

EINGESCHRIEBEN

An den Landeshauptmann von Salzburg
Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 5 - Umweltschutz und Gewerbe
Michael-Pacher-Straße 36
Postfach 527
5010 Salzburg

Beschwerdeführer: ÖKOBÜRO, Allianz der Umweltbewegung
Neustiftgasse 36/3a
1070 Wien
Bundesweit anerkannte Umweltorganisation nach § 19 Abs 7 UVP-G 2000
Vertreten durch Mag. Thomas Alge

Wegen: Bescheid des Landeshauptmannes von Salzburg, Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5 - Umweltschutz und Gewerbe vom 14. August 2014, 205-01/1785/10-2014, mit dem der Antrag vom 08.04.2014 des ÖKOBÜROS auf Erlassung geeigneter Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für NO₂ im Land Salzburg in Anerkennung seiner Antragslegitimation gemäß Artikel 9 Abs 3 Aarhus Konvention durch den Landeshauptmann von Salzburg als unbegründet abgewiesen wird.

Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 und Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG

Anlagen:

1. Beschluss der Europäischen Kommission vom 12. Juli 2012 (C 2012 4751 final)
2. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Umweltzone – Besser Luft für Berlin, Information, 2014

1. Beschwerdegegenstand

Gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Salzburg vom 14. August 2014, 205-01/1785/10-2014, zugestellt am 2. September 2014, erhebe ich gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 und Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG binnen offener Frist nachstehende

Beschwerde

an das Landesverwaltungsgericht Salzburg:

2. Sachverhalt

Mit Schreiben vom 08.04.2014 stellte ÖKOBÜRO (in weiterer Folge auch: Beschwerdeführer) beim Landeshauptmann von Salzburg den Antrag, geeignete Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für NO₂ (Stickstoffdioxid) an den Messstellen Salzburg Rudolfsplatz, Hallein B159 und Hallein Autobahn im Land Salzburg im Sinne der Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG, Amtsblatt Nr L 152 vom 11.6.2008 und des Immissionsschutzgesetzes-Luft BGBl I 115/1997 zu erlassen.

Zur näheren Begründung des Antrags wurde das Folgende ausgeführt:

Im Land Salzburg wurden in den letzten Jahren die Grenzwerte für NO₂ sowohl des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) als auch der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie) an mehreren Messstellen überschritten.

Die Jahresmittelwerte liegen seit Jahren auf einem relativ hohen Niveau und überschreiten an den Messstellen Rudolfsplatz, Hallein B159 und Hallein Autobahn sowohl den zulässigen Jahresgrenzwert des IG-L (2005 bis 2009 40 µg/m³, seit 2010 35 µg/m³), als auch den Grenzwert der Luftqualitätsrichtlinie (40 µg/m³). Der Evaluierungsbericht des Luftreinhalteprogrammes 2008¹ zeigt, dass auch im Jahr 2015 der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxide nicht eingehalten werden wird und stellt fest, dass kein eindeutiger Trend erkennbar ist.

Gemäß Art 13 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG haben die Mitgliedstaaten sicher zu stellen, dass ab dem 1. Jänner 2010 der gemäß der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft festgelegte Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ nicht überschritten wird.

¹ Land Salzburg, Evaluierung des Programms nach § 9a IG-L – 2008, 2012, 8, abrufbar unter <http://www.salzburg.gv.at/evaluierung-2012.pdf>

Die bisher im Luftreinhalteprogramm des Landeshauptmannes von Salzburg vom 22.9.2008² und in der Fortschreibung des Luftreinhalteprogramms 2013 nach § 9a IG-L³ angekündigten und bisher umgesetzten Maßnahmen sind unzureichend. Die Einhaltung der Grenzwerte für NO₂ ist bei dieser Herangehensweise nicht erwartbar.

Der Antrag richtete sich an den Landeshauptmann von Salzburg (in weiterer Folge auch: Beschwerdegegner), da gem IG-L sowohl die Luftreinhaltepläne gem § 9a IG-L als auch die Maßnahmen-Verordnungen gem §§ 10 ff IG-L vom Landeshauptmann zu erlassen sind.

Mit Schreiben vom 24. Juli 2014 übermittelte der Beschwerdegegner dem Beschwerdeführer zwei gutachterliche Stellungnahmen zur allfälligen Stellungnahme bis zum 12. August 2014.

