



An die  
Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer  
Parlament  
1017 Wien

Zl. LE.4.2.4/0015-I/3/2014

Wien, am 10. APR. 2014

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Werner Neubauer, Kolleginnen und Kollegen vom 19. Februar 2014, Nr. 663/J, betreffend Umsetzung des Programmes nach § 9a IG-L zur Verringerung der Belastung mit den Schadstoffen PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> für den oberösterreichischen Zentralraum, insbesondere die Städte Linz und Wels

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Werner Neubauer, Kolleginnen und Kollegen vom 19. Februar 2014, Nr. 663/J, teile ich Folgendes mit:

Zu den Fragen 1 bis 6 sowie 9 und 10:

Laut den vorliegenden Informationen liegt weder ein Versäumnis noch eine Nichteinhaltung einer Frist durch die verantwortlichen Personen vor. Das „Programm nach § 9a Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) zur Verringerung der Belastung mit den Schadstoffen PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> für den oberösterreichischen Zentralraum, insbesondere die Städte Linz und Wels“ wurde im September des Jahres 2011 veröffentlicht; die darin enthaltenen Maßnahmen sind in Umsetzung. Gemäß IG-L ist ein Programm alle drei Jahre insbesondere in Bezug auf seine Wirksamkeit zu evaluieren und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Dies gilt selbstverständlich auch für das hier angesprochene Programm, d. h. eine Evaluierung und erforderlichenfalls eine Überarbeitung des Programms sollte noch im Jahr 2014 erfolgen.

Im Jahr 2012 und 2013 wurden die EU-Grenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) in ganz Oberösterreich eingehalten. Die bisher registrierten Tage mit Grenzwertüberschreitungen zu Beginn des Jahres 2014 sind natürlich nicht erfreulich. Eine nicht unbedeutende Rolle spielten dabei länger andauernde windarme und niederschlagsfreie Inversionswetterlagen.



Der Stickstoffdioxid Jahresmittelwert ist in Oberösterreich in den letzten beiden Jahren deutlich zurückgegangen. Die Überschreitung des Grenzwerts für den Jahresmittelwert ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) stellt jedoch – wie in nahezu allen anderen EU-Mitgliedstaaten auch – an verkehrsnahen Messstellen nach wie vor ein Problem dar. Eine der Ursachen dafür ist die Tatsache, dass die Stickstoffoxid-Emissionen der Diesel-Kfz im Realbetrieb deutlich höher sind als die Testprüfzyklen der Euro-Abgasklassen annehmen lassen.

Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass der Landeshauptmann von Oberösterreich die nötigen Maßnahmen ergreifen wird, um die Feinstaub- und  $\text{NO}_2$ -Emissionen weiter zu senken, damit die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können und es zu keinem Vertragsverletzungsverfahren kommt.

Zu den Fragen 7 und 8:

Die unterschiedlichen Ergebnisse der AQUELLA-Studie und der Dust-Reference-Studie resultieren aus der unterschiedlichen Intention der Untersuchungen. Bei AQUELLA stand die Zusammensetzung des Feinstaubs während Episoden mit Überschreitung des Grenzwertes einerseits und in Zeiten geringer Belastung andererseits im Fokus. Bei der Dust-Reference-Studie wurden spezielle Feinstaubproben analysiert, die an Tagen genommen wurden, an denen der Wind den Staub von der Voestalpine in Richtung Messstelle getragen hat. Bei den Dust-Reference-Proben stammte daher der überwiegende Feinstaubanteil von der VOEST, während die AQUELLA-Proben Feinstaub aus unterschiedlichsten Quellen enthielten, teilweise auch aus weit entfernten Regionen. Aus diesen Ergebnissen wurde der Schluss gezogen, dass die Maßnahmen bei allen relevanten Verursachern zu erfolgen haben und kein Einzelverursacher allein für die Feinstaubbelastung verantwortlich ist.

Der Bundesminister:

