LRH-Bericht **FOLGEPRÜFUNG**

Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof

LRH-100000-37/20-2020-ST

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43 732) 7720-11426
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 März 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung 1
Beschlossene Empfehlungen und deren Umsetzungsstand 3

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Jahresmesswerte und Grenzwerte NO_2 Enns-Kristein 3
Tabelle 2: Schalthäufigkeit der IG-L 100 km/h Beschränkung 4
Tabelle 3: Verkehrsstrafen Bezirkshauptmannschaft Linz-Land 5
Tabelle 4: Jahresmittelwert NO_2 Messstelle Linz-Römerberg 6
Tabelle 5: Vergleich Messwerte Römerberg 2019 und 2020 15
Tabelle 6: Vergleich Messwerte A1 2019 und 2020 15

Abbildung 1: Durchschnittsgeschwindigkeit Schwerverkehr 2018/19 4
Abbildung 2: Tagesverlauf des Jahreshalbstundenmittelwertes NO_2 7
Abbildung 3: Höchste Halbstundenmittelwerte eines Jahres im Tagesverlauf 8
Abbildung 4: Verkehrsentwicklung bei der Zählstelle Römerberg 9

LUFTGÜTE IN OÖ UND MASSNAHMEN ZUR EINHALTUNG DER GRENZWERTE

Geprüfte Stelle(n):

Abteilung Umweltschutz

Prüfungszeitraum:

2. März 2020 bis 3. Juni 2020
Aufgrund der COVID-19 Pandemie wurde die Prüfung unterbrochen; die Frist für die Vorlage des Prüfungsberichtes wurde mit Beschluss des Kontrollausschusses vom 16. April 2020 bis zur Sitzung des Kontrollausschusses am 26. November 2020 verlängert.

Rechtliche Grundlage:

Folgeprüfung im Sinne des § 9 Abs. 2 des Oö. LRHG 2013 idgF

Prüfungsgegenstand und -ziel:

Gegenstand der Prüfung war die Umsetzung der vom Kontrollausschuss am 27. Juni 2018 beschlossenen Verbesserungsvorschläge des LRH-Berichtes über die Initiativprüfung „Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte“ (Zl. LRH-100000-37/8-2018-ST). Im Rahmen der Folgeprüfung war festzustellen, ob und in welchem Umfang aufgrund des Beschlusses des Kontrollausschusses von den geprüften Stellen Maßnahmen gesetzt wurden und den Verbesserungsvorschlägen nachgekommen wurde.

Prüfungsteam:

Ing. Norbert Sterrer BA MPA

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde Vertreterinnen und Vertretern der Direktion Umwelt und dem zuständigen Mitglied der Oö. Landesregierung in der Schlussbesprechung am 24. August 2020 zur Kenntnis gebracht. Abschließend bedankte sich der LRH bei allen Auskunftspersonen für die gute und konstruktive Zusammenarbeit.

Da einem vom Kontrollausschuss beschlossenen Verbesserungsvorschlag nicht nachgekommen wurde, war eine Stellungnahme der Oö. Landesregierung gemäß § 9 Abs. 2 des Oö. LRHG 2013 erforderlich.

Die geprüfte Stelle gab innerhalb der Frist gemäß § 6 Abs. 5 LRHG 2013 keine Stellungnahme ab.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punkteweise 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.

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.

Generell verwendet der LRH folgende Bewertungsskala: Vollständig umgesetzt – teilweise umgesetzt – in Umsetzung – in Ausarbeitung – erste Schritte wurden gesetzt – nicht umgesetzt und noch nicht beurteilbar.

KURZFASSUNG

Der LRH hat dem Kontrollausschuss des Oö. Landtags mit seinem Bericht über die Initiativprüfung „Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte“ vom 12.4.2018 insgesamt vier Verbesserungsvorschläge vorgelegt. Der Kontrollausschuss beschloss in seiner Sitzung am 27.6.2018, dass der LRH drei Verbesserungsvorschläge einer Folgeprüfung unterziehen soll, weil ihnen seiner Ansicht nach seitens der Oö. Landesregierung entsprochen werden sollte.

Der LRH stellte im Zuge der Folgeprüfung fest, dass bei einer Empfehlung erste Schritte gesetzt wurden und eine Empfehlung in Umsetzung ist. Eine Empfehlung wurde nicht umgesetzt.

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)	**NICHT BESCHLOSSEN**
II.	**Das Land OÖ sollte das erforderliche Personal unter Berücksichtigung effizienzsteigernder Maßnahmen und Fokussierung auf die Kernaufgaben 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)	**IN UMSETZUNG**
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)	**NICHT UMGESETZT**

IV.	**Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sollte das Land weitere erforderliche 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)	**ERSTE SCHRITTE WURDEN GESETZT**

BESCHLOSSENE EMPFEHLUNGEN UND DEREN UMSETZUNGSSTAND

II. Das Land OÖ sollte das erforderliche Personal unter Berücksichtigung effizienzsteigernder Maßnahmen und Fokussierung auf die Kernaufgaben 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)

1.1. Die Empfehlung des LRH bezog sich auf die Schadstoffsituation im Bereich Enns an der Autobahn A1. Die Entwicklung des Luftschadstoffes NO_2 an der Messstelle Enns-Kristein zeigt eine fallende Tendenz.

Tabelle 1: Jahresmesswerte und Grenzwerte NO_2 Enns-Kristein

Jahr	NO_2-Jahresmittelwerte	Grenzwert lt. EU	Grenzwert lt. IG-L
	in µg/m³	in µg/m³	in µg/m³
2006	60	48	40
2007	53	46	40
2008	55	44	40
2009	51	42	40
2010	53	40	35
2011	56	40	35
2012	48	40	35
2013	47	40	35
2014	45	40	35
2015	45	40	35
2016	43	40	35
2017	44	40	35
2018	38	40	35
2019	37	40	35

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten des Landes OÖ

Vom Jahr 2017 auf 2018 sank der Jahresmittelwert NO_2 um 6 µg/m³ auf 38 µg/m³ und somit unter den EU-Grenzwert von 40 µg/m³. 2019 reduzierte sich der Messwert weiter auf 37 µg/m³. Damit war aber immer noch der jährliche Grenzwert nach dem IG-L von 35 µg/m³ überschritten. Der Halbstundenmittelgrenzwert von 200 µg/m³ wurde nicht mehr überschritten.

Eine Folge der sinkenden NO_2 Belastung war unter anderem, dass die Schalthäufigkeit der 100 km/h Beschränkung nach IG-L etwas abnahm.

