innenstadt (PM₁₀) und die Autobahn A 1 zwischen Enns und Haid (NO₂ u. PM₁₀).

Im Zeitraum Juli 2016 bis Juni 2017 wurden von der Oö. Umweltschutzbehörde an acht Standorten im Stadtgebiet von Steyr Erkundungsmessungen des Luftschadstoffs NO₂ mit Passivsammlern durchgeführt.²⁴ An besonders straßen-nahen Messpunkten wurden deutlich erhöhte Einträge festgestellt. Die höchsten Konzentrationen von NO₂ wurden entlang der B122 am Blümelhuberberg (48,9 µg/m³) sowie im Kreuzungsbereich Citypoint (47,4 µg/m³) gemessen. Hier können Grenzwertüberschreitungen möglich sein.

- 17.2.** Der LRH empfiehlt, amtliche Messungen zur Überprüfung möglicher Grenzwert-überschreitungen durchzuführen.

²⁴ <http://www.ooe-umweltschutz.at/Mediendateien/BerichtLuftmessungSteyr.pdf>

Feinstaub Großraum Linz

18.1. Die Abteilung US veröffentlichte den „Evaluierungsbericht PM₁₀“ im Oktober 2015 mit folgendem Inhalt: „Seit 2001 enthält das IG-L einen Grenzwert für PM₁₀ von 55 µg/m³. Am 1.1.2005 trat der Grenzwert der EU und jener des IG-L in Kraft (Tagesmittelwert über 50 µg/m³ PM₁₀ an maximal 35 Tagen im Jahr²⁵). Die EU erstreckte die Frist für die Einhaltung bis Mitte 2011. Seither wurde dieser Wert (Tagesmittelwert) vor allem im Raum Linz, aber in manchen Jahren auch an weiteren Orten im ö. Zentralraum, überschritten.²⁶“

2010 wurde das Feinstaubkriterium des IG-L auf maximal 25 Tage Überschreitung im Jahr gesenkt. Im Jahr 2010 betrug die Anzahl der tatsächlichen Überschreitungstage bis zu 70; es traten Überschreitungen auch an Orten außerhalb ausgewiesener Sanierungsgebiete auf. Daher wurde ein neues Maßnahmenprogramm für alle Bereiche erstellt und im Herbst 2011 verlaubar. Über die bis 2011 aufgetretenen Grenzwertüberschreitungen wurden Stuserhebungen verfasst und in der Folge Schritte („Verordnung des Landeshauptmanns von Oberösterreich, mit der emissionsmindernde Maßnahmen für die Stadtgebiete Linz und Steyregg erlassen werden²⁷“) umgesetzt. Dieses baute auf ein vom Oö. Landtag beschlossenes 30-Punkte-Programm zur Senkung der Feinstaubemission auf.²⁸

2012 wurde der Grenzwert nach IG-L in Oberösterreich eingehalten; in den Jahren 2013 und 2014 wurde er nur an der Messstelle Linz-Römerberg überschritten.

Die Auswirkungen der bisherigen Staubminderungsmaßnahmen sowie möglicherweise auch der Klimaänderung bewirkten also noch keine völlige Einhaltung der Grenzwerte des IG-L, aber bereits eine deutliche Reduktion der Belastung und die Einhaltung des Grenzwertes der EU.

Ein wesentlicher Faktor für das Auftreten hoher PM₁₀-Konzentrationen ist das Auftreten von länger andauernden Hochdruckwetter in den Wintermonaten. Den Hauptanteil am Feinstaub bilden nach wie vor die Sekundärstaube, die sich aus Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Ammoniak gebildet haben. An zweiter Stelle kommen etwa zu gleichen Teilen Partikel aus dem Straßenverkehr und der Verbrennung von festen Brennstoffen. Jeweils 40 Prozent des PM₁₀ werden in Oberösterreich vom Verkehr und von der Raumwärmeerzeugung emittiert. In Linz stammt nach wie vor der überwiegende Teil der Primäremissionen aus der Industrie, auch wenn die absoluten PM₁₀-Emissionen dank des Staubreduktionsprogramms seit 2003 auf weniger als die Hälfte zurückgegangen sind.“

²⁵ Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl an Überschreitungen zulässig: Ab Inkrafttreten des Gesetzes bis 2004: 35 Überschreitungen; von 2005 bis 2009: 30 Überschreitungen; ab 2010: 25 Überschreitungen.

²⁶ https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/Evaluierungsbericht_PM10_2015.pdf

²⁷ Auf Grund der Überschreitungen bei Schwebstaub und PM₁₀ in den Jahren 1999 bis 2002 wurde 2003 eine Verordnung erlassen, die die voestalpine AG zur Reduktion ihrer Emissionen bis November 2007 um mindestens 1.610 Tonnen/Jahr Schwebstaub, davon mindestens 1.300 Tonnen/Jahr PM₁₀, ausgehend von den Staubemissionsdaten des Geschäftsjahres 2001, verpflichtete. Insgesamt mussten die emissionsmindernden Maßnahmen eine Reduktion von mindestens 60 Prozent, ausgehend von den Staubemissionen des Geschäftsjahres 2001 (Gesamtemission von 2.339 Tonnen/Jahr an Schwebstaub und 1.881 Tonnen/Jahr an PM₁₀), bewirken.

²⁸ https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/30-Punkte-Paket_gegen_Feinstaub.pdf

Lt. IG-L sind Maßnahmen zu ergreifen, wenn mehr als 25 Überschreitungstage aufgetreten sind. Das war im Raum Linz zuletzt 2011 der Fall, in Wels und an der A 1 zuletzt 2010. Allerdings konnte im Oktober 2015 noch keine Aussage getroffen werden, inwieweit die sehr günstigen meteorologischen Verhältnisse der letzten drei Jahre einem generellen Trend entsprechen, oder ob jederzeit wieder Jahre wie 2010/2011 auftreten können. Daher wurde aus fachlicher Sicht vorgeschlagen, noch eine weitere Evaluierungsperiode abzuwarten, bevor die Sanierungsgebiete verkleinert bzw. aufgelassen werden.

Der Jahresmittelwert IG-L ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wurde in den Jahren 2001 bis 2014 nie überschritten.

Die Abteilung US traf im Evaluierungsbericht zum PM_{10} -Trend 2001 bis 2014 folgende Aussagen:

- Die Anzahl der Überschreitungstage pro Station und die Anzahl der Stationen mit einer zu hohen Anzahl ist von Jahr zu Jahr unterschiedlich.
- Insgesamt geht der Trend aber eindeutig nach unten.
- Aus drei „guten“ Jahren lässt sich daher nicht schließen, dass das Sanierungsgebiet auf den Kernbereich der Stadt Linz reduziert werden kann.

Auch im Zeitraum zwischen 2015 bis 2017 wurden in Oberösterreich die Grenzwerte PM_{10} TMW im Bereich der zulässigen Überschreitungstage (25) eingehalten. Zuletzt waren Jahr 2017 an der Messstation Linz-Römerberg 25 Tage mit Überschreitung der $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu verzeichnen. Zwei weitere Linzer Messstationen (24er Turm und Stadtpark) wiesen mehr als 20 Tage mit Überschreitung auf.

- 18.2.** Der LRH sieht die Entwicklung der Feinstaubbelastung seit der Erlassung des Feinstaubprogramms im Jahr 2011 grundsätzlich positiv. Nachdem aber mehrere Stationen in Linz Grenzwertüberschreitungen nahe dem gesetzlichen zeitlichen Limit (25 Überschreitungstage) aufwiesen, kann nicht davon ausgegangen werden, dass das Thema Feinstaub in Linz abgeschlossen ist. Vielmehr ist es wichtig, das Sanierungsgebiet Linz vorläufig aufrecht zu erhalten, damit die bereits getroffenen Maßnahmen weiterwirken können.

Stickstoffdioxid Messstelle Enns-Kristein (A 1)

- 19.1.** Auf Grund der Grenzwertüberschreitung des NO_2 -Jahresmittelwertes an der Messstelle Enns-Kristein (A 1) für das Jahr 2003 wurde gemäß dem IG-L eine Statuserhebung²⁹ durchgeführt und am 25.8.2005 veröffentlicht. Es wurden Hintergrund- und weitere straßennahe Messungen durchgeführt. Als Sanierungsgebiet wurde der Streckenabschnitt der A 1 zwischen Haid (km 175,574) und Enns (km 154,966) ausgewiesen.

Des Weiteren führte die Abteilung US in der Statuserhebung 2005 aus: „Der Grenzwert des IG-L von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird derzeit im Ballungsraum Linz, im Stadtgebiet von Wels sowie in einem Korridor von bis zu 200 Meter entlang aller Autobahnen überschritten. Das heißt, ohne Maßnahmen, die mittelfristig die NO_2 -Emissionen

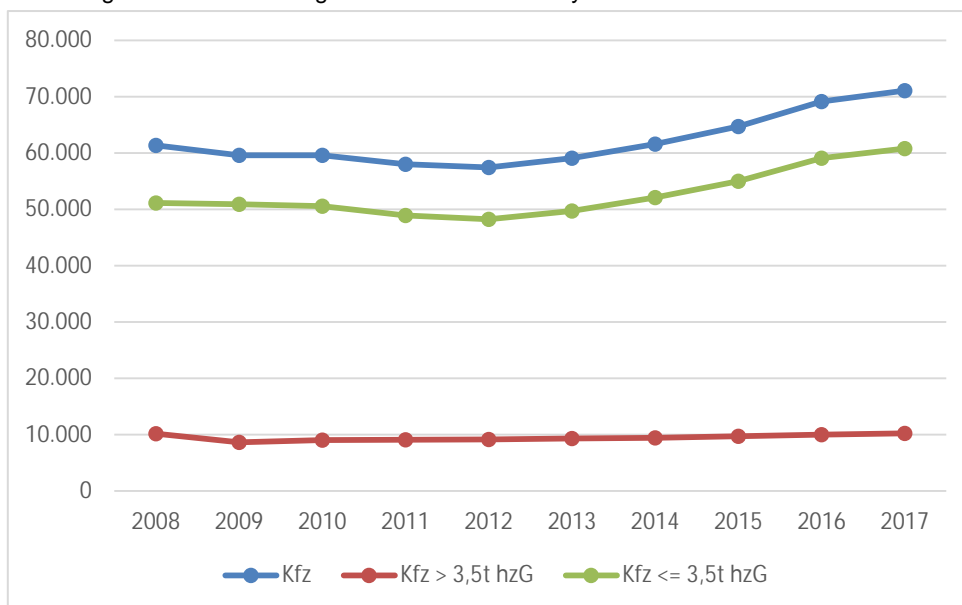
²⁹ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/Statuserhebung_2003_NO2_2.pdf

des Straßenverkehrs generell senken, wird spätestens 2012 ein großer Teil von Oberösterreich zum Sanierungsgebiet.“

2007 wurde die Stuserhebung ergänzt. Dies war notwendig, weil auf Grund einer Novelle des IG-L eine Verkehrsbeeinflussungsanlage anstelle einer fix verordneten Geschwindigkeitsbegrenzung installiert worden war. Sie brachte aber keine wesentlichen neuen Erkenntnisse.