- Stellungnahme vom 23.7.2014 zur aktuellen lufthygienischen Situation im Salzburger Zentralraum
- Stellungnahme vom 18.7.2014 zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Mit 11. August 2014 übermittelte ÖKOBÜRO dem Beschwerdegegner fristgerecht seine Stellungnahme zu den gutachterlichen Stellungnahmen.

Mit Bescheid vom 14.08.2014, GZ 205-01/1785/10-2014 wies der Beschwerdegegner den Antrag von ÖKOBÜRO in Anerkennung seiner Antragslegitimation gemäß Artikel 9 Abs 3 Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Konvention) als unbegründet ab. Der Landeshauptmann habe mit der „Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes nach § 9a IG-L – 2013“ zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffbelastung bei Stickstoffdioxid vorgesehen. Darüber hinaus sei praktisch keine der von ÖKOBÜRO vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet, zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte beizutragen.

3. Zulässigkeit der Beschwerde

Vorbringen zur Beschwerdelegitimation

Der bekämpfte Bescheid richtet sich an den Beschwerdeführer (vgl auch die Ausführungen im Bescheid). Der Beschwerdeführer ist folglich zur Beschwerdeerhebung berechtigt.

Rechtzeitigkeit der Beschwerde

Der Bescheid des Landeshauptmannes von Salzburg vom 14. August 2014 wurde ÖKOBÜRO am 2. September 2014 zugestellt. Gem § 7 Abs 4 Satz 1 VwGVG beträgt die Frist für die Erhebung der Beschwerde 4 Wochen. Die Beschwerde wurde somit fristgerecht erhoben.

² Land Salzburg, Luftreinhalteprogramm des Landeshauptmannes von Salzburg vom 22.9.2008, abrufbar unter <http://www.salzburg.qv.at/luftreinhalteprogramm.pdf>

³ Land Salzburg, Fortschreibung des Luftreinhalteprogramms 2013 nach § 9a IG-L, 2014, abrufbar unter <http://www.salzburg.qv.at/luftreinhalteprogramm-2013.pdf>

4. Beschwerdegründe

Die belangte Behörde wies den Antrag mit der Begründung ab, dass der Landeshauptmann mit der Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes nach § 9a IG-L – 2013 zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffbelastung bei Stickstoffdioxid vorgesehen habe. Darüber hinaus sei praktisch keine der von ÖKOBÜRO vorgeschlagenen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwerts geeignet.

Diese Ansicht ist unzutreffend.

Es wird somit aus folgenden Gründen Beschwerde erhoben:

4.1. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb keine geeigneten Maßnahmen zu erlassen sind, damit die Immissionsgrenzwerte für NO₂ im Land Salzburg schnellstmöglich eingehalten werden können

a) Anzuwendendes Recht

Es herrscht Einigkeit hinsichtlich folgender Punkte:

- Die Luftreinhalteplanung nach §§ 9a ff IG-L dient der Umsetzung der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG
- Die Luftqualitäts-RL 2008/50/EG, ist eine Zusammenfassung von vier Richtlinien, darunter auch Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (Luft-Rahmen-RL) und RL 1990/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft.

Art 13 Abs 1 UAbs 2 der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG lautet:

Die in Anhang XI festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Benzol dürfen von dem dort festgelegten Zeitpunkt an nicht mehr überschritten werden.

Art 23 Abs 1 der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG lautet:

Überschreiten in bestimmten Gebieten oder Ballungsräumen die Schadstoffwerte in der Luft einen Grenzwert oder Zielwert zuzüglich einer jeweils dafür geltenden Toleranzmarge, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass für diese Gebiete oder Ballungsräume Luftqualitätspläne erstellt werden, um die entsprechenden in den Anhängen XI und XIV festgelegten Grenzwerte oder Zielwerte einzuhalten

Im Falle der Überschreitung dieser Grenzwerte, für die die Frist für die Erreichung bereits verstrichen ist, enthalten die Luftqualitätspläne geeignete Maßnahmen, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden

kann. Die genannten Pläne können zusätzlich gezielte Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, einschließlich Maßnahmen zum Schutz von Kindern, vorsehen.

Die Luftqualitätspläne müssen mindestens die in Anhang XV Abschnitt A aufgeführten Angaben umfassen und können Maßnahmen gemäß Artikel 24 umfassen. Diese Pläne sind der Kommission unverzüglich, spätestens jedoch zwei Jahre nach Ende des Jahres, in dem die erste Überschreitung festgestellt wurde, zu übermitteln.