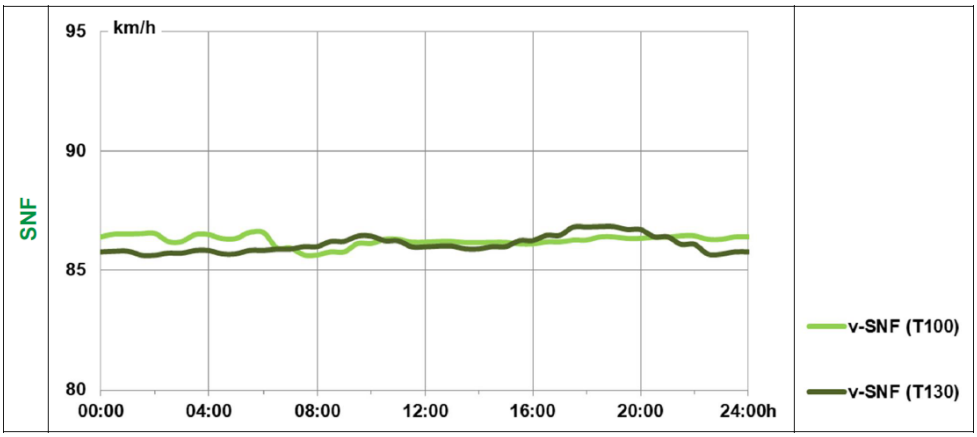
Tabelle 2: Schalthäufigkeit der IG-L 100 km/h Beschränkung

	05.2015/04.2016	05.2016/04.2017	05.2017/04.2018	05.2018/04.2019
Schalthäufigkeit IG-L in %	64,5	64	60	57

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten aus dem Evaluierungsbericht

Aus den Evaluierungsberichten[1] des flexiblen Tempolimits geht hervor, dass die Reduktion des NO_2 auf die Flottenerneuerung bei den Kraftfahrzeugen, aber auch auf sehr günstige Witterungsbedingungen zurückzuführen war. Dies unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Anzahl der am Tag durchschnittlich gezählten Kraftfahrzeuge auf diesem Abschnitt weiter angestiegen ist. Die von der Asfinag gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit bei einer nach IG-L geschalteten 100 km/h Beschränkung lag in den Tagesstunden nach wie vor bei 114 km/h. Zu beachten ist auch die festgestellte Durchschnittsgeschwindigkeit des Schwerverkehrs.

Abbildung 1: Durchschnittsgeschwindigkeit Schwerverkehr 2018/19



Quelle: Evaluation des flexiblen Tempolimits auf der A1 zwischen Enns und Linz von Mai 2018 bis April 2019

Auch in den Nachstunden von 22 Uhr bis 5 Uhr sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht unter 85 km/h, obwohl in diesem Zeitraum aufgrund von Lärmschutz die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge über 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht bei max. 60 km/h liegt.

Die bei der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land durchgeführten Verkehrsstrafverfahren betreffend die A1 sanken 2018 insgesamt um rd. 38 Prozent, jene für Verfahren nach IG-L um rd. 58 Prozent. Begründet wird dies bei den Strafverfahren nach IG-L auch mit der geringeren Schaltfrequenz des „Lufthunderters“. Wesentlich zur Verringerung der Verkehrsstrafen trug die

[1] Evaluation des flexiblen Tempolimits auf der A1 zwischen Enns und Linz von Mai bis April des Folgejahres; erstellt von Oekoscience AG

Verlagerung der CBE-Verfahren[2] zur Bezirkshauptmannschaft Rohrbach ab Februar 2018 bei. Im Jahr 2019 stieg die Anzahl der gesamten Verkehrsstrafverfahren wieder um 48 Prozent an. In einer Mitteilung an die Abteilung Umweltschutz ging die Bezirkshauptmannschaft Linz-Land für 2019 von einem leichten Rückgang der Verkehrsstrafen nach IG-L aus. Aufgrund der Umstellung auf eine neue Software und des noch fehlenden Statistikmoduls konnte aber keine zahlenmäßige Auswertung für die Verkehrsstrafen nach IG-L gemacht werden.

Tabelle 3: Verkehrsstrafen Bezirkshauptmannschaft Linz-Land

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
IG-L	26.381	39.547	61.601	121.295	123.073	50.987	-
Sonstige[3]	138.265	139.745	141.916	150.417	137.656	109.641	-
Gesamt	164.646	179.292	203.517	271.712	260.729	160.628	237.999

Quelle: LRH-eigene Darstellung von Daten der BH Linz-Land

Für den Wiederanstieg der Verkehrsstrafen im Jahr 2019 wurde die Mitte 2018 erfolgte Herabsetzung der Toleranzen bei Überschreitungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen bis 50 km/h[4] und die Überwachung der Baustelle auf der A1 (Ansfelden-Traun), bei der phasenweise täglich mehr als 1.000 Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt wurden, verantwortlich gemacht.

Laut Auskunft der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land im April 2020 „stellte sich keine dauerhafte Entspannung der Personalsituation ein. Es wäre jedoch in weiterer Folge zusätzliches Personal zur Verfügung bzw. in Aussicht gestellt“ worden.

1.2. Die Entwicklung des Schadstoffmesswerts NO_2 zeigt bei Enns-Kristein eine fallende Tendenz. Der Grenzwert der EU ist bereits unterschritten, der IG-L Grenzwert derzeit aber noch überschritten.

Aus Sicht des LRH sind verschiedene Faktoren, wie Witterungsbedingungen, Flottenerneuerung, Schadstoffemissionen der Fahrzeuge für die Verbesserung der Schadstoffsituation von Bedeutung. Diese müssen auch beobachtet werden. Sollte es auch auf den Autobahnen zu einer Herabsetzung der Toleranzen bei Geschwindigkeitsübertretungen kommen, würde dies wiederum zu einem Anstieg der Strafverfahren und somit zu einem erhöhten Personalbedarf führen. Auch ist die Entwicklung der Strafverfahren nach Beendigung der Baumaßnahmen auf der A1 abzuwarten.

[2] Cross Border Enforcement (CBE) bezieht sich auf den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit besonders gefährdende Verkehrsdelikte

[3] Die sonstigen Verkehrsstrafen betreffen den gesamten Wirkungsbereich der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land.

[4] siehe Bericht des RH https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsstrafen.pdf Punkt 9

Aus Sicht des LRH ist es aufgrund der aktuellen Entwicklungen erforderlich, die Personalsituation weiter zu beobachten und auch entsprechend zu reagieren. Er beurteilt die Empfehlung als in Umsetzung.

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)

2.1. Für die NO_2 Belastung im Ballungsraum Linz ist vor allem der motorisierte Verkehr verantwortlich. Ausschlaggebender Indikator für die NO_2 Belastung ist die Messstelle Römerberg in Linz. Die Tabelle 4: Jahresmittelwert NO2 Messstelle Linz-Römerberg zeigt, dass der Jahresmittelwert zwar gesunken ist, aber noch immer über den erlaubten Grenzwerten liegt.