Auf Basis letzterer Stuserhebung erstellte das UBA ein Programm nach § 9 IG-L für die vorsorgliche Verringerung von Luftschadstoffen (NO₂) im autobahnnahen Raum zwischen Linz und Enns.³⁰ Ein maßgeblicher Aspekt der Stuserhebung war die Verkehrsbelastung. Im Jahr 2017 führen auf diesem Teilstück durchschnittlich täglich rund 71.000 Fahrzeuge. Folgende Grafik gibt einen Überblick über das Ergebnis der Verkehrszählung auf der A 1 „ASt Steyr“ (Anschlussstelle Steyr):

Abbildung 4: Verkehrszählung ASFINAG A 1 ASt Steyr



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basisdaten ASFINAG

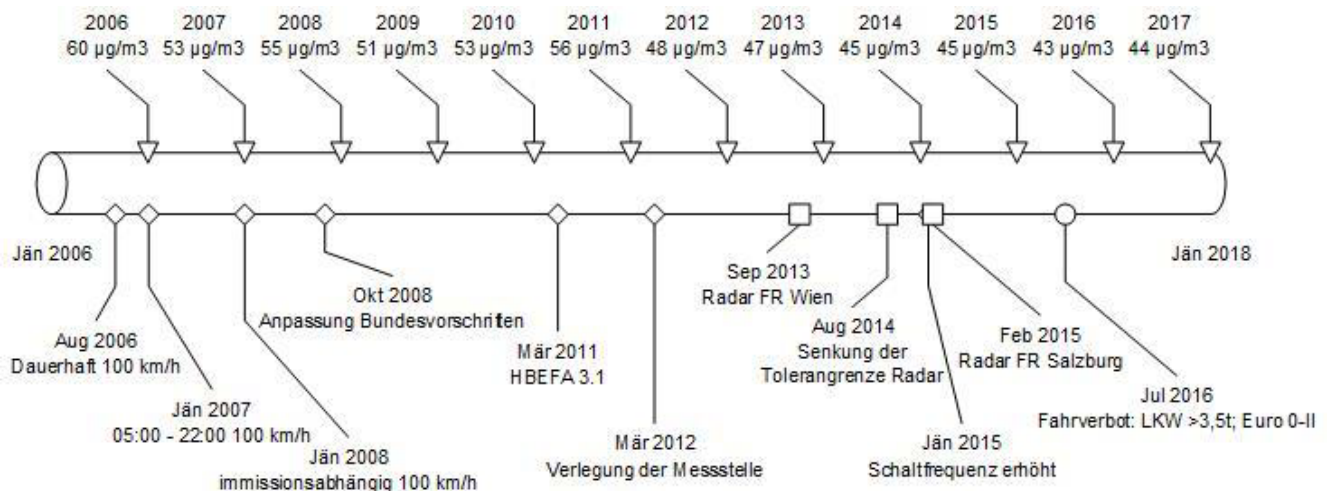
Zur Einhaltung des NO₂-Grenzwertes wurden im Sanierungsgebiet A 1 Enns/Haid verschiedene Maßnahmen gesetzt. Diese lassen sich grundsätzlich in drei Bereiche gliedern:

- Geschwindigkeitsbegrenzung
- Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung
- Fahrverbot für bestimmte Fahrzeuge

³⁰ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_UR/auwr_Programm_tempo100.pdf

In der folgenden Abbildung wird dargestellt, wann welche Maßnahme getroffen wurde und wie sich der NO₂-JMW entwickelt.

Abbildung 5: Zeitleiste Maßnahmen auf A 1



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Daten der Abteilung US

Aus der Zeitleiste ist ablesebar, dass sich der NO₂-Wert verbessert hat; er unterschritt aber bisher nicht den EU-Grenzwert von 40 µg/m³ als JMW.

Im März 2012 musste auf Grund der Errichtung der Anschlussstelle B309 bzw. die Errichtungen eines LKW-Parkplatzes die Messstelle verlegt werden. Die Errichtung am neuen Standort erfolgte unter Einhaltung der gesetzlichen Erfordernisse und wurde durch Studien dokumentiert.

19.2. Der LRH weist kritisch darauf hin, dass auch in den letzten vier Jahren der NO₂-Wert etwa zehn Prozent über dem EU-Grenzwert lag. Damit wurde die seit 1.1.2010 gültige Vorgabe der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa seit mehr als acht Jahren überschritten. Aus Sicht des LRH bedarf es daher – wie in den nachfolgenden Punkten dargestellt – neuer bzw. einer weiteren Ausweitung bestehender Maßnahmen, um die NO₂-Belastung soweit zu senken, dass im Sanierungsgebiet die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.

20.1. Auf Grund der seit 2003 gemessenen Grenzwertüberschreitung bei NO₂ wurde auf Basis der Stuserhebung aus 2005 im August 2006 eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für das Sanierungsgebiet A 1 verordnet. Bereits im Jänner 2007 änderte das in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied diese Geschwindigkeitsverordnung und schrieb eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h in der Zeit von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr vor.

Im Jänner 2008 verordnete das in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung (Verkehrsbeeinflussungsanlage=VBA) von 100 km/h für die als Sanierungsgebiet ausgewiesene Teilstrecke der A 1. Dabei wird die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h unter Berücksichtigung des NO₂-Messwertes der Messstelle Enns-Kristein, des Verkehrsaufkommens auf dem Streckenabschnitt und weiterer Parameter aktiviert. Gemäß der VBA-Verordnung³¹ muss eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung jährlich evaluiert werden.

Die Evaluierung zeigte bei der Schalthäufigkeit und den Durchschnittsgeschwindigkeiten folgende Entwicklung:

Tabelle 1: Entwicklung der Schalthäufigkeit³²

	2008 (1.HJ)	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17
Schalthäufigkeit 100 km/h gemäß IG-L in %	28	31	37	35	36	30	28,6	37	64,5	64

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der jährlichen Evaluierungsberichte

Der Wert bei der Schalthäufigkeit gibt an, wie lange die Geschwindigkeitsbeschränkung nach IG-L – als Anteil eines 24-Stunden-Tages – aktiv war.

Seit Oktober 2014 werden auch StVO-Tempolimits, welche nicht vom Algorithmus des IG-L gesteuert sind, geschaltet. Im März 2011 wurden für die Steuerung der VBA die Abgaswerte (HBEFA 3.1) aktualisiert. Im Jänner 2015 wurde der Schwellenwert für NO₂ von 30 µg/m³ auf 16 µg/m³ gesenkt. Damit erhöhte sich, wie aus der Tabelle ersichtlich, die Schalthäufigkeit massiv. Mittlerweile werden in der überwiegenden Zeit Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet. Anzumerken ist, dass eine Geschwindigkeitsverordnung nach StVO immer Vorrang vor einer Geschwindigkeitsverordnung nach IG-L hat.

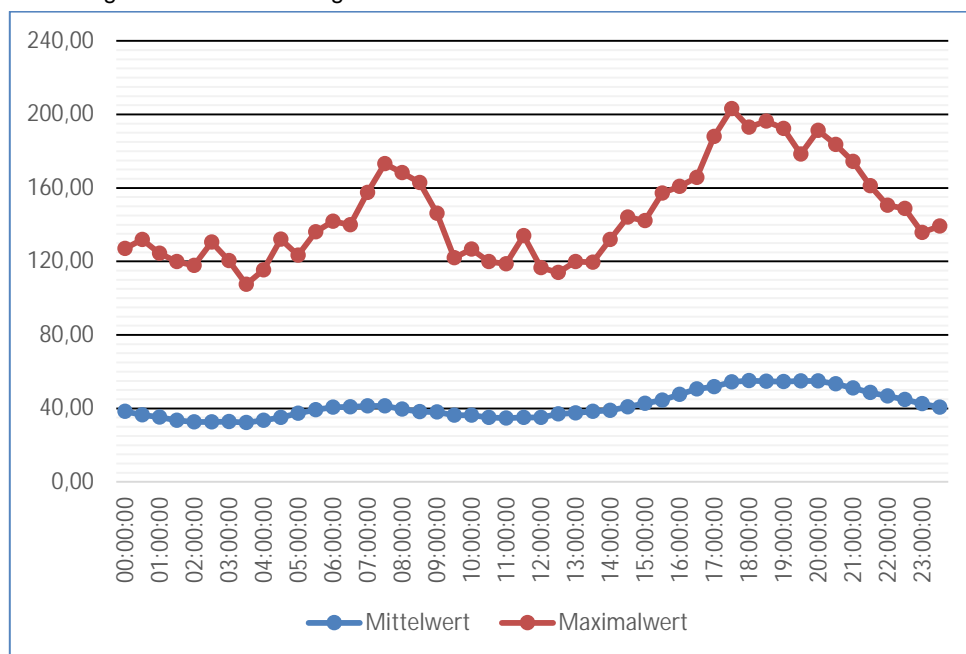
- 20.2.** Der steigende Anteil an Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h nach IG-L reichte bisher nicht dazu aus, den NO₂-Grenzwert zu unterschreiten. Durch die Verschärfung der Parameter und den Anstieg des Verkehrsaufkommens näherte man sich allerdings wieder einer dauerhaften Geschwindigkeitsbeschränkung – wie im Jahr 2007 verordnet – an.

