



FACHBEREICHE

Luftqualität

Luftreinhaltepolitik: standortfreundliche Signale, aber...

Die EU-Kommission forciert EU-Monitoring-Standards. Österreich folgt diesem Aufruf, und die neuesten Pkw-Abgasstandards greifen, wie ein UBA-Deutschland-Bericht zeigt. Trotzdem steht etwa das topographisch benachteiligte Graz in der Kritik.

Eine gängige Definition eines „Level Playing Field“ im Wirtschaftsleben ist, dass Akteure zwar vielleicht nicht dieselben Voraussetzungen und Erfolgchancen besitzen, aber zumindest mit denselben Spielregeln rechnen dürfen. Als Hüterin des EU-Rechtsrahmens ist die Europäische Kommission (EK) prädestiniert, besonders beherzt für kollektive Regelbefolgung einzutreten. Im Luftreinhalterecht tut sie dies, traditionell und aus ihrer Sicht mangels Alternativen, gerne mit Vertragsverletzungsverfahren, wobei die Ahndung von Zielverfehlungen in Mitgliedstaaten stets den Schwerpunkt bildet.

Gemeinschaftlicheres Messkonzept

Zuletzt hat die EK aber auch verstärkt die Beschaffenheit der Überwachung und Bewertung der Luftqualität geprüft und auch Österreich mit einem Verfahren (nicht öffentlich) bedacht. Ergebnis: Die Novellen zur IG-L MesskonzeptVO und zur OzonmesskonzeptVO sind (per Ende Februar 2021) in Begutachtung und sollen das österreichische Luftqualitäts-Monitoring näher an die seit 2008 gültigen EU-Bestimmungen heranführen. Im Sinne vertiefter Harmonisierung und treffsicherer Platzierung von Messstellen schadet derselbe Wortlaut EU-weit selten.

Bewegung in Österreichs Messnetz

Worum geht es in den nationalen Novellen unter anderem? Wie bereits in der Ausgabe 2/2020 von ÖKO+ berichtet, müssen laut Anhang III der LuftqualitätsRL die Expositionsdauer (der betroffenen Bevölkerung) und der Zeitraum, der für die korrekte Ermittlung des

jeweiligen Grenzwerts relevant ist, deckungsgleich sein, kurz: Jahresmittel-Grenzwerte sind dort zu messen, wo sich einzelne Menschen typischerweise ganzjährig aufhalten und nicht dort, wo man nur kurz verweilt. Diese wichtige EU-Anforderung wird nun (übrigens eine langjährige Forderung der Wirtschaftskammer) national verordnet und bringt vielleicht Bewegung in das österreichische Messnetz: Umstrittene Messstellen könnten versetzt werden und künftig repräsentativere Werte für den Gesundheits- und Umweltschutz ermitteln. Gerade für die Zielgerichtetheit und Akzeptanz von Maßnahmen ist es unumstößlich, korrekt zu messen und die richtigen Schlussfolgerungen, z.B. hinsichtlich der Verursacher, zu ziehen. Sofern es der EK gelingt, vergleichbare Standards in ganz Europa durchzusetzen, könnten die Luftbelastungen in den Mitgliedstaaten endlich „vergleichbarer“ werden.