Müssen für mehrere Schadstoffe Luftqualitätspläne ausgearbeitet oder durchgeführt werden, so arbeiten die Mitgliedstaaten gegebenenfalls für alle betreffenden Schadstoffe integrierte Luftqualitätspläne aus und führen sie durch.

b) Richtlinienkonforme Auslegung des nationalen Rechts

Die nationale Luftreinhalteplanung nach § 9a ff IG-L dient der Umsetzung der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG. § 10 IG-L sieht vor, dass Maßnahmen zu ergreifen sind, um die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einem Ausmaß zu reduzieren, dass die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird. Die Bestimmungen des IG-L müssen folglich unionsrechtskonform ausgelegt werden. Denn nach ständiger Rechtsprechung des EuGH haben die zuständigen Behörden und Gerichte die Bestimmungen des nationalen Rechts so weit wie möglich so auszulegen, dass sie mit dem Ziel der entsprechenden Richtlinie im Einklang stehen.⁴

Dass Maßnahmen gesetzt werden müssen, welche die Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich gewährleisten, ergibt sich zunächst aus dem *Janecek*-Urteil des EuGH.⁵ In diesem Urteil kam der EuGH zu dem Ergebnis, dass nach dem Wortlaut der Bestimmung des Art 7 Abs 3 der Luft-Rahmen-RL 96/62/EG die Mitgliedstaaten verpflichtet seien, Maßnahmen dahin gehend zu ergreifen, dass die Gefahr einer Überschreitung und ihre Dauer unter Berücksichtigung aller zur gegebenen Zeit vorliegenden Umstände und der betroffenen Interessen auf ein Minimum reduziert werden:

45 Vielmehr ergibt sich aus dem Aufbau der Richtlinie, die eine integrierte Verminderung der Umweltverschmutzung bezweckt, dass die Mitgliedstaaten Maßnahmen zu ergreifen haben, die geeignet sind, die Gefahr einer Überschreitung und ihre Dauer unter Berücksichtigung aller zur gegebenen Zeit vorliegenden Umstände und der betroffenen Interessen auf ein Minimum zu reduzieren.

46 Unter diesem Aspekt ist darauf hinzuweisen, **dass die Mitgliedstaaten somit zwar über einen Ermessensspielraum verfügen, dass Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie 96/62 aber der Ausübung dieses Ermessens hinsichtlich der Ausrichtung der Maßnahmen, die der Aktionsplan enthalten muss, am Ziel der Verringerung der Gefahr der Überschreitung und der Beschränkung ihrer Dauer unter Berücksichtigung des Ausgleichs, der**

⁴ EuGH 13.11.1990, Rs C-106/89, *Marleasing*, Rn 8; 25.07.2008, Rs C-237/07, *Janecek*, Rn 36.

⁵ EuGH 25.07.2008, Rs C-237/07, *Janecek*.

zwischen diesem Ziel und den verschiedenen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen sicherzustellen ist, Grenzen setzt, die vor den nationalen Gerichten geltend gemacht werden können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. Oktober 1996, Kraaijeveld u.a., C-72/95, Slg. 1996, I-5403, Randnr. 59).

Das *Janecek*-Urteil bezieht sich auf die Erstellung von Aktionsplänen nach Art 7 Abs 3 der Luft-Rahmen-RL 96/62/EG. Die Aktionspläne hatten Maßnahmen zu enthalten, die im Fall der Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte kurzfristig zu ergreifen sind, also im Fall einer **drohenden** Grenzwertüberschreitung. Die Ansicht des EuGH im *Janecek*-Urteil muss erst Recht gelten, wenn die Überschreitungen bereits eingetreten sind.

Hinzu kommt Folgendes:

In dem *Janecek*-Verfahren ging es um einen Aktionsplan. Dies entspricht den jetzt in der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG in Art 24 geregelten „Plänen für kurzfristige Maßnahmen“. Materieller Inhalt dieser Pläne müssen Maßnahmen sein,

„die kurzfristig zu ergreifen sind, um die Gefahr der Überschreitung der Grenzwerte bzw. Alarmschwellen zu verringern oder deren Dauer zu beschränken.“