³¹ Gemäß VBA-Verordnung – IG-L, BGBl. Nr. II 302/2007, hat der Landeshauptmann jeweils bis zum 30. September der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus einen Evaluierungsbericht vorzulegen, der den Zeitraum von 1. Mai des Vorjahres bis zum 30. April des laufenden Jahres abzudecken hat

³² Beobachtungszeitraum immer von Mai eines Jahres bis April des Folgejahres

- 21.1.** Der Tagesverlauf der HMW im Jahresmittel und des jeweiligen zur halben Stunde aufgetreten Maximalwertes im Jahr 2017 wird in folgender Grafik dargestellt:

Abbildung 6: Krastein - NO₂ Tagesverlauf HMW im Jahresmittel und Maximalwert



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Messwerte Abteilung US

- 21.2.** Wie ersichtlich, wurden 2017 – entsprechend den Verkehrsspitzen – die höchsten Werte im Früh- und Abendverkehr gemessen. Der Verlauf der Mittelwerte über 24 Stunden zeigt aber eine hohe Grund- und somit Dauerbelastung von NO₂ mit Überschreitungen des 40µg/m³-Grenzwertes in den Morgen- und Abendstunden.
- 22.1.** Wie in der Tabelle dargestellt, werden auf dem Teilstück der A 1 von der ASFINAG die Durchschnittsgeschwindigkeiten gemessen. Bei erlaubten 130 km/h wurden bei Leichtfahrzeugen³³ am Tag durchschnittlich rund 122 km/h, bei nach IG-L verordneten 100 km/h durchschnittlich rd. 112 bis 115 km/h gemessen. Dies bedeutet, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h um rd. 15 Prozent überschritten wird.

³³ Fahrzeuge < 3,5 Tonnen

Tabelle 2: Durchschnittsgeschwindigkeiten

	2008 (1.H.J)	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17
Durchschnitt bei IG-L Limit 100 km/h ³⁴	115	113	113	115	115	113	114	113	112,6	114
Durchschnitt bei 130 km/h	122	123	118	121	123	120	122	122	122	124

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der jährlichen Evaluierungsberichte

Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist zu überwachen. Bereits 2007 gab es Überlegungen für eine Section Control für diesen Streckenabschnitt. Laut Aussage von Experten ließe sie sich eine solche aber – wenn überhaupt – nur mit sehr hohem technischem Aufwand realisieren. Es dauerte bis September 2013, bis eine fixe Radarstation auf der Fahrtrichtung Wien in Betrieb genommen wurde. Im Februar 2015 folgte die Geschwindigkeitsüberwachung in Fahrtrichtung Salzburg.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die von der BH Linz-Land durchgeführten Strafverfahren nach IG-L und andere Verkehrsstrafverfahren:

Tabelle 3: Durchgeführte Strafverfahren nach IG-L und StVO der BH Linz-Land

	2013	2014	2015	2016	2017
IG-L	26.381	39.547	61.601	121.295	123.073
sonstige	138.265	139.745	141.916	150.417	137.656
Gesamt	164.646	179.292	203.517	271.712	260.729

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Daten der BH Linz-Land

Mit der Installation von fixen Radarstationen und der Erhöhung der Schalthäufigkeit stieg die Anzahl der nach IG-L durchzuführenden Verfahren der BH Linz-Land kontinuierlich an. Im August 2014 wurde die BH Linz-Land vom für Umweltschutz zuständigen Mitglied der Oö. Landesregierung aufgefordert, die Toleranzgrenze für Strafen bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung gemäß IG-L zu senken. Die BH wies in der Folge immer wieder auf die Notwendigkeit hin, die Personalressourcen aufzustocken, um den dadurch entstehenden Mehraufwand bewältigen zu können.

Die oben dargestellte Entwicklung zeigt, dass die derzeitigen Überwachungsmaßnahmen keinen wirksamen Einfluss auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten hatten, die unverändert seit dem Jahr 2008 rd. 12 bis 15 Prozent über dem gemäß IG-L verordneten Limit lagen.

In Österreich ist geregelt, welche Körperschaft die Geldstrafen vereinnahmt. Einnahmen aus Strafen nach IG-L fallen dem Land OÖ zu. Die folgende Tabelle zeigt deren Entwicklung seit 2014:

³⁴ Die Durchschnittsgeschwindigkeit gilt für Leichtfahrzeuge (< 3,5t) in den Tagesstunden.

Tabelle 4: Einnahmen aus IG-L-Strafen

Jahr	2014	2015	2016	2017
	in Mio Euro			
Strafen	2,1	2,5	5,2	5,2

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Daten aus dem Landeshaushalt

- 22.2.** Damit die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h eine entsprechende Wirkung zur Reduktion der Schadstoffe entwickeln kann, ist es notwendig, die effektiv gefahrene Geschwindigkeit weiter zu senken. Der LRH verweist in diesem Zusammenhang kritisch auf die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit.

Eine Senkung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und damit des Schadstoffausstoßes könnte durch eine Reduktion der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h³⁵ oder einen weiteren Ausbau der Überwachung gelingen. Auch sollten die Toleranzen bei der Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen auf das absolute Minimum gesenkt werden, um entsprechende Wirkungen zu erzielen. Die Geschwindigkeitsüberwachung sollte ausgeweitet werden.

Eine geringe Überwachungstätigkeit auf Grund von Personalengpässen bei den Behörden ist nicht zu akzeptieren. Der LRH verweist auf die durch die Überwachungsmaßnahmen erzielbaren erheblichen Einnahmen und empfiehlt dem Land OÖ, das erforderliche Personal zur Verfügung zu stellen, um die aus einer wirksamen Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß IG-L einzuleitenden Strafverfahren effizient bearbeiten zu können.

- 23.1.** Wie die Entwicklung der Messwerte zeigt, reichte die Geschwindigkeitsbegrenzung alleine nicht aus, den NO₂-Grenzwert zu erreichen. Als zusätzliche Maßnahme wurde daher am 30.1.2015 eine Verordnung erlassen, die Fahrverbote für LKW der Euro-Klassen 0-2³⁶ beinhaltete. Konkret wurde ein Fahrverbot für LKW der Euro-Klasse 0-1 ab 1.7.2015 und für LKW der Euro-Klasse 2 ab 1.1.2016 ausgesprochen. Nach massiven Einwänden aus der Wirtschaft wurde die Wirksamkeit der Verordnung am Tag vor Ihrem Inkrafttreten auf den 1.7.2016 verschoben und Klein-LKW der Euro-Klassen 0-2 unter 3,5 Tonnen ausgenommen.

Eine Evaluierung³⁷ dieser Maßnahme im Jahr 2017 kam zu folgender Feststellung: „Die Wirkung des Euro-Klassenverbotes 0-2 auf der A 1 ist nicht sehr groß.“ Erst mit einer Ausweitung des Fahrverbotes auf weitere Klassen wäre ein positiver Beitrag zur NO₂-Absenkung zu erzielen.

Aus Zählungen des Mautsystems der ASFINAG war ersichtlich, dass in den ersten Monaten 2017 durchschnittlich nach wie vor rd. 200 LKW³⁸ der Euro-Klassen 0-2³⁹ den Streckenabschnitt befuhren. Aus den Akten der Abteilung US ging überdies hervor, dass seit Inkrafttreten nur eine Überwachung des Fahrverbotes im Rahmen der Routinekontrollen stattfand.

³⁵ Studien besagen, dass der Schadstoffausstoß bei Dieselfahrzeugen bei 80 km/h am geringsten ist.

³⁶ <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/verkehr/fahrzeugtechnik/lkw/>

³⁷ Gutachten „Wirkung Verbot von Euro0-II A 1“ der Oekoscience AG vom 09.11.2017

³⁸ Lt. Evaluierungsbericht waren es im Juli 2017 1160 Fahrten.

³⁹ Mitgezählt wurden Fahrzeuge, die sich nicht bestimmen ließen.

Im März 2007 gab es auch ein Förderprogramm für den Ankauf von LKW, die der Euro-Klassen 5 entsprachen, Gefördert wurde vom Umwelt- sowie vom Wirtschaftsressort des Landes:

Tabelle 5: Förderung "schadstoffarme Euro 5-LKW"

Ressort	Anzahl LKW	Fördermittel
Umwelt	200	240.000
Wirtschaft	115	138.000
Gesamt	315	378.000

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Daten UWD

Aus dem Evaluierungsbericht der UWD über die Förderaktion geht hervor, dass 112 Unternehmen eine Förderung bekamen und damit 136 Altfahrzeuge ersetzten und 179 Fahrzeuge neu in den Fuhrpark aufnahmen.

In der Zeit von 1.7.2014 bis 30.6.2016 wurde pro Firma „der Ankauf von maximal drei emissions- und lärmarmen leichten Nutzfahrzeugen (Euro 6 Norm) mit mindestens vier Rädern der Fahrzeugklasse N1 Gruppe I, II und III gemäß § 3 Kraftfahrzeuggesetz 1967 idgF) für Otto- und Dieselmotoren (EURO 6 Norm) die in Oberösterreich zugelassen sind“ gefördert.

- 23.2.** Der LRH verweist auf die unveränderte Entwicklung der NO₂-Schadstoffe und die Empfehlung, die Fahrverbote auf weitere Klassen zu erweitern, um einen positiven Beitrag zur Absenkung zu erzielen. Aus seiner Sicht sollte daher ein Fahrplan erarbeitet werden, ab wann welche Euro-Klassen mit einem Fahrverbot belegt werden. Ausnahmen für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen erachtet der LRH zudem für nicht zweckmäßig. Überdies wäre es notwendig, dass diese Fahrverbote auch gezielt kontrolliert und Verstöße geahndet werden. Eine rasche Modernisierung der Fahrzeugflotte auf den österreichischen Autobahnen würde sich auch auf andere belastete Teilstücke des oö. Autobahnnetzes positiv auswirken.

Künftige Förderaktionen für schadstoffarme Fahrzeuge sollten ausschließlich auf den Ersatz älterer Fahrzeuge ausgerichtet sein.

Stickstoffdioxid Linz

Schadstofflage

- 24.1.** Das UBA führt im Jahresbericht der Luftgütemessungen für das Jahr 2016⁴⁰ aus, dass der Grenzwert für NO₂ von 30 µg/m³ (ohne Toleranzgrenze von 5 µg/m³) an 25 Messstellen in Österreich überschritten wurde. Die höchsten JMW wurden in Vomp A 12 (54 µg/m³), Hallein A 10 (48 µg/m³), Wien Hietzinger Kai (47 µg/m³) sowie Salzburg Rudolfsplatz und Linz-Römerberg (je 46 µg/m³) gemessen. Beim HMW (200 µg/m³) traten österreichweit an der Messstelle Linz-Römerberg die meisten Überschreitungen (sieben⁴¹) beim Grenzwert auf. Dabei stellt ein

⁴⁰ <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0605.pdf>

⁴¹ 2015 waren es 26; das waren die meisten Überschreitungen österreichweit.

maximaler HMW von 298 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ den zweithöchsten⁴² in Österreich gemessenen Wert dar. Das UBA sieht Diesel-Kfz als Hauptverursacher für Grenzwertüberschreitungen an.