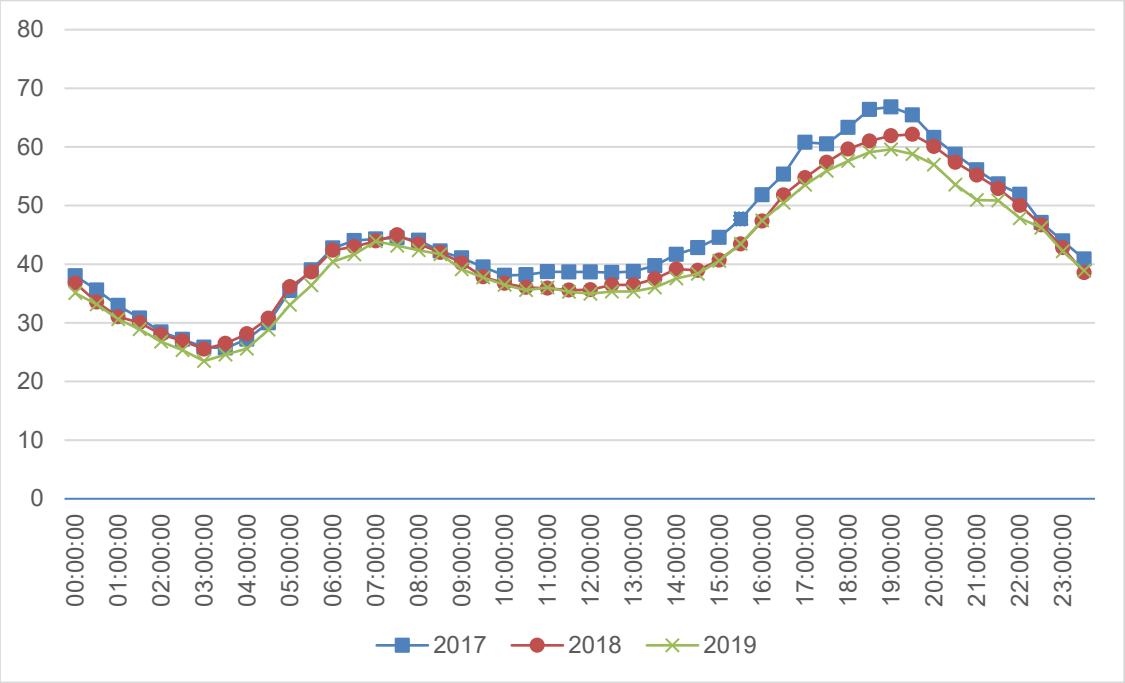
Tabelle 4: Jahresmittelwert NO_2 Messstelle Linz-Römerberg

Jahr	NO_2-Jahresmittelwerte	Grenzwert lt. EU	Grenzwert lt. IG-L
	in µg/m³	in µg/m³	in µg/m³
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
2018	43	40	35
2019	42	40	35

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Daten der Abt. Umweltschutz

Abbildung 2 zeigt die Belastungskurve der Jahreshalbstundenmittelwerte im Tagesverlauf.

Abbildung 2: Tagesverlauf des Jahreshalbstundenmittelwertes NO_2

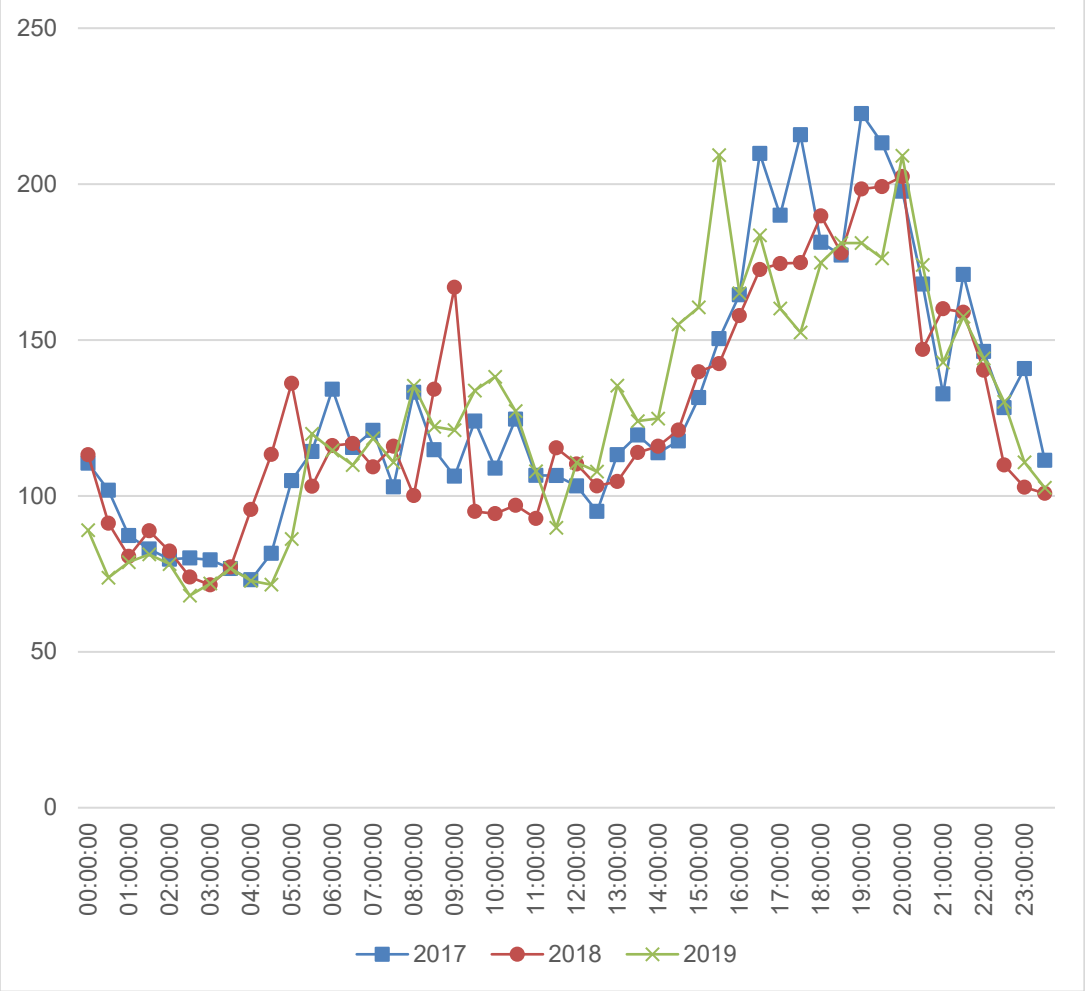


Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Daten der Abteilung Umweltschutz

In Abbildung 2: Tagesverlauf des Jahreshalbstundenmittelwertes NO_2 ist zu erkennen, dass die Belastung im Vergleich von 2017 und 2018 vor allem im Zeitraum von 9 Uhr bis 20 Uhr zurückgegangen ist. Von 2018 auf 2019 fand noch einmal eine merkliche Verringerung zwischen 17 Uhr und 22 Uhr statt.

Die Abbildung 3 zeigt die jeweils höchsten Halbstundenmittelwerte der Jahre 2017, 2018 und 2019 im Tagesverlauf.