Der EuGH hatte in dem *Janecek*-Verfahren zu entscheiden, welche Konsequenzen daraus für die nationale Aktionsplanung zu ziehen sind. Er kam zu dem Ergebnis, dass nicht von heute auf morgen sofort Maßnahmen zu ergreifen sind, die gewährleisten, dass es zu keinerlei Überschreitung kommt. Dies war ein wesentlicher Streitgegenstand des Verfahrens, denn es ging um die Frage, ob mittels eines Aktionsplanes sofort umfangreiche Verkehrssperrungen durchgeführt werden müssen. Hierzu antwortete der EuGH, dass dies nicht erforderlich sei. Vielmehr sei ein stufenweises Vorgehen erlaubt, bei dem kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen sind, die geeignet sind, die Gefahr der Überschreitung der Grenzwerte auf ein Minimum zu verringern und schrittweise zu einem Stand unterhalb dieser Werte zurückzukehren.⁶

Streitgegenstand des hier vorliegenden Verfahrens ist nicht ein Plan für kurzfristige Maßnahmen im Sinne des Art 24 der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG. Dem Beschwerdeführer geht es vielmehr um den Erlass geeigneter Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes. Dass die Mitgliedstaaten diese Verpflichtung haben, ergibt sich aus der oben zitierten Passage des *Janecek*-Urteils.

Sollte ein den rechtlichen Vorgaben entsprechender Luftqualitätsplan Voraussetzung für den Erlass geeigneter Maßnahmen sein (was unionsrechtlich nicht ersichtlich ist), entspricht ein solcher den rechtlichen Vorgaben ebenfalls entsprechender Plan ebenfalls dem Begehren des Beschwerdeführers. „Maßnahmen“ im Sinne des Antrags des Beschwerdeführers sind daher sowohl die unmittelbaren emissionsseitig wirksamen Maßnahmen als auch etwaig dazu nötige vorherige Verfahrensschritte wie die Erstellung eines rechtmäßigen Luftqualitätsplans. Inhalt eines Luftqualitätsplans (Art 23 der Richtlinie) sind nicht – wie bei den Plänen für kurzfristige Maßnahmen – Maßnahmen, die kurzfristig zu ergreifen sind, um die Gefahr der Überschreitung zu verringern, sondern

⁶ EuGH 25.07.2008, Rs C-237/07, *Janecek*, Rn 47.

„Maßnahmen, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann.“

Zu berücksichtigen wird ebenfalls sein, dass sich seit der Novellierung der Luft-Rahmen-RL 96/62/EG und der jetzt geltenden Luftqualitäts-RL 2008/50/EG in Hinblick auf die Luftqualitätspläne eine Rechtsänderung ergeben hat.

In der Luft-Rahmen-RL 96/62/EG ging der Richtliniengeber noch davon aus, dass die Mitgliedstaaten schon vor Geltung des 1. Grenzwertes (dies war der Grenzwert für PM₁₀, der zum 01. Januar 2005 in Kraft trat) Luftreinhaltepläne verabschieden, die Maßnahmen enthalten, die gewährleisten, dass der Grenzwert binnen der festgelegten Frist (für PM₁₀ bis zum 01. Januar 2005, für NO₂ bis zum 01. Januar 2010) erreicht werden kann. Der Richtliniengeber musste feststellen, dass dies nicht der Fall war und sich auch Österreich eklatant rechtswidrig verhielt, indem man erst mit dem Jahr 2005 überhaupt begann, entsprechende Pläne aufzustellen. Die novellierte Luftqualitäts-RL 2008/50/EG enthält somit nunmehr auch eine Regelung für den Fall, dass der Grenzwert trotz bereits verstrichener Einhaltungsfrist überschritten wird. Es ist dann nämlich ein Luftqualitätsplan aufzustellen, der „geeignete Maßnahmen (enthält), damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann.“

Daraus folgt:

Die *Janecek*-Entscheidung des EuGH gibt den rechtlichen Rahmen vor. Sie ist jedoch in zweierlei Hinsicht fortentwickelt worden: Erstens betraf die *Janecek*-Entscheidung Aktionspläne und keine Luftqualitätspläne. Zweitens hat sich die unionsrechtliche Rechtslage dergestalt geändert, dass eine schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte verlangt werden kann. Die Rechtslage ist daher aktuell noch deutlich klarer und bestätigt den Rechtsanspruch des Beschwerdeführers.

Der notwendige Inhalt eines Luftqualitätsplans lässt sich seither mit großer Deutlichkeit aus der Richtlinie und den Umsetzungsvorschriften entnehmen. Danach sind Maßnahmen in einen Luftqualitätsplan aufzunehmen, die geeignet sind, den Zeitraum der Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten.