Der von der EU als JMW definierte Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit für NO_2 von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde im Jahr 2016 österreichweit an elf Stationen überschritten. Seit 2010 wurde insgesamt an 22 Messstellen dieser Grenzwert überschritten. Die Messstelle Linz-Römerberg wies, wie weitere zehn andere Messstellen, jedes Jahr Grenzwertüberschreitungen auf.

24.2. Wie festzustellen ist, befindet sich der Ballungsraum Linz und die Messstelle Linz-Römerberg mit Überschreitungen beim IG-L-Grenzwert als auch beim EU-Grenzwert österreichweit seit Jahren im negativen Spitzenfeld. Aus Sicht des LRH ist hier umfassender Handlungsbedarf betreffend das Stadtgebiet Linz gegeben, um jene Maßnahmen zu setzen, die die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte möglichst rasch sicherstellen.

25.1. Im Jahr 2004 überschritten die Messwerte an der Messstelle Linz-Römerberg erstmals den Grenzwert des IG-L für den Jahresmittelwert. Auch der Grenzwert des IG-L für den HMW wurde alljährlich überschritten. Die Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) wurden seit 2006 jedes Jahr verletzt.⁴³

Tabelle 6: NO_2 Werte Linz-Römerberg

Linz-Römerberg	NO ₂ - Jahresmittelwerte	Grenzwert lt. EU	Grenzwert lt. IG-L
	in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
2003	48	54	50
2004	49	52	45
2005	50	50	40
2006	52	48	40
2007	50	46	40
2008	49	44	40
2009	47	42	40
2010	48	40	35
2011	51	40	35
2012	50	40	35
2013	45	40	35
2014	46	40	35
2015	48	40	35
2016	46	40	35
2017	46	40	35

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Daten Abteilung Umweltschutz

⁴² 2015 wurde mit 306 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ der höchste Halbstundenwert gemessen.

⁴³ Siehe Dokumentation der Entwicklung der Luftgüte für NO_2 in Linz 2011 bis 2014: https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/Doku_NO2_Linz-Roemerberg.pdf.

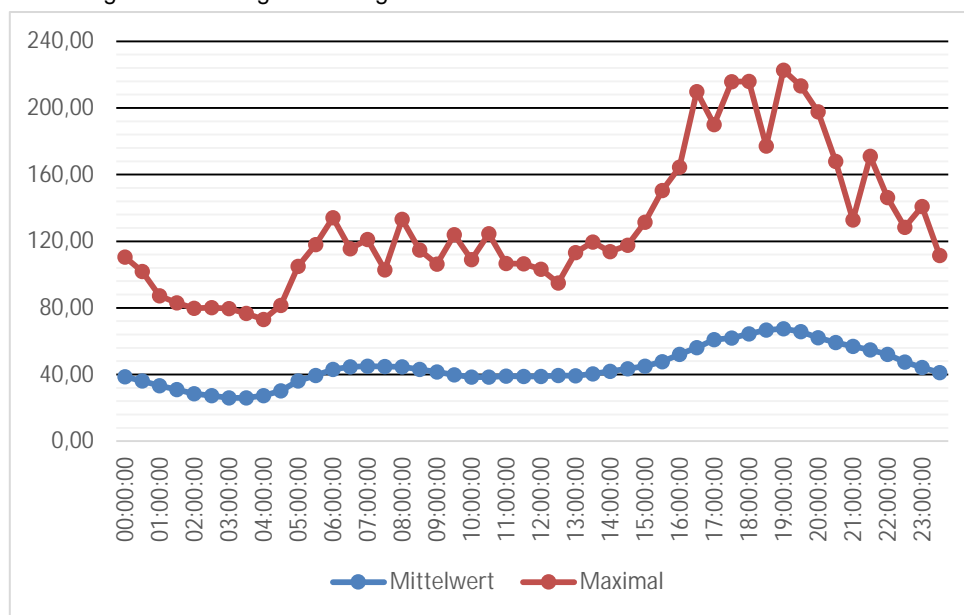
2006 war der Höhepunkt der NO₂-Belastung erreicht. Zwischen 2007 und 2012 schwankte der Jahresmittelwert zwischen 47 µg/m³ und 50 µg/m³. Erst von 2012 auf 2013 war eine deutliche Abnahme festzustellen, sodass wieder das Niveau der Jahre vor 2003 erreicht wurde. Dies war allerdings noch immer weit über dem geltenden Grenzwert des IG-L inklusive Toleranzmarge von zusammen 35 µg/m³ und auch über dem ab 2010 geltenden EU-Grenzwert von 40 µg/m³. Die Überschreitungen des Grenzwerts für den HMW (200 µg/m³), die vor 2004 überhaupt nicht aufgetreten waren, wurden ab 2004 immer häufiger und erreichten 2012 mit 26 Überschreitungen ein Maximum.

Bis 2006 stieg die NO₂-Belastung, wie die Jahresmittelwerte zeigen, tendenziell an; seither ist in Linz-Römerberg kein spürbarer Rückgang – d.h. eine Unterschreitung des Grenzwertes – zu erkennen⁴⁴.

Die einzigen HMW-Überschreitungen im Jahr 2015 in Oberösterreich gab es in Linz-Römerberg (an 18 Tagen zusammen 26 Mittelwert-Überschreitungen). Diese traten überwiegend am späten Nachmittag nach einem heißen Sommertag auf.

Im Tagesverlauf zeigten die Messwerte aus dem Jahr 2017 für den JMW und den HMW im Bereich Linz-Römerberg folgendes Bild:

Abbildung 7: Römerberg - NO₂ Tagesverlauf HMW im Jahresmittel und Maximalwert



Quelle: LRH-eigene Darstellung aus Basis Daten Abteilung US

⁴⁴ Siehe Jahresbericht 2015 Luftgüte: https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/Jahresbericht_2015.pdf

Laut Angabe des für Umweltschutz zuständigen Mitglieds der Oö. Landesregierung vom April 2016 stammen an der Messstelle Linz-Römerberg rd. 80 Prozent der für die Grenzwertüberschreitung verantwortlichen NO_x-Emissionen aus dem Straßenverkehr. Um den Grenzwert gemäß EU-Luftqualitätsrichtlinie im Jahr 2020 gesichert einzuhalten, wäre nach Berechnungen des UBA eine Reduktion der PKW-Fahrten um rd. 15 Prozent erforderlich.

- 25.2.** Der JMW bei NO₂ in Linz-Römerberg lag seit 2006 immer über dem EU-Grenzwert und nach 2003 immer über dem Grenzwert lt. IG-L. Bemerkenswert ist, dass der JMW 2016 annähernd gleich hoch war wie jener des Jahres 2009. Aus Sicht des LRH lässt das den Schluss zu, dass die bisher getroffenen Maßnahmen nicht ausgereicht haben, den EU- bzw. den IG-L Grenzwert zu erreichen bzw. zu unterschreiten.
- 26.1.** Im Hinblick auf die Verteilung der Schadstoffe und deren Ausbreitung im Stadtgebiet von Linz visualisierte die Abteilung US die Ergebnisse ihrer Analysen. Die NO₂-Immissionen (JMW) beim Römerbergtunnel sahen im Jahr 2013 wie folgt aus:

Abbildung 8: NO₂-Immissionen Linz-Römerberg

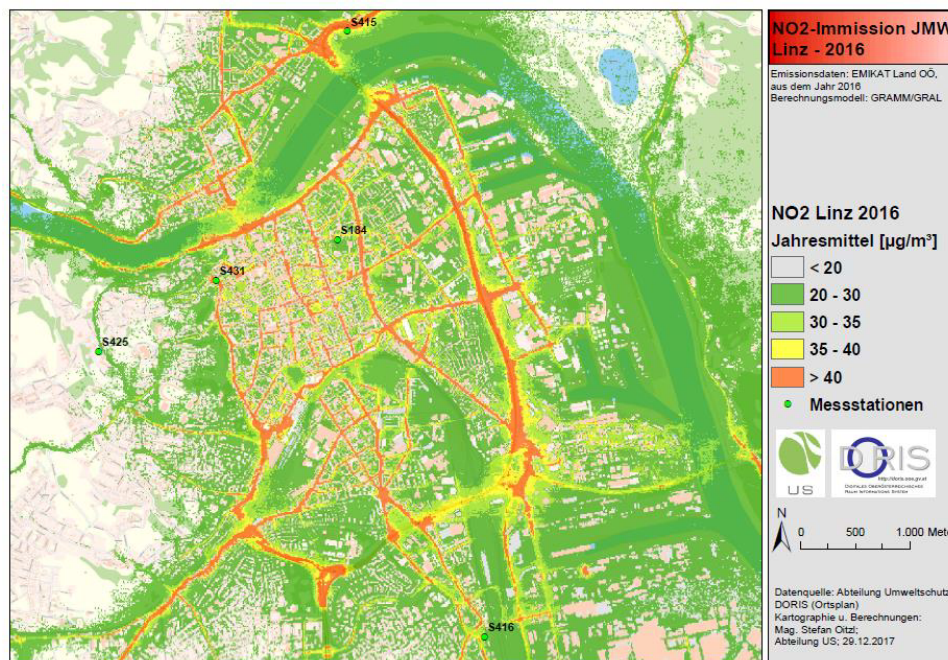


Quelle: Land OÖ, Abteilung Umweltschutz

Die Darstellung der Verteilung von NO₂ lässt erkennen, dass es nicht nur im Bereich des Römerbergtunnels zu Grenzwert-Überschreitungen beim JMW kommt; auch weisen beispielsweise die Waldeggstraße und verkehrlich ähnlich gelagerte Straßen hohe Belastungswerte auf. Die Messstelle Linz-Römerberg kann daher als repräsentativ für die NO₂-Belastung in Linz Zentrum angesehen werden.

Die NO₂-Immissionsbelastung des Jahres 2016⁴⁵ für das gesamte Linzer Stadtgebiet lässt sich als Modell folgendermaßen abbilden:

Abbildung 9: Ausbreitungsmodell NO₂ Linz



Quelle: Land OÖ, Abteilung Umweltschutz

- 26.2.** Die Modelle zeigen, dass insbesondere die A 7 sowie weitere Hauptverbindungen innerhalb der Stadt von JMW über 40 µg/m³ betroffen sind. Werte über dem IG-L-Grenzwert von 35 µg/m³ ergaben sich nach dieser Simulation auch im Stadtzentrum. Diese Modelle verdeutlichen den Sanierungsbedarf bei NO₂ im Ballungsraum Linz.
- 27.1.** Die höchsten Immissionskonzentrationen traten auf und neben der Stadtautobahn sowie im Straßennetz im Zentrum von Linz auf. Verursacher dafür ist in erster Linie der Straßenverkehr. Die Emissionen aus Industrie und Energieversorgung tragen dazu grundsätzlich weniger bei, weil sich die Quellen in größerer Höhe und weiter entfernt vom Schutzgut Mensch befinden (ein indirekter Einfluss dieser Stickoxidemission ist aber über die Umwandlung in Feinstaub gegeben). Im Stadtzentrum war auch eine erhebliche Bevölkerungsanzahl exponiert.