Abbildung 3: Höchste Halbstundenmittelwerte eines Jahres im Tagesverlauf



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

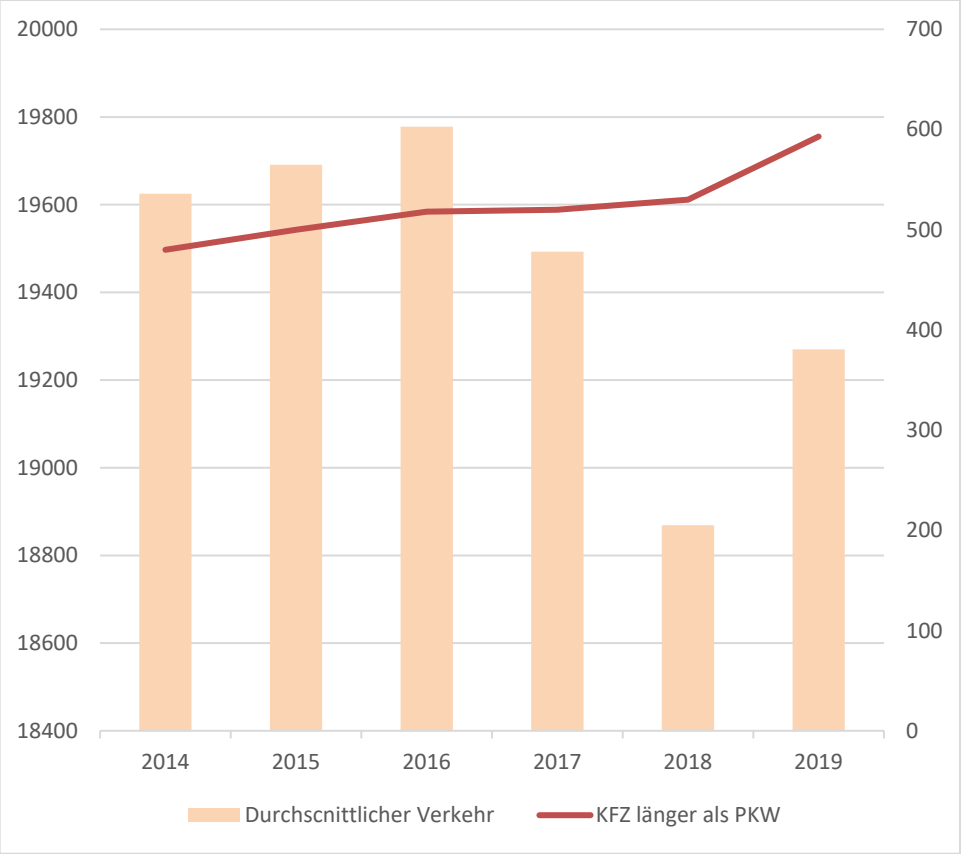
Diese Grafik zeigt, dass bei den maximalen Halbstundenmittelwerten die jeweils höchsten Werte zwischen 15 Uhr und 20 Uhr erreicht wurden. Gab es 2017 vier Überschreitungen des max. Halbstundenmittelwertes, war es 2018 nur einmal und 2019 zweimal der Fall. Die Anzahl der Überschreitungen liegt damit immer unter der erlaubten maximalen Anzahl von 18 Tagen mit Überschreitungen pro Jahr.

Laut Abteilung Umweltschutz (Abt. US) war die Entwicklung einerseits auf die voranschreitende Flottenumstellung auf schadstoffärmere Fahrzeuge[5], aber auch auf günstige meteorologische Ausbreitungsverhältnisse (vor allem 2018) zurückzuführen. So zeigte die Verkehrszählstelle beim Römer-

[5] Auch die Softwareupdates bei den Fahrzeugen zeigten eine entsprechende Auswirkung.

berg im Jahr 2019 wieder einen merklichen Anstieg des Verkehrsaufkommens – sowohl insgesamt als auch bei längeren Kfz/LKW[6] gegenüber 2018; dies bei einem weiteren Rückgang des NO_2 Jahresmittelwertes.

Abbildung 4: Verkehrsentwicklung bei der Zählstelle Römerberg



Quelle: Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Im Mobilitätsleitbild für die Region Linz ging das für Verkehr zuständige Mitglied der Oö. Landesregierung im Jahr 2018 von einem Anstieg um 74.000 Fahrten pro Tag bis zum Jahr 2030 im Großraum Linz aus. Mit wirksamen verkehrsmindernden Maßnahmen sollte auch dieser Entwicklung entgegengewirkt werden.

In einer Prognose[7] geht die Abt. US davon aus, dass spätestens 2021 der EU-Grenzwert von 40 µg/m³ bei der Messstelle Römerberg unterschritten werden wird.

Neben dem Schadstoff NO_2 ist vor allem der Feinstaub PM_{10} in Oberösterreich ein Immissionsthema. Vor allem bei Inversionswetterlagen kommt es in Oberösterreich zu Überschreitungen des Grenzwertes, wenn

[6] LKW werden nicht gesondert als Fahrzeugart erfasst; die Länge der Fahrzeuge lässt aber einen Rückschluss darauf zu.

[7] erstellt vor der COVID-19 Krise

auch deren Anzahl bereits weit unter der erlaubt maximalen Zahl an jährlichen Überschreitungstagen blieb.

2.2. Die Entwicklung der NO_2-Werte bei der Messstelle Römerberg ist grundsätzlich positiv zu bewerten; die Jahresmesswerte blieben aber auch im Jahr 2019 über dem erlaubten EU-Grenzwert.

Obwohl die Schadstoffwerte bei Feinstaub unter den erlaubten Überschreitungen liegen, sollte dieser Bereich weiter beobachtet werden.

3.1. 2011 erließ das Land OÖ ein Maßnahmenprogramm welches gemäß IG-L nach drei Jahren auf seine Wirksamkeit zu evaluieren war. Im Jahr 2014 wurde der Grenzwert für NO_2 an der Messstelle Römerberg nicht unterschritten, obwohl zu diesem Zeitpunkt auch die von der EU gewährte verlängerte Frist zur Erreichung des Grenzwertes endete. Entsprechend dem IG-L wäre spätestens nach weiteren 18 Monaten (d.h. bis Mitte des Jahres 2016) ein adaptiertes Maßnahmenprogramm, mit dem die Grenzwerte unterschritten werden können, in Kraft zu setzen. Zum Zeitpunkt der Initiativprüfung gab es bereits einen mehrfach überarbeiteten Entwurf des Umweltbundesamtes für ein Maßnahmenprogramm. Im April 2018 wurde der vom für Umweltschutz zuständigen Regierungsmitglied eingebrachte Amtsvortrag „Luft Linz NO_2“ von der Oö. Landesregierung zurückgestellt. Nach nochmaliger Überarbeitung und politischen Abstimmung in der Oö. Landesregierung lag das Maßnahmenprogramm vom 26.11.2018 bis 7.1.2019 öffentlich zur Begutachtung auf der Homepage des Landes OÖ auf. Im Wesentlichen waren folgende Maßnahmen im Programm enthalten:

- Vorantreiben von Nachrüstungen sowohl bei der Software als auch im Hardwarebereich bei Diesel-PKW,
- das Forcieren der effektiven Kontrolle von Abgasmanipulationen,
- Maßnahmen zur Modernisierung des Taxibestandes in Linz,
- ein Maßnahmenbündel, um den Anteil der E-Mobilität zu erhöhen,
- eine Vielzahl von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr inklusive eines Konzepts für Busschleusen an Linzer Einfallstraßen,
- Maßnahmen für gebietsbezogene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie
- Maßnahmen, um den Ausbau der Rad- und Fußwegeinfrastruktur zu forcieren.

Sollten die bisherigen und in diesem Programmupdate angeführten neuen Maßnahmen nicht ausreichen, den EU-Grenzwert von 40 µg/m³ zu erreichen, so müsse über die Einführung eines Fahrverbotes für ältere Fahrzeuge (Benzin: Euro 2; Diesel Euro 3 und LKW Euro III) neu entschieden werden. Diese Fahrverbote waren in den Programmentwürfen des Umweltbundesamtes noch als notwendige Maßnahmen enthalten gewesen. Für die Maßnahme zur Modernisierung des Taxibestandes in Linz wurde eine entsprechende Verordnung mit Gültigkeit ab 1.1.2020 angekündigt.