Rechnungshof mit Graz unzufrieden

Nicht immer bedeuten „richtigere Messwerte“ aber auch eine Entspannung der Lage, d.h. weniger Grenzwertüberschreitungen. Passivsammler-Messungen in Linz und Graz haben in den letzten Jahren etwa ergeben, dass es Orte in den Städten gibt, die deutlich stärker luftbelastet sind, als bisher angenommen. Das bringt die Kommunen künftig wieder stärker unter Druck, zumal der österreichische Rechnungshof (RH) mit Blick auf EU-Strafzahlungen in einem aktuellen Bericht ([Link](#)) vom Februar 2021 die bisherigen Bemühungen (mit besonderem Fokus auf die Steiermark und Graz) als unzureichend beschreibt. Prüfungsziele waren die „Beurteilung der Rahmenbedingungen und der Zuständigkeiten in Bezug auf die Luftqualität sowie der Entwicklung der Luftgütesituation und die Beurteilung der Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in der Steiermark“ mit besonderem Augenmerk auf den Verkehr. Einige beachtliche Zahlen dazu: Einschließlich der 83.000 in die Murmetropole einpendelnden und der 31.000 auspendelnden Personen werden in der Stadt, überwiegend mangels Öffi-Alternativen, rund 4,3 Millionen Kilometer pro Werktag mit dem Pkw zurückgelegt. Das entspricht einem Pkw-Weg-Anteil von mehr als zwei Dritteln (2018). Durch das starke Wachstum des gesamten Ballungsraumes, vielleicht auch durch die weitere Attraktivierung des Speckgürtels durch die Pandemie (Rausziehen aufs Land), könnte sich das Verkehrsaufkommen sogar noch steigern. Der Rechnungshof empfahl dem Land Steiermark daher u.a. „Fahrbeschränkungen im motorisierten Individualverkehr“ und weitere Maßnahmen zur Reduktion des Individualverkehrs erneut zu prüfen. Auch die fehlende Evaluierung von bereits gesetzten Maßnahmen der Stadt Graz wurden bemängelt und auf mögliche EU-Strafzahlungen (Mindestpauschalbetrag 1,72 Millionen Euro plus tägliches Zwangsgeld) hingewiesen.

Abgas-Technik verbessert bereits jetzt die Luft

Der RH wies auch darauf hin, „dass die NO_x-Emissionen des Lkw-Verkehrs seit 2005 um rd. 70 Prozent sanken, während jene des Pkw-Verkehrs unverändert hoch blieben“. (Anm.: Die verkehrsbezogenen Feinstaubemissionen nahmen übrigens im selben Zeitraum dank Partikelfilter um die Hälfte (!) ab.) Ist mit einer weiteren Reduktion von NO_x in Graz bzw. in Österreich respektive Europa zu rechnen? Ja, wenn man dem deutschen Umweltbundesamt ([Link](#)) Glauben schenkt, dass die aktuellsten Pkw-Emissionsstandards Euro 6d-temp bzw. Euro 6d nun tatsächlich „Grip“ bekommen haben: Im Vorjahr wiesen nur mehr rund 3 bis 4 Prozent der deutschen Messstellen Überschreitungen bei NO_x auf, 2019 waren es noch 21 Prozent gewesen. Wobei das UBA Deutschland betonte, dass die Verkehrsreduktionen durch die Pandemie die Luftqualität nur leicht positiv beeinflussten. Der Hauptgrund sei in Software-Updates (1/3 Anteil) und in der Erneuerung der Pkw-Flotte (2/3) zu sehen.

Folgen für Österreich – NoVA-Erhöhung Eigentor

Zu allererst: Moderne Städte zeichnen sich durch eine kluge Balance von öffentlichem und Individual-Verkehr aus. Neben vorausschauender, professioneller Stadtentwicklung und Verkehrsplanung ist vor allem das Einfühlungsvermögen der Kommunalpolitik gefragt: Was ist den Bürgerinnen und Bürgern zuzumuten? Was sind veraltete Verhaltensmuster, was echte Bedürfnisse? Planerische Unzulänglichkeiten werden gerne mit einem Ausweichverhalten der Bevölkerung beantwortet, das umweltpolitisch eine Kette von Problemen schafft. Im Hinblick auf den Fahrzeugsektor gilt jedoch: Die Hausaufgaben wurden nun gemacht. Die moderne Abgas-Technik wird auch in Österreich umso schneller wirken, je früher diese Autos auch von jenen gefahren werden, die darauf angewiesen sind. Die sukzessive wirksame zweistufige Erhöhung der Normverbrauchsabgabe (NoVA) bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen hätte durchaus das Zeug zu einem Eigentor, wenn nämlich überaltete Fahrzeuge aus Kostengründen deutlich länger auf den heimischen Straßen bleiben. Alternative Antriebe und Kraftstoffe werden zunehmend ihren Platz in den Zulassungsstatistiken finden, doch diese Transformation benötigt mit Blick auf heimische Wertschöpfung und Arbeitsplätze bekanntlich Evolution statt Revolution. Luftqualitäts-Politik aus einem Guss bleibt weiterhin ein komplexes Unterfangen. ●



Mag. Richard Guhsl (WKÖ, Bundessparte Industrie)
richard.guhsl@wko.at