Im Rahmen des Maßnahmenprogramms wurden im Jahr 2011 zur Ergänzung des Messprogramms primär Messstellen im Stadtzentrum mit Passivsammlern beprobt, 2012 auch solche außerhalb. Insgesamt lagen nun von 40 Messstellen⁴⁶ JMW vor. Davon lagen 16 JMW über dem EU-Grenzwert, 13 weitere über dem

⁴⁵ Darin enthalten sind Verkehrs-, Industrie-, und Gewerbedaten, Hausbrand sowie meteorologische Daten.

⁴⁶ https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_U/Doku_NO2_Linz-Roemerberg.pdf

IG-L-Grenzwert. Mit einer Ausnahme lagen alle diese Messstellen direkt im Gehsteigbereich stark befahrener Straßen. Noch höhere Belastungen als an der Station Römerberg gab es an der Waldeggstraße und an der Unionstraße. Überschreitungen an verkehrsnahen Stationen gab es aber auch in Teilen von Linz-Urfahr.

Zur Verdeutlichung der NO₂-Problematik führten das Land und der Magistrat Linz in der Folge in einer Messreihe in den Jahren 2014 bis 2016⁴⁷ Messungen mit Passivsammlern im Bereich des Hauserhofes in der Linzer Kärntnerstraße durch. Je nach Höhe des angebrachten Passivsammlers ergab sich ein JMW von rd. 35 µg/m³ (Dachterrasse des Gebäudes), rd. 46 µg/m³ (dritter Stock) und rd. 58 µg/m³ (angebracht an einem Verkehrsschild). Nachdem sich die Nahverkehrsdrehscheibe Linz in unmittelbarer Nähe befindet, war nicht gänzlich auszuschließen, dass es in diesem Bereich ebenfalls zu nicht unerheblichen NO₂-Belastungen kommt. Betreffend die künftige Entwicklung ist zu bedenken, dass sich der Verkehr in der Kärntnerstraße nach Fertigstellung der A 26 stark erhöhen und auf rd. 32.800 Kfz/24h nahezu verdoppeln wird⁴⁸.

Weitere Messungen ergaben – je nach der Montagehöhe der Passivsammler – Werte und damit Überschreitungen beim Neuen Linzer Rathaus von 47 µg/m³, 56 µg/m³ und 67 µg/m³. Als Hauptverursacher wurde der Straßenverkehr angegeben.

Ein weiteres Ergebnis der Messungen mit Passivsammlern war, dass die NO₂-Belastung im Bereich des städtischen Hintergrundes von Linz deutlich unter dem EU-Grenzwert lag. Die NO₂-Messwerte an überwiegend verkehrsbelasteten Punkten im Stadtzentrum von Linz lagen hingegen deutlich über den EU-Grenzwerten. Ebenso zeigte sich, dass die lokalen Ausbreitungsverhältnisse einen erheblichen Einfluss auf die NO₂-Belastung hatten. Die vertikale Schadstoffausbreitung an hoch belasteten, verkehrsnahen Messpunkten zeigte, dass teilweise auch deutlich über dem Straßenniveau (20 Meter) die Grenzwerte nicht eingehalten wurden.

27.2. Die Messergebnisse mit den Passivsammlern zeigen dem LRH, dass nicht nur der Bereich Linz-Römerberg sondern auch ähnlich gelagerte Linzer Straßenzüge erhöhte Messwerte – und damit Überschreitungen der JMW-Grenzwerte – aufweisen.

Kritisch sieht der LRH, dass die Benutzer des öffentlichen Verkehrs, die auf ein Kfz verzichten, im Bereich der Linzer Nahverkehrsdrehscheibe erhöhten NO₂-Werten ausgesetzt sind.

Die Inbetriebnahme des Westrings wird örtlich zu einer deutlichen Verschärfung der Situation der Luftgüte führen. Neben dem Verkehrsanstieg in der Kärntnerstraße wird es auch zu einer zwischenzeitlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bereich Donaulände/Römerberg nach der Inbetriebnahme der Donaubrücke kommen.

⁴⁷ <https://www.linz.at/umwelt/3839.asp>

⁴⁸ siehe Bericht des Rechnungshofes betreffend die A 26 Linzer Autobahn (Westring) vom Oktober 2012 http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2012/berichte/teilberichte/oberoesterreich/Oberoesterreich_2012_08/Oberoesterreich_2012_08_1.pdf

Programme und Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte

28.1. Um die Ziele des IG-L zu erreichen, erstellte das Land OÖ im Jahr 2011 ein Programm, das die laufenden bzw. geplanten Maßnahmen zur Verringerung der Belastung an PM₁₀ und NO₂ enthielt. Dieses Programm betraf den oberösterreichischen Zentralraum, insbesondere die Städte Linz und Wels. Der Entwurf war von 20.12.2010 bis 11.2.2011 in Begutachtung. Die eingelangten Stellungnahmen wurden in die vorliegende Fassung eingearbeitet. Der finalisierte Text dieses Programms wurde gemäß § 9a Abs. 8 IG-L auf der Internetseite des Landes kundgemacht. Gleichzeitig beantragte das Land bei der EK, die Frist für die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes zu erstrecken. Diese Fristverlängerung wurde bis 31.12.2014 gewährt, sodass im Ballungsraum Linz ab 1.1.2015 der JMW für NO₂ einzuhalten war.

Die Evaluierung des Programms im Jahr 2015 für das Stadtgebiet von Linz durch die Abteilung US brachte folgendes Ergebnis: *“Wie ein Messprogramm mit Passivsammlern ergeben hat, treten ähnlich hohe NO₂-Belastungen wie an der Messstelle Linz-Römerberg auch an den anderen Hauptverkehrsstraßen innerhalb des im Programm von 2011 festgelegten Sanierungsgebiets auf. Noch höhere Belastungen als an der Station Linz-Römerberg gab es an der Waldegg- und an der Unionstraße. Überschreitungen an verkehrsnahen Stationen gab es aber auch in Teilen von Urfahr.*

Die wesentliche Ursache für die nach wie vor hohe Belastung ist, dass die Verschärfung der EU-Emissionsgrenzwerte für die Typenprüfung der KFZ nicht zu der erhofften Abnahme der NO_x und NO₂-Emissionen geführt hat. Die Emissionen der Diesel-PKW bis zur Euro-Klasse 5 sind im Realbetrieb annähernd gleich hoch wie vor der Einführung der Emissionsvorschriften. Auch bei schweren Nutzfahrzeugen ist die Emissionsminderung im realen Straßenverkehr deutlich geringer als ursprünglich angenommen. Die bisher getroffenen Maßnahmen konnten diesen Effekt nicht wettmachen. Erst mit der Einführung der Euro-Klasse 6 ist eine tatsächliche Emissionsreduktion zu erwarten, obwohl auch hier die Spanne zwischen Typenprüfung und Realbetrieb hoch ist“. Des Weiteren wurde in der Evaluierung angeführt, „dass die NO₂-Belastung bis 2006 eher angestiegen ist, seither ist kaum ein Trend zu erkennen.“

Eine nicht veröffentlichte Vorversion der Evaluierung vom 7.7.2014 hielt Folgendes fest: *“Das Ergebnis ist, dass die Maßnahmen des Programms zur Einhaltung des PM₁₀-Grenzwerts an allen Messstandorten ausreichend waren, der NO₂-Grenzwert an der Messstelle Linz-Römerberg aber nach wie vor deutlich verfehlt wird. Wie ein Messprogramm mit Passivsammlern ergeben hat, treten ähnlich hohe NO₂-Belastungen auch an den anderen Hauptverkehrsstraßen im Stadtzentrum auf. Um den EU-Grenzwert im Stadtzentrum ab 2015 einzuhalten und ein EU-Strafverfahren zu vermeiden, muss in der Innenstadt eine Umweltzone eingerichtet werden, das heißt, Fahrverbote der Euro-Klassen 0-3 verordnet werden. Ohne eine derartige Maßnahme kann der EU-Grenzwert erst gegen Ende des Jahrzehnts eingehalten werden. Sonstige Maßnahmen, wie z. B. Förderungen, leisten einen Beitrag, reichen aber für sich nicht aus, um den Grenzwert einzuhalten.“*

28.2. Der LRH stellt kritisch fest, dass die im Programm 2011 angeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation in Linz nicht den beabsichtigten Erfolg zeigten. Es hätten daher nach Vorliegen der Evaluierungsergebnisse zusätzliche zielführende Maßnahmen gesetzt werden müssen. Der LRH hält fest, dass die Abteilung US im Rahmen dieser Evaluierung 2014 – wenn auch nur intern – erstmals die Einführung einer Umweltzone empfahl.

Erwiesen ist, dass Kraftfahrzeuge der Euro-Klassen bis 5 im Realbetrieb mehr Schadstoffe emittieren als auf dem Prüfstand. Auch bleibt abzuwarten, in welcher Zeitspanne der Grenzwert durch die Flottendurchdringung mit Fahrzeugen der Euro-Klasse 6 eingehalten werden kann. Aus Sicht des LRH müssen neben verkehrlichen und technischen Maßnahmen auch weitere Schritte (z.B. Ausbau des öffentlichen Verkehrs) zur Erreichung der Grenzwerte gesetzt werden.

29.1. Parallel mit der Durchführung der Evaluierung rechnete im September 2014 die Abteilung US unterschiedliche Szenarien bis zum Jahr 2017, um den Grenzwert einhalten zu können. Ein Szenario ergab beispielsweise, dass mit einer ausschließlichen Flottenänderung von PKW und LKW der Grenzwert nicht unterschritten wird; erst das Szenario „*Flottenänderung und Verbot von allen Euro 0 – 4 Fahrzeugen*“ zeigte eine Unterschreitung des Grenzwertes.

Am 20.10.2014 beauftragte das in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied die Abteilung US, eine Umweltzone (vorerst mit LKW-Fahrverbot Euro-Klassen 0–2) für Linz vorzubereiten. Ebenso war das Sanierungsgebiet, in dem das LKW-Fahrverbot für LKW Euro-Klassen 0–2 gelten sollte, festzulegen.