Am 8.7.2019 beschloss die Oö. Landesregierung das „Programm nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung der Belastung von Stickstoffdioxid in Linz – aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011“.[8] Die „Verordnung des Landeshauptmanns von Oberösterreich, mit der Mindestemissionsstandards für den Betrieb von Taxifahrzeugen in Teilen des Stadtgebiets von Linz angeordnet werden“ wurde am 2.1.2020 verlautbart. Die darin enthaltenen Maßnahmen gelten seit 1.7.2020. Die gesetzlichen Fristen gemäß IG-L für eine Überarbeitung und Nachschärfung des Maßnahmenprogrammes waren damit um vier Jahre überschritten. Zur Überschreitung der Fristen führte auch das damals für Umweltschutz zuständige Ministerium (BMNT) in seiner Stellungnahme[9] aus: *„Da für die Erstellung und Überarbeitung von Programmen gemäß den gesetzlichen Vorgaben die in den Anlagen des IG-L normierten Grenzwerte ausschlaggebend sind, werden zunächst die gesetzlichen Fristen nach § 9a IG-L betreffend die Erstellung und Überarbeitung von Maßnahmenprogrammen durch den Landeshauptmann in Erinnerung gerufen, die in diesem Fall schon seit geraumer Zeit verstrichen sind.“*

3.2. Die positive Entwicklung von NO_2 gründete sich einerseits auf die voranschreitende Flottenumstellung auf schadstoffärmere Fahrzeuge[10], aber auch auf günstige meteorologische Ausbreitungsverhältnisse (2018). Um, wie ursprünglich einmal geplant, den Grenzwert für NO_2 bereits 2020 zu unterschreiten, hätte es aber der zeitgerechten Einführung zusätzlicher Maßnahmen bedurft[11].

Mit Hinweis auf die gesetzlichen Fristen und deren Überschreitung, ist es aus Sicht des LRH nicht nachvollziehbar, warum das Maßnahmenprogramm erst mit 8.7.2019 – d.h. mehr als ein Jahr nach dem diesbezüglichen Beschluss des Kontrollausschusses des Oö. Landtags und obwohl Entwürfe bereits seit April 2018 vorlagen – in Kraft gesetzt wurde. Im Hinblick auf die Zielsetzungen lassen auch die meisten Maßnahmen im Programm nicht erwarten, dass eine spürbare Verbesserung bei den Immissionen bzw. eine Verringerung des Verkehrsaufkommens kurzfristig erreicht werden kann. Das Land OÖ verzichtete auch auf Maßnahmen nach § 14 IG-L[12].

Der Kontrollausschuss des Oö. Landtags bemaß die Frist für die Vorlage des Berichtes der Folgeprüfung ursprünglich mit zwei Jahren deshalb, um die Wirkungen der Umsetzung des Verbesserungsvorschlages überprüfen zu können. Wie das Ergebnis der Folgeprüfung zeigt, war zwar ein Maßnahmenprogramm beschlossen, die Maßnahmen bewirkten aber weder eine Verkehrsverminderung noch eine Unterschreitung der Grenzwerte. Sie

---

8 Amtsvortrag US-2014-105354/300-Pü

9 siehe: https://www.landoberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20UWD%20Abt_US/Bundesministerium%20f%c3%bcr%20Nachhaltigkeit%20und%20Tourismus.pdf

10 auch erreicht durch die Softwareupdates der Hersteller

11 2018 waren die COVID-19 Pandemie und die dadurch notwendigen Maßnahmen nicht absehbar

12 Das wären bspw. zeitliche oder räumliche Beschränkungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen.

waren also nicht geeignet, den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte „so kurz wie möglich“ zu halten.

Der LRH betrachtet daher diese Empfehlung als nicht umgesetzt.

3.3. *Dazu nahm die Oö. Landesregierung mit Schreiben vom 15.9.2020 wie folgt Stellung.*

In der Sachverhaltsdarstellung unter Punkt 3.1. stellt der Landesrechnungshof den Entstehungsprozess des „Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung der Belastung von Stickstoffdioxid in Linz (2019)“, folglich kurz Maßnahmenprogramm 2019 genannt, als auch die darin enthaltenen über 30 Maßnahmen im Überblick dar. Dazu ist festzuhalten, dass die positive Entwicklung der NO_2 Immissionen an der Messstelle Linz-Römerberg darüber hinaus auch auf die Wirkung der aus dem Maßnahmenprogramm 2011 umgesetzten Maßnahmen sowie die Wirkung der in Umsetzung befindlichen Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm 2019 zurückzuführen sind. So stellen die laufenden Aktivitäten zu den über 30 Maßnahmen des Maßnahmenprogramms 2019 zusätzliche wirksame Schritte dar, um den öffentlichen Verkehr und die Rad- und Fußinfrastruktur auszubauen, die E-Mobilität zu forcieren, den Ausbau der Schiffsanlegestellen mit Landstrom voranzutreiben, gegen Abgasmanipulationen vorzugehen und Bewusstsein für eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. Alle über 30 Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm 2019 tragen dazu bei, die NO_2 Immissionen weiter zu reduzieren. Folglich ist daher davon auszugehen, dass für den Fall, dass im Jahr 2020 nicht jene schlechten Randbedingungen wie dies in der Prognose angenommen wurde, eingetreten wären, der Grenzwert, der bei einem Unterschreiten des Wertes von 40,5 µg/m³ als eingehalten gilt, im Jahr 2020 erreicht worden wäre.

Weiters führt der Landesrechnungshof aus, dass „im Hinblick auf die Zielsetzungen auch die meisten Maßnahmen im Programm nicht erwarten lassen, dass eine spürbare Verbesserung bei den Immissionen bzw. eine Verringerung des Verkehrsaufkommens kurzfristig erreicht werden kann“ und dass „das Land OÖ auch auf Maßnahmen nach § 14 IG-L (Das wären bspw. zeitliche oder räumliche Beschränkungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen) verzichtete.“

Dazu ist festzuhalten, dass entsprechend einer Prognose der Abteilung Umweltschutz unter konservativen Annahmen zu erwarten war, dass der Grenzwert im Jahr 2020 gerade noch nicht unterschritten, jedoch spätestens im Jahr 2021 eingehalten werden würde. Dieser Umstand war nach § 9a Abs. 1 IG-L bei der Erstellung des Maßnahmenprogramms 2019 zu berücksichtigen. § 9b IG-L legt die Grundsätze für die Erstellung eines Maßnahmenprogramms und die Festlegung der Maßnahmen fest. Dabei ist neben der wirksamen Vorbeugung der Beeinträchtigung der Schutzgüter des IG-L durch Luftschadstoffe auch normiert, dass Eingriffe in bestehende Rechte auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken sind. Bei der Auswahl von Maßnahmen sind die jeweils gelindesten, zum Ziel führenden Mittel zu ergreifen.

Es wurde daher nach § 14 IG-L die „Verordnung des Landeshauptmanns von Oberösterreich, mit der Mindestemissionsstandards für den Betrieb von

Taxifahrzeugen in Teilen des Stadtgebiets von Linz angeordnet werden", als gelindestes Mittel erlassen und so für eine Gruppe von bestimmten Fahrzeugen zeitliche oder räumliche Beschränkungen festgelegt.

