

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.126.971

. April 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 17. Februar 2021 unter der **Nr. 5441/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Rechnungshof empfiehlt strengere Maßnahmen gegen Luftverschmutzung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Sind Sie über oben genannten Bericht informiert?*
 - a. *Wenn ja, seit wann?*
 - b. *Wenn ja, in welcher Form?*

Der Bericht des österreichischen Rechnungshofs „Luftverschmutzung durch Verkehr - ausgewählte Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität“ wurde dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) am 12. Februar 2021 per E-Mail übermittelt.

Zu den Fragen 2 bis 10:

- *Ist man seitens Ihres Ressorts an die steirische Landesregierung herangetreten, um auf Basis des Berichts über weitere Maßnahmen zu beraten?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen wurden besprochen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist man seitens Ihres Ressorts in ständigem Austausch mit der steirischen Landesregierung, um über Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung zu beraten?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bislang beraten oder beschlossen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Das BMK befindet sich hinsichtlich Luftreinhaltemaßnahmen mit allen Bundesländern in einem laufenden und regelmäßigen fachlichen Austausch. Dazu wurde u.a. auch die „Plattform Saubere Luft“ eingerichtet, an der hochrangige Vertreter*innen der Umweltausschüsse der Landesregierungen, Expert*innen des Umweltbundesamtes sowie das BMK teilnehmen.

Das Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) ist das zentrale Bundesgesetz betreffend die Luftreinhaltung in Österreich und setzt auch die einschlägigen EU-Richtlinien um. Die Vollziehung des IG-L erfolgt in mittelbarer Bundesverwaltung, damit fällt die Vollziehung des Gesetzes, insbesondere die Ausgestaltung der Luftreinhalteprogramme und die Wahl des konkreten Maßnahmenbündels in die Kompetenz der Landeshauptleute. Die Maßnahmensetzung und -priorisierung von Luftreinhaltemaßnahmen im Rahmen des IG-L obliegt somit den Landeshauptleuten – sei es die Einführung einer sogenannten Umweltzone oder auch die Setzung von Tempolimits.

Zu den Fragen 11 bis 18:

- *Ist es seitens Ihres Ressorts angedacht, weitere Tempolimits auf Österreichs Autobahnen zu erlassen?*
- *Wenn ja, welche Autobahnabschnitte sind davon konkret betroffen?*
- *Wenn ja, wie hoch wird das Tempolimit sein?*
- *Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*
- *Wenn ja, aus welchem Grund?*
- *Wenn nein, kann eine weitere Senkung des Tempolimits auf Österreichs Autobahnen Ihrerseits ausgeschlossen werden?*
- *Wenn ja bei 16., inwiefern?*
- *Wenn ja nein bei 16., warum nicht?*

Tempolimits können eine wirkungsvolle Maßnahme im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung darstellen – diverse Evaluierungsstudien bestätigen dies. Geschwindigkeitsbegrenzungen können jedoch aus unterschiedlichen Gründen verordnet werden (Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Luftreinhaltung). Für die Anordnung von Tempolimits gemäß IG-L aus Gründen der Luftreinhaltung ist der Landeshauptmann zuständig.

Beschränkungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Straßen oder Straßenabschnitten lassen sich nicht planen. Sie sind von der zuständigen Behörde (lediglich auf Autobahnen das ho. Ressort) zu verordnen, wenn das aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich ist.

Eine generelle Absenkung der gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit (§ 20 StVO) ist derzeit nicht geplant.

Zu den Fragen 19 bis 22:

- *Werden Sie sich als Verkehrs- und Umweltministerin dafür einsetzen, dass in Österreichs Großstädten eine City-Maut oder Fahrbeschränkungen für den Individualverkehr eingeführt werden?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, welche Schritte wurden bislang gesetzt?*

Die genannten Maßnahmen können eine wirkungsvolle Maßnahme zur Reduzierung der Schadstoff- bzw. Lärmbelastung darstellen, werden jedoch im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung in mittelbarer Bundesverwaltung bzw. von den Kommunen entschieden.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Einführung von sogenannten Umweltzonen (Fahrbeschränkungen) wurden durch die IG-L – Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung (AbgKlassV) bereits im Jahr 2012 geschaffen.

Zu den Fragen 23 bis 28:

- *Ist es seitens Ihres Ministeriums geplant, allgemein Fahrtbeschränkungen für den Individualverkehr auf Österreichs Straßen einzuführen?*
- *Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*
- *Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*
- *Wenn ja, werden Fahrzeughalter bzw. Konsumenten entschädigt?*
- *Wenn nein, können Sie weitere Fahrbeschränkungen für den Individualverkehr auf Österreichs Straßen ausschließen?*
- *Wenn nein bei 27., warum nicht?*

Zur Verbesserung der Luftqualität in Österreich und zum Schutz der menschlichen Gesundheit ist es notwendig, dass in allen Sektoren effektive Maßnahmen gesetzt werden und so von allen Verursacher*innen ein adäquater Beitrag zur Immissionsminderung geleistet wird. Der Verkehr als Hauptverursacher zahlreicher Luftschadstoffemissionen (insbesondere Stickstoffdioxide) trägt zu diesem Maßnahmenbündel beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverbote bei.