In mehreren Schreiben – u.a. in einem vom 24.11.2015 – informierte die Abteilung US das in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied darüber, „*dass in Linz der NO₂-Jahresmittelwert deutlich höher sein wird als im Vorjahr, und dieser bei ca. 49 µg/m³ liegen dürfte. Bezüglich NO₂ in Linz besteht dringender Handlungsbedarf, da die von der EU gesetzte Frist heuer ausgelaufen ist.*“ Da sich bei den Stickoxidmissionen in Linz noch keine Verbesserungen ergaben, beauftragte die Abteilung US am 10.12.2015 das UBA ein Maßnahmenprogramm nach § 9a IG-L zu erstellen. Gleichzeitig informierte das in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied den Landeshauptmann, zwei weitere Mitglieder⁴⁹ der Oö. Landesregierung sowie die Stadt Linz, dass im Raum Linz bei den Stickoxiden trotz verschiedener Maßnahmen bis dato noch keine Verbesserung sichtbar wäre. Um den gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen, und um damit ein Vertragsverletzungsverfahren seitens der EK zu verhindern, wären weitere Maßnahmen notwendig und in Form eines Maßnahmenprogramms gem. § 9a IG-L zu erlassen.

In der Zeit von Jänner bis April 2016 erarbeiteten bzw. analysierten Vertreter der Abteilung US, der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr sowie Vertreter der Stadt Linz und das UBA Maßnahmen zur Stickoxidreduktion und erstellten daraus einen Maßnahmenkatalog. Am 17.3.2016 beauftragte das in der Oö. Landesregierung für Umweltfragen zuständige Mitglied die Abteilung US und die Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht Szenarien zur Zielerreichung des Grenzwertes von 40 µg/m³ mit Zeithorizont 2020 darzustellen. Das UBA präsentierte Vertretern des Landes dieses Programm am 15.4.2016. Hauptaussage des Programms war, dass ausschließlich mit der Errichtung einer Umweltzone die NO₂-Grenzwerte in Linz eingehalten werden können.

In der Besprechung am 16.6.2016 zwischen dem Landeshauptmann und den in der Oö. Landesregierung für Energie und Rohstoffe, für Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr sowie für Umweltschutz jeweils zuständigen Mitgliedern wurden konzeptionelle Maßnahmen, insbesondere für den Verkehrsbereich vereinbart.

⁴⁹ Das jeweils in der Oö. Landesregierung zuständige Mitglied für Energie und Rohstoffe und für Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr.

In einer Information der SVD, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, an den Landeshauptmann und an das in der Oö. Landesregierung für Gesamtverkehrsplanung und öffentlichen Verkehr zuständige Mitglied vom 22.7.2016 hielt sie fest, dass zwar ein geeignetes Gutachterteam zur Abschätzung von Maßnahmen beauftragt werde, erste Ergebnisse würden aber erst im Lauf des Februars 2017 vorliegen.

Im September 2016 teilte das in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied dem Landeshauptmann und den in der Oö. Landesregierung für Energie und Rohstoffe sowie für Gesamtverkehrsplanung und öffentlichen Verkehr zuständigen Mitgliedern mit, dass betreffend die Einhaltung der EU-Grenzwerte keine weitere Verzögerung über Ende Februar/Anfang März 2017 hinaus eintreten dürfe.

Am 28.9.2016 teilte die Abteilung US dem in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständigen Mitglied mit, dass der fachliche „Entwurf des NO₂-Programms Linz – Aktualisierung des Programms nach § 9a (6) Immissionsschutzgesetz-Luft“ des UBA vorliege, und es als Hauptmaßnahme eine Umweltzone enthalte. *„Aus fachlicher Sicht schlagen wir vor, dass die Umweltzone mit 1.1.2018 in Kraft tritt, um möglichst rasch die Einhaltung des geforderten Grenzwertes zu erreichen.“*

Am 15.12.2016 teilte die SVD, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr der UWD mit, dass eine inhaltlich und räumlich differenzierte Berechnung der Maßnahmen aus dem Generalverkehrskonzept für den Großraum Linz bezüglich ihrer Effekte auf das Verkehrsaufkommen im Zeitraum bis 2020 als nicht zielführend erachtet werde; sie beabsichtige daher, Gutachter mit der Prüfung eines Maßnahmen szenarios bis zum Jahr 2025 zu beauftragen. Sie übermittelte im Jänner 2017 eine Liste von geplanten verkehrlichen (Bau-)Maßnahmen und deren Fertigstellungstermin (Jahr 2016 bis 2025)⁵⁰ an die UWD. Daraus soll ein Szenario über die verkehrlichen Wirkungen für das Prognosejahr 2025 berechnet werden.

Im Jourfixe zwischen dem in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständigen Mitglied und der UWD vom 4.5.2017 wurde festgehalten, dass die *„SVD keine Berechnung der verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen durchgeführt, sondern Maßnahmenpakete 2020, 2023 und 2025 gerechnet hat.“* Neben der Aktualisierung des Entwurfes zum „NO₂-Programm Linz“ auf Basis der neuen Emissionsfaktoren⁵¹ vereinbarten sie, dass keine Beauftragung der Szenarien für 2023 bzw. 2025 erfolge, da dies mit der Vorgabe, dass die Dauer der Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten, nicht in Einklang zu bringen wäre.

⁵⁰ Ausbau Straßeninfrastruktur: Eisenbahnbrücke Neu (Fertigstellung 2020), A7 Vöestbrücke – zusätzliche Bypassbrücken (Fertigstellung 2020), A 7 Vöestbrücke – Sanierung Bestand (Fertigstellung 2022) und Umfahrung Haid plus neuer Anschluss A 1 (Fertigstellung 2023).

Maßnahmen im öffentlichen Verkehr: S-Bahn Takt Dezember 2016 (Fertigstellung 2016), S-Bahn Taktverdichtungen (laufend bis 2025), zweite Straßenbahn-Achse Linz (Fertigstellung 2023), Verlängerung Straßenbahn „4“ bis Ansfelden/Kremsdorf (Fertigstellung 2023), Attraktivierung Mühlkreisbahn (Fertigstellung 2023 bis 2025) sowie Stadt-RegioTram Gallneukirchen/Pregarten (Fertigstellung 2025).

Parkraum- und Verkehrsmanagement: Parkplatzgebühren Urfahrner Markt (Realisierung 2020).

⁵¹ Das UBA wurde von US ersucht, auf Basis der von der Direktion Straßenbau und Verkehr übermittelten Verkehrsszenarien sowie unter Verwendung des neuen HBEFA 3.3. eine Neuberechnung der Emissionen sowie eine Aktualisierung des Entwurfs des NO₂-Programms zu erstellen.

In einer Besprechung am 3.7.2017 zum Thema „Anpassung des Maßnahmenprogramms“ wies die Direktion Verfassungsdienst darauf hin, dass für individuell Betroffene die Möglichkeit besteht, eine Klage auf Erstellung eines Luftqualitätsplans zu erheben.

Am 3.11.2017 übermittelte die Abteilung US dem in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständigen Mitglied den vom UBA aktualisierten fachlichen Entwurf „NO₂-Programm Linz“. Darin empfahl das UBA zur raschen und gesicherten Einhaltung des Grenzwertes in Linz aus Umweltsicht eine Umweltzone für Diesel-PKW der Euro-Klassen 0-5. Als weitere Variante führte das UBA unter Berücksichtigung sozialer Aspekte eine E-Mobilitätsoffensive in Kombination mit einer Umweltzone für Diesel-KFZ (LKW und PKW) Euro-Klassen 0-3/III an⁵². Gleichzeitig übermittelte die Abteilung US dem in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständigen Mitglied den Entwurf für die Verordnung einer Umweltzone (Benzin-PKW Euro-Klassen 0-2, Diesel-KFZ (PKW plus LKW) Euro-Klassen 0-3/III).

Am 6.11.2017 kündigte das in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz zuständige Mitglied regierungsintern an, es werde Anfang 2018 ein Maßnahmenprogramm samt Verordnung in Kraft setzen. Das in der Oö. Landesregierung für Gesamtverkehrsplanung und öffentlichen Verkehr zuständige Mitglied verwies auf die Maßnahmen im Straßenverkehr und im öffentlichen Verkehr und dass im Jahr 2025 aufgrund der Verkehrsprognose am Römerbergtunnel – u. a. unter Annahme der Inbetriebnahme der A 26 – etwa 30 Prozent weniger Verkehr sein werde.

Am 5.12.2017 vereinbarten der Landeshauptmann und die in der Oö. Landesregierung für Umweltschutz, für Energie und Rohstoffe und für Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr zuständigen Mitglieder sowie dem Direktor der SVD, am 24.1.2018 einen Workshop auf Fachebene abzuhalten. Daran anschließend sollen wirksame Maßnahmen politisch besprochen und als Ergebnis ein Stufenplan für Maßnahmen erstellt werden.

29.2. Wie die Entwicklung der Messwerte zeigt, traten die von der Politik erwarteten und von den Autoherstellern prognostizierten Schadstoffreduzierungen nicht ein. Neben der Abteilung US hatte auch die Abteilung AUWR zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Luftqualität eingebracht. Diese wurden allerdings bis zum Zeitpunkt der Überprüfung durch den LRH auf politischer Ebene nicht aufgegriffen und somit nicht umgesetzt.

Der LRH beurteilt kritisch, dass seit dem Maßnahmenprogramm 2011 im Ballungsgebiet Linz keine weiteren ausreichend wirksamen Maßnahmen zur Reduktion der NO₂-Werte getroffen wurden. Die JMW für NO₂ der Jahre 2016 und 2017 waren mit jeweils 46 µg/m³ nur geringfügig besser als jener des Jahres 2010 mit 48 µg/m³; 2011 und 2012 waren sie sogar höher. Der LRH kann nicht nachvollziehen, dass – im Wissen um die von der EK bereits erstreckte Frist zur Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie – derart lange zugewartet wurde, ohne ein neues Maßnahmenprogramm zu beschließen bzw. umzusetzen.

Der LRH verweist darauf, dass, wie die Fachstellen des Landes und das UBA wiederholt feststellten, aus Umweltsicht ein emissionsabhängiges Fahrverbot in Linz sowie entsprechende ressortübergreifende sonstige Initiativen zum Schutz der Gesundheit notwendig sind, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Die Schaffung solcher verkehrsmindernden Maß-

⁵² Dabei müssten im Jahr 2020 zusätzlich knapp drei Prozent der PKW-Fahrleistung bzw. 17.500 Fahrzeugkilometer pro Tag im Sanierungsgebiet durch E-PKW erbracht werden.

nahmen beurteilt der LRH als alternativlos. Dazu wäre ein neues Maßnahmenprogramm nach § 9a (6) IG-L erforderlich. Nach den bisherigen Erfahrungen und den erforderlichen Vorbereitungs- und Begleitmaßnahmen ist mit einem Start vor 2020 nicht zu rechnen.