Darüber hinaus wurde im Punkt 4.4. des Maßnahmenprogrammes 2019 festgelegt, dass für den Fall, dass trotz energischen Vorantreibens der geplanten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der zu erwartenden technologischen Verbesserungen in der Antriebstechnik der Grenzwert von 40 µg/m³ nicht erreichbar sein sollte, die Einführung eines Fahrverbots für ältere Benzinfahrzeuge inkl. Euro 2, sowie für ältere Dieselfahrzeuge inkl. Euro 3 (PKW) bzw. Euro III (LKW) das letzte wirksame Mittel wäre, das in diesem Fall neu zu prüfen und zu entscheiden wäre.

Für den Landesrechnungshof ist unter Punkt 3.2. nicht nachvollziehbar, „warum das Maßnahmenprogramm erst mit 8.7.2019 – d.h. mehr als ein Jahr nach dem diesbezüglichen Beschluss des Kontrollausschusses des Oö. Landtags und obwohl Entwürfe bereits seit April 2018 vorlagen – in Kraft gesetzt wurde."

Hierzu ist auszuführen, dass im Jahr Sommer und Herbst 2018, die Details einiger Maßnahmen insbesondere die Details der „Verordnung des Landeshauptmanns nach § 14 IG-L mit der Mindestemissionsstandards für den Betrieb von Taxifahrzeugen in Teilen des Stadtgebiets von Linz angeordnet werden", festgelegt wurden. Nach dem Stellungnahme-verfahren vom 26. November 2018 bis 7. Jänner 2019 wurden die zahl-reichen Anregungen, die von 12 Organisationen und 23 Privatpersonen eingebracht wurden, den zuständigen Ressorts bzw. Gebietskörper-schaften zur Prüfung übermittelt und die Ergebnisse flossen dann in den finalisierten Text des Maßnahmenprogramms 2019 sowie in den laufenden Prozess, die Luftqualität zu verbessern, ein.

3.4. Der LRH stellte grundsätzliche positive Entwicklungen nicht in Abrede. Die im Beschluss des Kontrollausschusses des Oö. Landtags enthaltenen Ziele wurden aber weder zeitlich, noch die Grenzwerte betreffend, erreicht. Er bleibt daher bei seiner Beurteilung.

Betreffend das Erfordernis, Maßnahmen rasch zu setzen, verweist der LRH überdies auf die Stellungnahme des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus vom 7.1.2019 zum Maßnahmenprogramm und dem Entwurf der erwähnten Verordnung u.a. mit folgendem Inhalt: „Aus Sicht des BMNT besteht dringender Handlungsbedarf seitens des Landeshauptmannes von Oberösterreich, zusätzliche und wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduktion der NO_2-Belastung auch im Ballungsraum Linz zu setzen. Dies nicht nur zur Erfüllung der dem Landeshauptmann obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen ....."[13]

[13] siehe Stellungnahme des BMNT https://www.landoberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20UWD%20Abt_US/Bundesministerium%20f%c3%bcr%20Nachhaltigkeit%20und%20Tourismus.pdf

IV. Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sollte das Land weitere erforderliche 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)

4.1. Neben den im Berichtspunkt 3 aufgelisteten werden im Programm vom Juli 2019 weitere Maßnahmen genannt:

- Forcieren von Fahrgemeinschaften sowie
- Konzept und Grundsatzplanung für den Ausbau multimodaler Knotenpunkte

Sie alle sollen bereits im Jahr 2020 Wirkung zeigen; welchen Beitrag allerdings die einzelnen Maßnahmen an der Verbesserung der Schadstoffsituation bringen sollen, wird im Programm nicht angeführt.

4.2. Obwohl einige der im Programm angeführten Maßnahmen bereits vor dessen Erstellung eingeführt wurden, wie z.B. das S-Bahnkonzept im Dezember 2016, sind einige Maßnahmen auch im Zeitraum der Prüfung durch den LRH noch in der Konzept- bzw. Planungsphase (z.B. die Einrichtung von Busspuren im Stadtgebiet von Linz). Der Ausbau der Donaubrücken in Linz liegt teilweise hinter den ursprünglichen Zeitplänen. Zum Thema E-Mobilität hält der LRH fest, dass das Land OÖ im eigenen Verwaltungsbereich mit einem Beschaffungsprogramm für E-Fahrzeuge begonnen hat[14]. Der LRH beurteilt diese Empfehlung mit „erste Schritte wurden gesetzt“.

5.1. Die COVID-19 Pandemie brachte einschneidende Maßnahmen für Bevölkerung und Wirtschaft. Aufgrund der eingeschränkten Bewegungsfreiheit, die einen massiven Rückgang beim Verkehr mit sich brachte, und des Produktionsrückgangs in der Wirtschaft reduzierte sich in diesem Zeitraum auch die Schadstoffbelastung deutlich.

[14] Nach einer e-Pilotphase ab 2016 mit 3 Fahrzeugen wurde im Frühjahr 2019 in Anlehnung an die Bundesstrategie „Mission 2030“ beschlossen, bis zum Jahr 2030 aus heutiger Sicht zumindest einen 50% Anteil an alternativen Antrieben im Landesfuhrpark umzusetzen.

Tabelle 5: Vergleich Messwerte Römerberg 2019 und 2020

Messstelle Römerberg	März			April			Mai		
	2019	2020	Veränderung in Prozent	2019	2020	Veränderung in Prozent	2019	2020	Veränderung in Prozent
Gesamtverkehr Fahrzeuge Mittelwert/24h	19.891	12.579	**-36,76**	20.267	10.697	**-47,22**	20.133	16.430	**-18,39**
KFZ länger als 6m	597	503	**-15,68**	608	642	**5,56**	604	493	**-18,39**
PM10 Monatsmittelwert	18,73	20,15	**7,58**	26,27	20,46	**-22,12**	15,02	13,98	**-6,92**
NO_2 Monatsmittelwert	42,76	29,66	**-30,64**	37,11	28,6	**-22,93**	39,74	30,43	**-23,43**

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Daten des Landes OÖ

Tabelle 6: Vergleich Messwerte A1 2019 und 2020

Messstelle Enns-Kristein	März			April			Mai		
	2019	2020	Veränderung in Prozent	2019	2020	Veränderung in Prozent	2019	2020	Veränderung in Prozent
Gesamtverkehr Fahrzeuge Mittelwert/24h	90.868	58.684	**-35,42**	97.769	39.998	**-59,09**	92.048	44.044	**-52,15**
KFZ > 3,5t	13.051	12.521	**-4,06**	13.459	10.026	**-25,51**	13.326	8.492	**-36,27**
PM10 Monatsmittelwert	17,06	17,48	**2,46**	26,35	23,19	**-11,99**	13,97	12,71	**-9,02**
NO_2 Monatsmittelwert	40,61	28,1	**-30,81**	34,45	24,55	**-28,74**	34,89	26,72	**-23,42**

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis Zahlen Land OÖ und Asfinag

Wie aus den Tabellen ersichtlich ist, haben die Maßnahmen zur COVID-19 Pandemiebekämpfung zu einer erheblichen Verringerung des Verkehrs geführt. Diese führten auch zu geringeren Schadstoffbelastungen bei den straßennahen Messstellen. So waren im Vergleich dazu bei der vom Umweltbundesamt betriebenen Messstelle am Zöbelboden im Nationalpark Kalkalpen laut Auskunft der Nationalparkverwaltung die Konzentrationen grundsätzlich sehr gering und die Variabilität wetterbedingt hoch. Die Mittelwerte der Stickstoffdioxidkonzentrationen vom 16.3.2020 bis zum 12.4.2020 waren zwar geringfügig niedriger als in den gleichen Perioden der Jahren 2018 und 2019, dennoch konnte kein signifikanter Rückgang festgestellt werden.