Mit Einführung der AbgKlassV wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Anordnung von nach Abgasklassen differenzierten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen gemäß IG-L geschaffen. Diese bundesweit gültige Verordnung ermöglicht den Landeshauptleuten, effektive, zielgerichtete und kontrollierbare Fahrverbote für Fahrzeuge mit besonders schlechten Abgasklassen anzuordnen. Die Erlassung und konkrete Ausgestaltung möglicher Fahrverbote obliegt den jeweiligen Landeshauptleuten, die in mittelbarer Bundesverwaltung für die Maßnahmensetzung auf Grundlage des IG-L im Bereich Luftreinhaltung zuständig sind. Derzeit gelten in bestimmten, von den jeweiligen Landeshauptleuten festgelegten Gebieten Österreichs nur Fahrbeschränkungen (Umweltzonen) für Lkw.

Weiterführende Information rund um die Abgasklassen-Kennzeichnung können Sie z.B. folgendem Informationsportal entnehmen: <http://www.akkp.at/>

Zu den Fragen 29 bis 33:

- *Wird die Umsetzung der Sustainable Development Goals (SDGs) von Seiten Ihres Ministeriums hinsichtlich Luftverschmutzung ständig überprüft?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wer ist für die Überprüfung zuständig?*
- *Wenn ja, gab es bislang Defizite oder Beanstandungen in der Umsetzung?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Umsetzung der 17 SDGs findet in Österreich seit 2016 unter Federführung des Bundeskanzleramts und des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten nach dem „Mainstreaming-Ansatz“ durch jedes einzelne Ressort statt.

Die Zielüberprüfung bei der Umsetzung der Agenda 2030 erfolgt nicht permanent auf jeder disaggregierten Ebene und in jedem Fachbereich, sondern findet jährlich im Rahmen eines Monitorings über alle 17 Bereiche hinweg statt. Dazu wurden Indikatorensets auf nationaler, regionaler und UN-Ebene erstellt. Der nationale Aufbau mit mehr als 200 Indikatoren folgt den 169 Unterzielen der 17 SDGs. Als unabhängiges Statistikinstitut spielt die Statistik Austria für die Messung der Zielerreichung – zusammen mit anderen Datendienstleister*innen, wie z.B. dem Umweltbundesamt – eine zentrale Rolle.

Die SDGs der Agenda 2030 beziehen sich nur indirekt auf den Themenbereich Luftreinhaltung. Als relevanteste Indikatoren, die auf SDGs bzw. deren Sub-Zielen aufbauen, sind im Luftbereich die Indikatoren zu den Sub-Zielen 11.6. und 3.9. zu nennen.¹

Österreich ist hier auf einem guten Weg: Die Luftschadstoffbelastung der letzten Jahre ist weiterhin rückläufig. Die vorläufige Bilanz der Luftqualität des Umweltbundesamtes für das Jahr 2020 zeigt bei Feinstaub (PM₁₀) die zweitniedrigste Belastung seit Beginn der Messungen im Jahr 2000, bei Stickstoffdioxid (NO₂) und Ozon (O₃) die niedrigste Belastung seit 1990. Auch in den Ballungsräumen gibt es einen sinkenden Trend der Luftschadstoffbelastung.

Im Juli 2020 präsentierte Österreich seinen ersten „Freiwilligen Nationalen Bericht zur Umsetzung der Nachhaltigen Entwicklungsziele“ (Voluntary National Review, VNR) im Rahmen des Hochrangigen Politischen Forums für Nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/themen/nachhaltige-entwicklung-agenda-2030.html> .

Zu Frage 34:

- *Wie ist der aktuellen Verfahrensstand im Zusammenhang mit einem aktuellen Verfahren aufgrund zu hoher Stickstoffdioxid Werte?*

Das EU-Vertragsverletzungsverfahren wegen Überschreitung des EU-Grenzwerts für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) befindet sich weiterhin auf der ersten Verfahrensstufe. Die NO₂-Belastung ist weiter rückläufig, die vorläufigen (noch nicht validierten) Luftgütedaten des Jahres 2020 zeigen eine Einhaltung des relevanten Grenzwerts im gesamten Bundesgebiet.

Zu Frage 35:

- *Wie hoch schätzen Sie werden die finanziellen Auswirkungen aufgrund einer Verurteilung im Zusammenhang mit zu hohen Stickstoffdioxid- und Feinstaubwerten sein?*

Hierzu gibt es im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung noch keine Erfahrungswerte. Grundsätzlich gibt die Mitteilung der Europäischen Kommission („Änderung der Berechnungsmethode für Pauschalbeträge und Tagessätze für das Zwangsgeld, die von der Kommission im

¹ Sub-Ziel 9 des SDG 3 lautet: „Bis 2030 die Zahl der Todesfälle und Erkrankungen aufgrund gefährlicher Chemikalien und der Verschmutzung und Verunreinigung von Luft, Wasser und Boden erheblich verringern“. Sub-Ziel 6 des SDG 11 lautet: „Bis 2030 die von den Städten ausgehende Umweltbelastung pro Kopf senken, unter anderem mit besonderer Aufmerksamkeit auf der Luftqualität und der kommunalen und sonstigen Abfallbehandlung“.

Rahmen von Vertragsverletzungsverfahren vor dem Gerichtshof der Europäischen Union vorgeschlagen werden“, ABl. Nr. C 70 vom 25.2.2019 S. 1), Informationen über die im Rahmen von Vertragsverletzungsverfahren herangezogene Bemessung von Strafsätzen.

Leonore Gewessler, BA