Ergänzend verweist der LRH auf die Vorbildwirkung der öffentlichen Hand bei der Reduktion von Schadstoffen. Beispielsweise sollte das Land bei der Beschaffung das Augenmerk auf schadstoffarme bzw. -freie Dienstkraftfahrzeuge legen.

EU-VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN, INTERNATIONALE UMWELTABKOMMEN

30.1. Die EK leitete bereits gegen zahlreiche Mitgliedsstaaten⁵³ Vertragsverletzungsverfahren (VJV) wegen Grenzwertüberschreitungen ein; ihnen droht eine Klage vor dem EuGH. Gegen Österreich wurde am 26.2.2016 wegen Verstoßes gegen die Luftqualitätsrichtlinie (NO₂-Grenzwerte) – unter anderem betreffend Oberösterreich (ohne Ballungsraum Linz) – mit der Übermittlung eines Aufforderungsschreibens ein VJV eröffnet (1. Stufe), da der NO₂-Jahresgrenzwert in drei aufeinanderfolgenden Jahren überschritten worden war. Die Stellungnahme der Republik Österreich erfolgte am 24.6.2016, eine ergänzende Stellungnahme erging am 24.2.2017. Mitte Februar 2017 erging durch die EK eine begründete Stellungnahme (Stufe 2 vor der Klagserhebung EuGH) an fünf Mitgliedsstaaten.⁵⁴ Für Österreich muss mit der Einleitung der Stufe 2 (und der Erweiterung des VJV um den Ballungsraum Linz) gerechnet werden. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den LRH hatte die EK noch keine Klage gegen Österreich vor dem EuGH eingebracht.

Mit Schreiben vom 18.5.2017 wies die EK (außerhalb eines VJV) auf die nach wie vor bestehende NO₂-Grenzwertüberschreitung im Ballungsraum Linz hin. Sie hob hervor, dass die NO₂-Konzentration in Linz im Jahr 2015 genauso hoch war wie im Jahr 2010. In diesem Zusammenhang erkundigte sich die EK,

- ob die Zahlen, die von Österreich im jährlichen Luftqualitätsbericht übermittelt wurden, korrekt wären,
- wann mit einer vollständigen Einhaltung der NO₂-Grenzwerte zu rechnen sei und
- welche zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass der Zeitraum der Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte im Sinne von Art. 23 Abs. 1 der Luftqualitätsrichtlinie so kurz wie möglich gehalten wird.

Die Beantwortung dazu erfolgte durch die Abteilung AUWR im Wege des damaligen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Da Oberösterreich die gesetzlich mögliche Fristverlängerung für das Sanierungsgebiet Linz für den Zeitraum von fünf Jahren in Anspruch genommen hat, besteht seit dem 1.1.2015 die Verpflichtung, den JMW für NO₂ von 40 µg/m³ einzuhalten. Eine weitere Verlängerungsmöglichkeit besteht gemäß der Luftqualitätsrichtlinie

⁵³ Tschechische Republik, Deutschland, Spanien, Frankreich, Italien, Ungarn, Rumänien, Slowakei und Vereinigtes Königreich

⁵⁴ Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich, Spanien und Italien

nicht. Sowohl die EK als auch der EuGH⁵⁵, hielten fest, dass die in der Luftqualitätsrichtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte für NO₂ eine Ergebnisverpflichtung darstellten. Ergebnisverpflichtung bedeutet, dass nicht das Bemühen eines Mitgliedsstaates als Kriterium für die Zielerreichung heranzuziehen ist, sondern dass die Prüfung anhand der Einhaltung des konkret vorgesehenen Grenzwertes erfolgt. Aus diesem Grund müssen die Mitgliedsstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um diesen Grenzwert einzuhalten bzw. den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten.

Gemäß Art. 23 Abs. 1 der Luftqualitätsrichtlinie muss ein Luftqualitätsplan erstellt werden und in diesem müssen geeignete Maßnahmen vorgesehen werden, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann. Folgende Konsequenzen sind für Österreich bzw. Oberösterreich möglich:

- Einleitung eines VVV mit entsprechender Verurteilung und einer Strafzahlung
- Beantragung/Klage einer betroffenen natürlichen Person auf Erlassung eines entsprechenden Programms, das die Einhaltung der Luftqualitätsrichtlinie und die Grenzwerteinhaltung sicherstellt

Im Falle einer Verurteilung von Österreich wegen der Verletzung der Luftqualitätsrichtlinie könnte es im Rahmen von Strafzahlungen zu finanziellen Auswirkungen für das Land Oberösterreich kommen. Für Österreich beträgt der Mindestpauschalbetrag 2,3 Mio. Euro; der Rahmen für Zwangsgelder liegt laut Angabe der AUWR für Österreich derzeit zwischen 2.788 und 167.280 Euro/Tag⁵⁶.

- 30.2.** Aus Sicht des LRH sollte das Land alle jene Maßnahmen setzen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung des Grenzwertes so kurz wie möglich zu halten. Wichtigstes Ziel der Einhaltung des Grenzwertes sollte dabei der Schutz der menschlichen Gesundheit sein. Das wird nur mit einem landesweit ressortübergreifenden Maßnahmenprogramm möglich sein; nur dadurch könnten Strafzahlungen an die EU vermieden werden.

Der LRH weist zudem darauf hin, dass die Höhe der Strafzahlungen bis zum Erreichen des Grenzwertes berechnet werden kann.

ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFEHLUNGEN

- 31.1.** Nachstehend fasst der LRH die Empfehlungen an die geprüfte(n) Stelle(n) zusammen:

- a) Das Land sollte die Information der Bevölkerung, welche Auswirkung die Luftverschmutzung auf jedermann haben kann und welche Beiträge jeder einzelne zur Verbesserung der Situation leisten kann, intensivieren (Berichtspunkt 1.2).
- b) Um Klagen Betroffener zu vermeiden, sollte das Land gesetzliche Vorgaben erfüllen und rechtzeitig wirkungsvolle Maßnahmen setzen (Berichtspunkt 2.2).

⁵⁵ Stellungnahme der EK vom 25.2.2016 im Pilotverfahren Nr. 2016/2006, Entscheidung des EUGH vom 19.11.2014, C-404/13

⁵⁶ Rundschreiben Bundeskanzleramt: Vertragsverletzungs(folge)verfahren gemäß Art. 260 AEUV; Verhängung von finanziellen Sanktionen; BKA-670.746/0019-V/7/2010

- c) Um die Grenzwerte bei NO₂ in Linz einzuhalten, sollte das Land ein entsprechendes Maßnahmenprogramm in Kraft setzen (Berichtspunkt 7.2).
- d) Die Abteilung US sollte für den Fall einer Überschreitung des Alarmwertes für NO₂n eine den gesetzlichen Erfordernissen entsprechende Vorgangsweise vorbereiten (Berichtspunkt 8.2).
- e) Die Abteilung US soll bei den Beschreibungen der Messstellen in deren Dokumentation auch die jeweiligen Besitzverhältnisse der Grundstücke aufnehmen. Bei den Mietverträgen ist darauf zu achten, dass die notwendigen Rechte für den uneingeschränkten Betrieb der Messstelle verbrieft sind (Berichtspunkt 10.2).
- f) Die Abteilung US sollte die Darstellung der Grenzwerte der jeweiligen Schadstoffe im Internet anpassen. Entsprechend einem Ampelsystem würde die Darstellung mittlerer Belastungswerte in gelber Farbe die Datenlage besser visualisieren. Überdies könnte eine standortbezogene Anzeige für mobile Endgeräte (App) die Information für Bürger verbessern (Berichtspunkt 11.2).
- g) Um die Grenzwerte für NO₂ zeitnah einhalten zu können, wird es erforderlich sein, dass ergänzende Maßnahmen wie Verringerung der Fahrtenanzahl verordnet werden müssen (Berichtspunkt 16.2).
- h) In Steyr sollten amtliche Messungen zur Überprüfung möglicher Grenzwertüberschreitungen durchgeführt werden (Berichtspunkt 17.2).
- i) Das Sanierungsgebiet Linz PM₁₀ sollte vorläufig aufrecht bleiben (Berichtspunkt 18.2).
- j) Zur Schadstoffreduktion auf der A 1 sollte die effektiv gefahrene Geschwindigkeit weiter gesenkt werden. Dies könnte durch eine weitere Reduktion der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h oder einen weiteren Ausbau der Überwachung gelingen (Berichtspunkt 22.2).
- k) Die Toleranzen bei der Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten auf das absolute Minimum gesenkt werden. Die Geschwindigkeitsüberwachung sollte ausgeweitet werden (Berichtspunkt 22.2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG I).
- l) Der LRH empfiehlt dem Land OÖ, das erforderliche Personal zur Verfügung zu stellen, um die aus einer wirksamen Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß IG-L einzuleitenden Strafverfahren effizient bearbeiten zu können (Berichtspunkt 22.2 VERBESSERUNGSVORSCHLAG II).
- m) Das Fahrverbot für LKW der Euro-Klassen 0-2 auf der A 1 (Sanierungsgebiet) sollte um weitere Euro-Klassen erweitert werden (Berichtspunkt 23.2).
- n) Das Land sollte im Ballungsraum Linz wirksame verkehrsvermindernde Maßnahmen samt den entsprechenden ressortübergreifende Begleitmaßnahmen beschließen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit so kurz wie möglich zu halten. Dazu wäre ein neues Maßnahmenprogramm nach § 9a (6) IG-L erforderlich (Berichtspunkte 24.2, 28.2 und 29.2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III).

- o) Das Land sollte bei der Reduktion von Schadstoffen eine Vorbildwirkung einnehmen (Berichtspunkt 29.2).
- p) Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sollte das Land alle möglichen Maßnahmen treffen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Strafzahlungen der EU sollten vermieden werden (Berichtspunkte 3.2 und 30.2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV).