Auch der Beschwerdeführer begehrt nicht, dass die zu verwirklichenden Maßnahmen „unmittelbar und sofort“ (sozusagen: „ab morgen“) zu einer Unterschreitung der Grenzwerte führen müssen. Sie dürfen jedoch nicht derart langfristig angelegt sein, dass die Einhaltung der Grenzwerte auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben wird und der Beschwerdegegner selbst schon keine prognostische Aussage dazu macht, wann denn nun mit welchen Maßnahmen eine Grenzwerteinhaltung zu erwarten ist. So liegt der Fall aber hier.

Dass das *Janecek*-Urteil auf die Luftqualitätspläne nach dem neuen Art 23 Abs 1 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG zu übertragen ist, wurde im Übrigen kürzlich auch vom deutschen Bundeverwaltungsgericht bestätigt.⁷

c) Erlass von Maßnahmen, damit der Zeitraum der Überschreitung so kurz wie möglich gehalten wird

⁷ Vgl. Dt. BVerwG 5.9.2013, 7 C 21.12, Rn 41.

Der EuGH hat sich im *Janecek*-Urteil darüber hinaus auch mit der Frage befasst, welche Maßnahmen vom Mitgliedstaat zu erlassen sind. Er orientierte sich am Wortlaut der Bestimmung des Art 7 Abs 3 RL 96/92/EG und folgerte, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, Maßnahmen dahingehend zu ergreifen, dass die Gefahr einer Überschreitung und ihre Dauer unter Berücksichtigung aller zur gegebenen Zeit vorliegenden Umstände und der betroffenen Interessen auf ein Minimum reduziert werden.⁸ Während sich das *Janecek*-Urteil auf eine „drohende“ Grenzwertüberschreitung bezog, ist im vorliegenden Fall die Grenzwertüberschreitung bereits eingetreten. Für diesen Fall enthält die Bestimmung des Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG die zeitliche Vorgabe, dass der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden soll.

Der streitgegenständliche Bescheid lässt hingegen klar erkennen, dass der Beschwerdegegner keine Ambitionen hat, den Zeitraum tatsächlich „so kurz wie möglich“ zu halten. Er argumentiert stattdessen damit, dass keine absolute Verpflichtung zur Einhaltung der Grenzwerte bestehe, sich die Situation ab 2015 verbessern würde, es sich um ein gesamteuropäisches Anliegen handele und 2013 eine Evaluierung und Überarbeitung des Luftreinhalteprogrammes stattgefunden habe.

In weiterer Folge wird dargelegt, dass der Beschwerdegegner 1. den Begriff „geeignete Maßnahmen“ falsch interpretiert hat, 2. sich die Situation nicht zeitnah verbessern wird, 3. lokale Maßnahmen zu setzen sind und 4. eine periodische Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes nicht ausreichend ist.

4.1.1. Der Begriff „geeignete Maßnahmen“ wurde falsch ausgelegt

Der Beschwerdegegner stellt im Bescheid das Folgende fest:

„Im Fall der Überschreitung von Grenzwerten, für die die Frist für die Erreichung bereits verstrichen ist, sind darin [Anm.: Art 23 Luftqualitäts-RL] allerdings geeignete Maßnahmen vorzusehen, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann. Die Verwendung des Wortes „geeignet“ macht allerdings deutlich, dass die Aufnahme derartiger Maßnahmen in den Luftqualitätsplan keine absolute Verpflichtung darstellt.“

Diese Auffassung ist nicht nachvollziehbar.

Der EuGH hat im *Janecek*-Urteil bereits festgestellt, was unter „geeigneten Maßnahmen“ zu verstehen ist:

45 Vielmehr ergibt sich aus dem Aufbau der Richtlinie, die eine integrierte Verminderung der Umweltverschmutzung bezweckt, dass die Mitgliedstaaten Maßnahmen zu ergreifen haben, die geeignet sind, die Gefahr einer Überschreitung und ihre Dauer unter Berücksichtigung aller zur gegebenen Zeit vorliegenden Umstände und der betroffenen Interessen auf ein Minimum zu reduzieren.

⁸ EuGH 25.07.2008, Rs C-237/07, *Janecek*, Rn 45, 56.