5.2. Aus Sicht der Umweltexperten wird eine allfällige Unterschreitung des NO_2 Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2020 auch auf die temporären Maßnahmen im Zuge der COVID-19 Pandemiebekämpfung zurückzuführen sein.

Aus Sicht des LRH ist es daher wichtig, in diesem Kontext die Veränderungen bei den Immissionswerten ursachengerecht zu differenzieren und zu bewerten. Aus seiner Sicht sollten daraus aktuelle Erfahrungen gewonnen und Konsequenzen für Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgüte gezogen werden. Diese werden eine möglicherweise veränderte Mobilität durch vermehrtes Arbeiten im Home-Office und ein anderes Pendlerverhalten zu berücksichtigen haben. In diesem Zusammenhang verweist der LRH auch auf den durch die verstärkte Digitalisierung der Verwaltungsabläufe und der Arbeitswelt erhöhten Datenaustausch sowie den Bedarf leistungsfähiger digitaler Infrastruktur.[15]

2 Beilagen

Linz, am 16. Oktober 2020

Friedrich Pammer

Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

[15] siehe dazu auch die Berichte des LRH: IP Breitbandstrategie des Landes OÖ vom 29.8.2017, LRH-130000-6/7-2017-ST und IP E-Government – Strategie der oö. Landesverwaltung vom 26.8.2019, LRH-100000-43/6-2019-ST

LAND OBERÖSTERREICH

Amt der OÖ. Landesregierung
Direktion Finanzen
4021 Linz • Landhausplatz 1

OÖ. Landesrechnungshof
Eingel. 21. Sep. 2020
Lrh 100000-37/18 Blg. 1

Geschäftszeichen:
FinD-2017-372173/13-SCHÜ

Bearbeiter/-in: **Mag. Markus Schütz**

15.09.2020

FinD-2017-372173/13-SCHÜ

Folgeprüfung "Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte"; Stellungnahme gem. § 9 Abs. 2 Oö. LRHG

Amtsvortrag

Mit E-Mail vom 25.8.2020 teilte der Oö. Landesrechnungshof mit, dass der Kontrollausschuss am 27.6.2018 gemäß § 4 Abs. 3 Z 4 des Oö. LRHG 2013 i.d.g.F. eine Folgeprüfung über Feststellungen des Oö. Landesrechnungshofes betreffend die Initiativprüfung „Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte“ beschlossen hat.

Bei der Durchführung der Folgeprüfung stellte der Oö. Landesrechnungshof fest, dass folgendem Verbesserungsvorschlag nicht nachgekommen wurde:

> *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*

Gemäß § 9 Abs. 2 Oö. LRHG ist daher eine begründete Stellungnahme der Landesregierung erforderlich, die dem Bericht über die Folgeprüfung anzuschließen ist. Diese Stellungnahme wurde von der Abteilung Umweltschutz mit Schreiben vom 15.9.2020, US-2017-372558/66-Pü, übermittelt.

Antrag

Die Oö. Landesregierung möge beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird zur Kenntnis genommen.

2. Die beiliegende Stellungnahme der Abteilung Umweltschutz vom 15.9.2020, US-2017-372558/66-Pü, wird als Stellungnahme im Sinne des § 9 Abs. 2 Oö. LRHG beschlossen.

Beilage
Stellungnahme der Abteilung Umweltschutz vom 15.9.2020, US-2017-372558/66-Pü

Geleistete Mitzeichnungen und Unterschriften:
15.09.2020 -- Mitzeichnung -- Frauscher, Christiane, Mag. Dr.
16.09.2020 -- Genehmigen -- Schütz, Markus, Mag.

Beschlussvermerk zu FinD-2017-372173/13 (Schriftführer : MMag. Christian Hammermüller) :

Beschluss nach Antrag in der Sitzung der Oö. Landesregierung am 21.09.2020

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Umweltschutz
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

LAND OBERÖSTERREICH

Geschäftszeichen:
US-2017-372558/66-Pü

Bearbeiter/-in: Dipl.-Ing. Regina Pürmayr
Tel: (+43 732) 77 20-13600
Fax: (+43 732) 77 20-21 45 49
E-Mail: us.post@ooe.gv.at

www.land-oberoesterreich.gv.at

Direktion Finanzen
z. H. Herrn Mag. Markus Schütz
Landhausplatz 1
4021 Linz

Linz, 15.09.2020

Landesrechnungshof – Folgeprüfung „Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte“; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!
Sehr geehrter Herr Mag. Schütz!

Nachfolgend dürfen wir Ihnen die zwischen der Abteilung Anlagen-, Umwelt und Wasserrecht und der Abteilung Umweltschutz akkordierte Stellungnahme zum Bericht der Folgeprüfung des Landesrechnungshofes betreffend die Initiativprüfung „Luftgüte in Oberösterreich und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte“ übermitteln.

Der Landesrechnungshof stellt in seiner Sachverhaltsdarstellung unter 2.1. die Entwicklung der Stickstoffdioxid (NO_2) Immissionen an der für das dicht verbaute Stadtgebiet von Linz repräsentativen Messstelle Linz-Römerberg dar und stellt dabei eine sinkende Tendenz fest. In seiner Beurteilung unter 2.2. wertet der Landesrechnungshof die Entwicklung der NO_2-Werte grundsätzlich positiv.

In der Sachverhaltsdarstellung unter Punkt 3.1. stellt der Landesrechnungshof den Entstehungsprozess des „Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung der Belastung von Stickstoffdioxid in Linz (2019)“, folglich kurz Maßnahmenprogramm 2019 genannt, als auch die darin enthaltenen über 30 Maßnahmen im Überblick dar.

US

Der Landesrechnungshof führt in seiner Beurteilung unter Punkt 3.2. sodann aus, dass *„die positive Entwicklung der NO_2 Immissionen sich einerseits auf die voranschreitende Flottenumstellung auf schadstoffärmere Fahrzeuge, aber auch auf günstige meteorologische Ausbreitungsverhältnisse (2018) gründete“.*

Dazu ist festzuhalten, dass die positive Entwicklung der NO_2 Immissionen an der Messstelle Linz-Römerberg darüber hinaus auch auf die Wirkung der aus dem Maßnahmenprogramm 2011 umgesetzten Maßnahmen sowie die Wirkung der in Umsetzung befindlichen Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm 2019 zurückzuführen sind. So stellen die laufenden Aktivitäten zu den über 30 Maßnahmen des Maßnahmenprogramms 2019 zusätzliche wirksame Schritte dar, um den öffentlichen Verkehr und die Rad- und Fußinfrastruktur auszubauen, die E-Mobilität zu forcieren, den Ausbau der Schiffsanlegestellen mit Landstrom voranzutreiben, gegen Abgasmanipulationen vorzugehen und Bewusstsein für eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. Alle über 30 Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm 2019 tragen dazu bei, die NO_2 Immissionen weiter zu reduzieren.