1 Anlage

2 Beilagen

Linz, am 12. April 2018

Friedrich Pammer
Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

	rechtliche Basis							WHO	
	Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L) / Ozongesetz			RICHTLINIE 2008/50/EG			Empfehlung		
Schadstoff	Wert	Mitteilungszeit	erlaubte Überschreitungen	Wert	Mitteilungszeit	erlaubte Überschreitungen	Wert	Mitteilungszeit	
Schwefeldioxid SO ₂	120 µg/m ³	Tagesmittelwert							
Schwefeldioxid SO ₂	200 µg/m ³	Halbstunden-mittelwert	bis zu drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte im Kalenderjahr bis zu 350 µg/m ³ gelten nicht als Überschreitung						
Feinstaub PM ₁₀	50 µg/m ³	Tagesmittelwert	pro Kalenderjahr sind 25 Überschreitungen zulässig	50 µg/m ³	Tagesmittelwert	pro Kalenderjahr sind 35 Überschreitungen zulässig	50 µg/m ³	Tagesmittelwert	
Feinstaub PM ₁₀	40 µg/m ³	Jahresmittelwert		40 µg/m ³	Jahresmittelwert		20 µg/m ³	Jahresmittelwert	
Feinstaub PM _{2,5}	25 µg/m ³	Jahresmittelwert		25 µg/m ³	Jahresmittelwert		10 µg/m ³	Jahresmittelwert	
Feinstaub PM _{2,5}				20 µg/m ³	3-Jahresmittel	städtischer Hintergrund	25 µg/m ³	3-Jahresmittel	
Kohlenstoffmonoxid CO	10 mg/m ³	Gleitender Achtstunden-mittelwert							
Stickstoffdioxid NO ₂	400 µg/m ³	Gleitender Dreistundenmittelwert	Alarmwert	400 µg/m ³	Gleitender Dreistundenmittelwert	Alarmwert			
Stickstoffdioxid NO ₂	200 µg/m ³	Halbstunden-mittelwert		200 µg/m ³	Stundenmittelwert	Überschreitung an max. 18 Tagen	200 µg/m ³	Stundenmittelwert	
Stickstoffdioxid NO ₂	35 µg/m ³	Jahresmittelwert		40 µg/m ³	Jahresmittelwert		40 µg/m ³	Jahresmittelwert	
Benzol	5 µg/m ³	Jahresmittelwert							
Blei	0,5 µg/m ³	Jahresmittelwert							
Ozon O ₃	180 µg/m ³	1 Stundenwert (stündlich gleitend)	Informationsschwelle	120 µg/m ³	höchster 8-Stunden- mittelwert eines Tages	Überschreitung an max. 25 Tagen (über 3 Jahre gemittelt)	100 µg/m ³	8-Stunden-Mittelwert	
Ozon O ₃	240 µg/m ³	1 Stundenwert (stündlich gleitend)	Alarmschwelle						

Tgb.Nr.-130066/112-2018-tw/se

Bearbeiterin: Mag. Theresa Wiederseder
T: 0732 / 7720-120 86
F: 0732 / 7720-212099
E: LR.Anschober@ooe.gv.at
W: www.anschober.at

Oö. Landesrechnungshof
Promenade 31
4020 Linz

30. März 2018

Landesrechnungshofprüfung Luftgüte in Oberösterreich

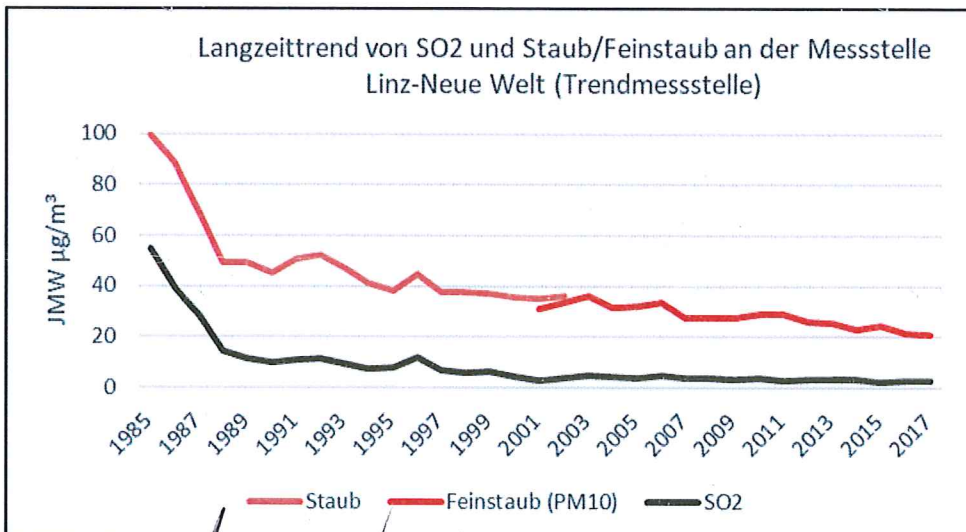
Sehr geehrte Damen und Herren!

Wie in der Schlussbesprechung am 20. Februar 2018 besprochen, möchte ich von meinem Recht zur Stellungnahme Gebrauch machen und um folgende Ergänzung im Abschnitt Luftqualität und saubere Luft ersuchen:

In ganz Oberösterreich hat sich in den letzten Jahrzehnten die Luftqualität dramatisch verbessert – auch in Linz.

Die über lange Sicht positive Entwicklung der Linzer Luftparameter lässt sich gut am Trend von Schwefeldioxid und Staub an der Trendmessstelle Linz-Neue Welt ablesen.

Die augenfälligsten Verbesserungen waren Großteils auf Maßnahmen der Industrie zurückzuführen.



Mit freundlichen Grüßen

Landesrat
Rudi Anschober

DVR.0069264 <http://www.ooe.gv.at>



SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK

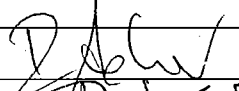
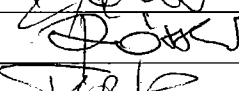
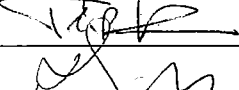
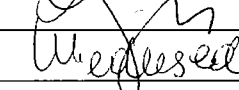
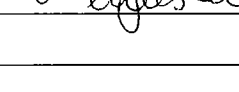
Aktenvermerk, 100000-37/6, zur Schlussbesprechung:	Initiativprüfung "Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte"
Ort und Datum:	Oö. Landesrechnungshof, am 20. Februar 2018
Teilnehmende Organisationen:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft ▪ Büro Landesrat Anschober

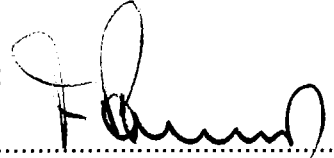
Den Vertreterinnen und Vertretern der geprüften Organisation ist das vorläufige Ergebnis der o. a. Prüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden. Die von den Vertreterinnen und Vertretern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle der Berichtsgliederung und mit Kursivdruck).

Gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG 2013 besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.

1) Die Vertreterinnen und Vertreter **verzichten** auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG 2013 eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.

2) Die Vertreterinnen und Vertreter **behalten sich** die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG vor.

Organisation	Name in BLOCKBUCHSTABEN	Unterschrift	1) Verzicht	2) Vorbehalt
LRG	ANSCHOBER RUDOLF			X
ANWR	ROSSLER HERBERT			X
BLRAL	Thomas Peter KARLINGER			X
US	ELISABETH DANNINGER			X
BLRAn	WIEDERSEDER THERESA			X

LRH: 

 Direktor Friedrich Pammer



 Ing. Norbert Sterrer BA MPA



 Manfred Holzer-Ranetbauer

.....

Bericht
des Verkehrsausschusses
betreffend
verstärkte Kooperation des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz
beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz
unter besonderer Berücksichtigung des Schienennetzes

[Landtagsdirektion: L-527/3-XXVII,
miterledigt [Beilage 339/2011](#)]

Im Jänner 2008 wurde das Gesamtverkehrskonzept für OÖ als Basis für die künftige Verkehrspolitik vom Oberösterreichischen Landtag beschlossen.

Die wesentliche Zielvorgabe des Gesamtverkehrskonzeptes für OÖ ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Die bisherigen Steigerungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollen bis 2021 gestoppt werden. Zielvorgabe ist eine ausgewogene Verkehrsmittelaufteilung, die mit dem Halten des derzeitigen Wegeanteils des öffentlichen Verkehrs, der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad auf dem Wert des Jahres 2001 - in der Höhe von 36 Prozent - auch konkretisiert wurde.

Der Linzer Zentralraum ist einer der sich am schnellsten entwickelnden Ballungs- und Wirtschaftsräume Österreichs mit entsprechenden Zuwachsraten, die sich vor allem auch im Verkehrsbereich abbilden. Vor dem Hintergrund der Zielvorgabe des GVK OÖ ist das gesamte Individualverkehrsaufkommen in Relation noch immer zu hoch. Das Straßennetz stößt an seine Leistungsfähigkeit - Staus sind die Folge. Mit einem ausgebauten optimierten ÖV-Verkehrssystem kann dem Wunsch der Bevölkerung nach sauberer Luft, ruhigem Wohnen und Verkehrssicherheit entsprochen werden.

Ein besonderes Augenmerk ist somit auf die jedenfalls zu verbessernden Schnittstellen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtverkehr und insgesamt die Qualität des Übergangs zwischen den Verkehrssystemen in der Stadt und von der Region in die Stadt zu legen.

Daher soll ein Konzept im Zusammenwirken von Stadt Linz und Land Oberösterreich, vor allem am Ausbau des Öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer bestmöglichen Potentialausschöpfung auf bestehenden ÖV-Achsen angesetzt werden. Nur so sind die zu den

sowohl umweltpolitisch gewünschten, als auch verkehrs- und raumordnungspolitisch notwendigen Trendkorrekturen zu erzielen.

Der Verkehrsausschuss beantragt, der Oberösterreichische Landtag möge beschließen:

Die Oö. Landesregierung wird ersucht, im Hinblick auf die Emissionskonkurrenz zwischen Verkehr und Industrie im Großraum Linz, im Zusammenwirken mit der Stadt Linz konkrete Maßnahmen für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs vorzulegen. Dabei ist auf die bestmögliche Potentialausschöpfung auf den bestehenden ÖV-Achsen, sowie die Verbesserung der Schnittstellen zwischen öffentlichem Regional- und Stadtverkehr besonders zu achten, sowie

- a) als Zielvorgabe die Anhebung des ÖV-Anteils der täglich nach Linz einpendelnden Personen auf zumindest 30 Prozent bis zum Jahr 2025 zu verfolgen und**
- b) bei der Kosten-Nutzen-Analyse, auf einen möglichst hohen Wirksamkeitsindikator (neu hinzugewonnene Fahrgast-Kilometer je Euro Investitionskosten) auf bestehenden ÖV-Korridoren abzustellen und**
- c) ein Umsetzungsplan zu erstellen.**

Linz, am 23. März 2011

Kapeller
Obmann

Reitsamer
Berichterstatter