In der Zwischenzeit wurde die Rechtslage durch die novellierte Luftreinhalte-RL 2008/50/EG – wie ausgeführt – sogar nochmals präzisiert. Nach Art 23 der aktuell geltenden Richtlinie bedarf es

Maßnahmen, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann."

Der Beschwerdegegner besitzt somit kein Ermessen dahingehend, ob er die Grenzwerte überhaupt einhalten möchte. Er mag ein Ermessen bei der Auswahl der zur Grenzwerteinhaltung geeigneten Maßnahmen besitzen. Dies heißt jedoch nicht, dass es in der Ermessensentscheidung des Beschwerdegegners liegt, ob er und wann er die Grenzwerte einhalten möchte. Das einzige Korrektiv, welches die gesetzlichen Vorschriften erlauben, ist die Frage, wann die Grenzwerteinhaltung (objektiv gesehen) „schnellstmöglich“ möglich ist. Selbst wenn dies objektiv unmöglich wäre (eine Aussage, die noch nicht einmal der Beschwerdegegner trifft), ließe selbst die objektiv nicht vorhandene Möglichkeit der Einhaltung der Grenzwerte nicht den Schluss zu, dass der Beschwerdegegner seine Hände in den Schoß legen könne. Vielmehr muss er dann jedenfalls die Maßnahmen ergreifen, die ihm schnellstmöglich möglich sind.

4.1.2. Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Situation ohne Erlass geeigneter Maßnahmen verbessern oder sogar bereinigen könnte

Es herrscht Einigkeit hinsichtlich der folgenden Punkte:

- Die Jahresmittelwerte liegen seit Jahren auf einem relativ hohen Niveau und überschreiten an den Messstellen Rudolfsplatz, Hallein B159 und Hallein Autobahn sowohl den zulässigen Jahresgrenzwert des IG-L (2005 bis 2009 40 µg/m³, seit 2010 35 µg/m), als auch den Grenzwert der Luftqualitätsrichtlinie der EU (40 µg/m³).
- Die Luftschadstoff-Grenzwerte für Stickstoffdioxid werden mit den aktuell verwirklichten Maßnahmen nicht eingehalten und dieser Zustand wird auch über die nächsten Jahre erwartbar bleiben.
- Hauptverursacher der Grenzwertüberschreitung für NO₂ ist der Verkehr.

Wie bereits dargelegt zeigt der Evaluierungsbericht des Luftreinhalteprogrammes 2008,⁹ dass auch im Jahr 2015 der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxide nicht eingehalten wird. Der Bericht stellt weiter fest, dass kein eindeutiger Trend erkennbar ist. Dies ergibt sich auch aus der „Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes nach § 9a IG-L – 2013“.¹⁰

Der Bescheid stützt sich jedoch auf die Aussage, dass das Maximum der Luftschadstoffbelastung bei Stickstoffdioxid in den Jahren 2006/2007 überschritten worden sei und ein Rückgang während der nächsten Jahre erwartet werde.¹¹ Unter anderem aus diesem Grund lehnt der Bescheid den Erlass von Maßnahmen ab.

Im Bescheid wird die eintretende Verbesserung mit der Einführung von Motoren der Schadstoffklasse EURO 6 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab dem 01.09.2015 begründet. Dass

⁹ Land Salzburg, Evaluierung des Programms nach § 9a IG-L – 2008, 2012.

¹⁰ Land Salzburg, Fortschreibung des Luftreinhalteprogramms 2013 nach § 9a IG-L, 2014, 10.

¹¹ Land Salzburg, Fortschreibung des Luftreinhalteprogramms 2013 nach § 9a IG-L, 2014, 10.

sich die Luftschadstoffsituation bei Stickstoffdioxid im Land Salzburg in den nächsten Jahren deutlich verbessern oder sogar bereinigen werde, ist jedoch nicht nachvollziehbar.

Es ist korrekt, dass Diesel-Pkw in den vergangenen Jahren zu keiner Minderung der Stickstoffoxidemissionen im realen Fahrbetrieb geführt haben. Erst mit der künftigen Euronorm 6 und insbesondere 6c ist eine deutliche Minderung zu erwarten. Die Einführung beginnt jedoch erst im Herbst 2015. Bis die Bestandsflotte der Diesel-Pkw weitgehend ausgetauscht ist, wird es etwa 10 Jahre dauern.