Weiters stellt der Landesrechnungshof fest, dass *„um, wie ursprünglich einmal geplant, den Grenzwert für NO_2 bereits 2020 zu unterschreiten, es aber der zeitgerechten Einführung zusätzlicher Maßnahmen bedurft hätte“.* Zudem führt der Landesrechnungshof aus, *„war zwar ein Maßnahmenprogramm beschlossen, die Maßnahmen bewirkten aber weder eine Verkehrsverminderung noch eine Unterschreitung der Grenzwerte. Sie waren also nicht geeignet, den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte „so kurz wie möglich“ zu halten.“* Der Landesrechnungshof hält im Punkt 2.1. auch fest, dass *„in einer Prognose, die vor der COVID-19 Krise erstellt wurde, die Abteilung Umweltschutz (US) davon ausgeht, dass spätestens 2021 der EU-Grenzwert von 40 µg/m³ bei der Messstelle Linz-Römerberg unterschritten werden wird.“*

Dazu ist festzuhalten, dass das primäre Ziel der Maßnahmen nicht war, eine Verkehrsminderung zu erreichen, sondern eine Reduktion der Stickoxidemissionen und somit NO_2-Immissionen zu bewirken, sodass – so wie dies in der ausführlichen fachlichen und politischen Diskussion vor dem Erlassen des Maßnahmenprogramms 2019 festgelegt wurde - im Jahr 2020 der Grenzwert eingehalten werden kann.
Für die Prognose der Abt. Umweltschutz, die von einem Erreichen des EU-Grenzwertes spätestens 2021 ausgeht, wurden konservative Annahmen getroffen, um eine Aussage treffen zu können, die mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten wird. Die Prognose, der schlechte Randbedingungen zugrunde liegen, ergab einen Wert für die NO_2-Immissionen von 41 µg/m³ für das Jahr 2020 bzw. für das Jahr 2021 einen Prognosewert von 39,5 µg/m³.

Folglich ist daher davon auszugehen, dass für den Fall, dass im Jahr 2020 nicht jene schlechten Randbedingungen wie dies in der Prognose angenommen wurde, eingetreten wären, der Grenzwert, der bei einem Unterschreiten des Wertes von 40,5 µg/m³ als eingehalten gilt, im Jahr 2020 erreicht worden wäre.

Weiters führt der Landesrechnungshof aus, dass *„im Hinblick auf die Zielsetzungen auch die meisten Maßnahmen im Programm nicht erwarten lassen, dass eine spürbare Verbesserung bei den Immissionen bzw. eine Verringerung des Verkehrsaufkommens kurzfristig erreicht werden kann"* und dass *„das Land OÖ auch auf Maßnahmen nach § 14 IG-L (Das wären bspw. zeitliche oder räumliche Beschränkungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen) verzichtete."*

Dazu ist festzuhalten, dass entsprechend einer Prognose der Abteilung Umweltschutz unter konservativen Annahmen zu erwarten war, dass der Grenzwert im Jahr 2020 gerade noch nicht unterschritten, jedoch spätestens im Jahr 2021 eingehalten werden würde.
Dieser Umstand war nach § 9a Abs. 1 IG-L bei der Erstellung des Maßnahmenprogramms 2019 zu berücksichtigen. § 9b IG-L legt die Grundsätze für die Erstellung eines Maßnahmenprogramms und die Festlegung der Maßnahmen fest. Dabei ist neben der wirksamen Vorbeugung der Beeinträchtigung der Schutzgüter des IG-L durch Luftschadstoffe auch normiert, dass Eingriffe in bestehende Rechte auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken sind. Bei der Auswahl von Maßnahmen sind die jeweils gelindesten, zum Ziel führenden Mittel zu ergreifen.
Es wurde daher nach § 14 IG-L die „Verordnung des Landeshauptmanns von Oberösterreich, mit der Mindestemissionsstandards für den Betrieb von Taxifahrzeugen in Teilen des Stadtgebiets von Linz angeordnet werden", als gelindestes Mittel erlassen und so für eine Gruppe von bestimmten Fahrzeugen zeitliche oder räumliche Beschränkungen festgelegt.
Darüber hinaus wurde im Punkt 4.4. des Maßnahmenprogrammes 2019 festgelegt, dass für den Fall, dass trotz energischen Vorantreibens der geplanten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der zu erwartenden technologischen Verbesserungen in der Antriebstechnik der Grenzwert von 40 µg/m³ nicht erreichbar sein sollte, die Einführung eines Fahrverbots für ältere Benzinfahrzeuge inkl. Euro 2, sowie für ältere Dieselfahrzeuge inkl. Euro 3 (PKW) bzw. Euro III (LKW) das letzte wirksame Mittel wäre, das in diesem Fall neu zu prüfen und zu entscheiden wäre.

Für den Landesrechnungshof ist unter Punkt 3.2. nicht nachvollziehbar, *„warum das Maßnahmenprogramm erst mit 8.7.2019 – d.h. mehr als ein Jahr nach dem diesbezüglichen Beschluss des Kontrollausschusses des Oö. Landtags und obwohl Entwürfe bereits seit April 2018 vorlagen – in Kraft gesetzt wurde."*
Hierzu ist auszuführen, dass im Jahr Sommer und Herbst 2018, die Details einiger Maßnahmen insbesondere die Details der „Verordnung des Landeshauptmanns nach § 14 IG-L mit der

Mindestemissionsstandards für den Betrieb von Taxifahrzeugen in Teilen des Stadtgebiets von Linz angeordnet werden", festgelegt wurden. Nach dem Stellungnahmeverfahren vom 26. November 2018 bis 7. Jänner 2019 wurden die zahlreichen Anregungen, die von 12 Organisationen und 23 Privatpersonen eingebracht wurden, den zuständigen Ressorts bzw. Gebietskörperschaften zur Prüfung übermittelt und die Ergebnisse flossen dann in den finalisierten Text des Maßnahmenprogramms 2019 sowie in den laufenden Prozess, die Luftqualität zu verbessern, ein.

Abschließend dürfen wir höflich um die Berücksichtigung der Ausführungen – auch im Rahmen der Maßnahmenbewertung - ersuchen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulrike Jäger-Urban

Hinweise:
Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur
Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz
Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an das Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft / Abteilung Umweltschutz, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.

SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK

Aktenvermerk zur Schlussbesprechung: LRH-100000-37/16-2020-ST	Folgeprüfung "Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte"
Ort und Datum:	Oö. Landesrechnungshof, am 24. August 2020
Teilnehmende Organisationen:	▪ Abt. Umweltschutz ▪ LR Stefan Kaineder

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 i.d.g.F. 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 i.d.g.F. 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
LR	KAINEDER		X	
DLR Kain	Thomas KREMINER		X	
BLR Kain	CHRISTINA TRIMMEL		X	
US	JÄGER-URBAN H.			
AMsR	RÖSSLER			
US	PÜRMAYR Regina	R. Pürmayr		

LRH:

.....
Dir. Friedrich Pammer

.....
Norbert Sterrer