Die Ansicht, dass dieser Entwicklung durch lokale Maßnahmen nicht entgegengesteuert werden kann, ist nicht nachvollziehbar. So könnte ohne weiteres eine Umweltzone installiert werden, die beispielsweise ab dem 1. Jänner 2016 die Euronorm 6 bzw. 6c bei Dieselfahrzeugen zur Voraussetzung für die Einfahrt in die Umweltzone macht. Ähnlich den deutschen Umweltzonen würde mit dieser Regelung eine beschleunigte Modernisierung der dieselgetriebenen Fahrzeuge einhergehen. Mit dieser Maßnahme kann der etwa 10 Jahre dauernde Austausch der Dieselflotte deutlich vorgezogen werden. Ebenfalls wäre es möglich, dass die umwelt- und gesundheitsgefährdenden Grenzwertüberschreitungen bis zur Etablierung der Euronorm 6 bzw 6c durch andere Maßnahmen jedenfalls derart reduziert werden können, dass es zu geringeren Belastungen mit Luftschadstoffen kommt.

Wie bereits in unserer Stellungnahme vorgebracht, sind Ursachen für diese Grenzwertüberschreitung nicht primär der ungebremste Trend zum Dieselantrieb oder die mangelhafte Abgasgesetzgebung (welche eine Einhaltung verhindert und das Immissionsniveau weitgehend unverändert lässt), sondern vor allem auch, dass keine entsprechenden verkehrsbezogenen Maßnahmen gesetzt werden.

Die erwartete Reduktion von NO_x-Emissionen darf daher nicht dazu führen, dass bis zu deren Eintritt Grenzwertüberschreitungen geduldet werden. Art 23 der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG legt klar fest, dass die Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich garantiert werden muss. Folglich ist es umso weniger verständlich, weshalb der Beschwerdegegner nicht einmal die Notwendigkeit sieht, geeignete Maßnahmen zu erlassen und stattdessen über Jahre hinweg hunderte auf der schlechten Luftsituation basierende Krankheits- und Todesfälle in der Region Salzburg hinzunehmen gedenkt.

4.1.3. Auch aus gesamteuropäischer Sicht ist der Erlass geeigneter Maßnahmen dringend gefordert

Die Notwendigkeit geeigneter Maßnahmen ist durch die Nichteinhaltung der Grenzwerte bereits belegt. Nichtsdestotrotz wird im Bescheid ausgeführt, dass die Luftqualität ein gesamteuropäisches Anliegen sei, die europäische Grenzwertgesetzgebung für NO_x-Emissionen von Diesel-PKW in den letzten 20 Jahren im realen Fahrbetrieb zu keiner Abnahme der spezifischen Fahrzeugemissionen geführt habe und dieser völlig falschen Entwicklung durch lokale Maßnahmen kaum entgegenzusteuern sei.

Es ist darauf hinzuweisen, dass dies die Mitgliedstaaten nicht von ihrer Pflicht entlastet, geeignete Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte zu erlassen. Wie bereits in der Sachverhaltsdarstellung dargelegt, haben die Mitgliedstaaten gemäß Art 13 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG nach wie vor sicher zu stellen, dass seit 1. Jänner 2010 die in RL 1999/30/EG festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ nicht überschritten werden.

Nach Art 23 der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG müssen Maßnahmen vorgesehen werden, mit denen „der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann“.

Zu erörtern wird daher sein, welche Gründe es rechtfertigen können, von möglichen Maßnahmen abzusehen und eine Grenzwertüberschreitung weiterhin hinzunehmen und den Zeitraum der Nichteinhaltung damit gerade nicht „so kurz wie möglich“ zu halten. Rein pekuniäre Gründe oder bloße Effektivitätsgesichtspunkte können jedenfalls keine derartigen Argumente darstellen.

Dies folgt aus der inzwischen ergangenen Rechtsprechung des EuGH.

In seinem Urteil vom 19. Dezember 2012, Rs-C-68/11 hat der EuGH in einem Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien festgestellt, dass die italienische Republik gegen ihre Richtlinienverpflichtungen verstoßen hat, indem sie in den Jahren 2006 und 2007 nicht sicherstellte, dass die PM₁₀-Konzentration den Grenzwerten entsprach. Italien rechtfertigte die Grenzwertüberschreitung unter anderem damit, dass die Gewährleistung der Grenzwerte „drastische wirtschaftliche (...) Maßnahmen“ erforderten.¹² Derartige „drastische wirtschaftliche Maßnahmen“ können, so der Vortrag Italiens, den Mitgliedstaaten nicht abverlangt werden.

Den Gerichtshof beeindruckte dies nicht.

Dass man Geld in die Hand nehmen müsse, um unionsrechtliche Verpflichtungen einzuhalten, stelle – so der EuGH – keinen „Fall höherer Gewalt“ dar, der es rechtfertigt, das Unionsrecht zu missachten.¹³

Wann es sich um einen Fall höherer Gewalt handelt, hat der EuGH zuletzt in seinem Urteil vom 17. Oktober 2013, Rs C-203/12 entschieden. Danach muss sich ein Mitgliedstaat auf „äußere Ursachen“ berufen, „deren Folgen unvermeidbar und unausweichlich sind und die zur Folge haben, dass dem Mitgliedstaat die Einhaltung seiner Verpflichtung objektiv unmöglich wird“.¹⁴

Dass die Einhaltung des Unionsrechts mit finanziellen Ausgaben verbunden ist, ist – vor allem, wenn diese dem Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger dienen – kein Argument, welches als derartige „äußere Ursache“ gelten könnte.

Es ist daher nicht davon auszugehen, dass der Gerichtshof

- a) das von der Finanzkrise gebeutelte Italien (s das bereits zitierte Urteil Rs C-68/11 vom 19.12.2012),
- b) das wirtschaftlich nicht gerade gut dastehende Portugal (s Urteil des EuGH vom 15.11.2012, Rs C-34/11) und

¹² EuGH 19.12.2012, Rs C-68/11, *Kommission gegen Italien*, Rn 59.

¹³ EuGH 19.12.2012, Rs C-68/11, *Kommission gegen Italien*, Rn 64.

¹⁴ EuGH 17.10.2013, Rs C-203/12, *Billerud*, Rn 31.

c) das ebenfalls nicht auf Rosen gebettete Slowenien (Urteil vom 26.11.2012, Rs C-185/11)

mit diesen Gründen zur Einhaltung der Grenzwerte verurteilt, es aber im Falle des wirtschaftlich prosperierenden Landes Salzburg als „wirtschaftlich objektiv unmöglich“ ansehen könnte, sich verkehrstechnisch und verkehrsorganisatorisch so aufzustellen, um den für die Luftqualität seit fast 5 Jahren geltenden Grenzwert für Stickstoffdioxid einzuhalten, jedenfalls aber alsbald in die Nähe der Grenzwerteinhaltung zu gelangen.

Sollte das Gericht an dem zu beachtenden Maßstab (insbesondere zur Frage der finanziellen Lasten, die abverlangt werden können) Zweifel haben, regen wir die Aussetzung des Rechtsstreits und die Vorlage folgender dem EuGH zu stellender Vorabentscheidungsfrage an:

„Ist Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, nach denen die Luftqualitätspläne im Falle der Überschreitung der in der Richtlinie genannten Grenzwerte „geeignete Maßnahmen enthalten, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann“ so zu interpretieren, dass von geeigneten Maßnahmen trotz jahrelanger und evidenter Grenzwertüberschreitung weiterhin abgesehen werden kann, weil die Maßnahme viel Geld kostet?“

Alternativ käme auch folgende Frage in Betracht:

„Ist Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, nach denen die Luftqualitätspläne im Falle der Überschreitung der in der Richtlinie genannten Grenzwerte „geeignete Maßnahmen enthalten, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann“ so zu interpretieren, dass von geeigneten Maßnahmen trotz jahrelanger und evidenter Grenzwertüberschreitung aus anderen Gründen als Gründen höherer Gewalt abgesehen werden kann?“

Dass die Verpflichtung zur Einhaltung der Grenzwerte jedenfalls besteht, ergibt sich auch aus dem sogleich näher erläuterten Beschluss der Europäischen Kommission vom 12. Juli 2012 (C 2012 4751 final) und der Entscheidung der Kommission Ende des Jahres 2013, dass die Mitgliedstaaten von nun an verpflichtet werden sollen entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Im Februar 2014 wurde folglich das erste Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte eingeleitet (gegen das Vereinigte Königreich). Außerdem wurden Pilotverfahren gegen Frankreich, Dänemark, Schweden, Rumänien und die Niederlande gestartet.

Mit ihrem Beschluss vom 12. Juli 2012 (C 2012 4751 final) (**Anlage 1**) hat die Europäische Kommission das Ansuchen Österreichs, die Frist in Bezug auf das Luftqualitätsgebiet Salzburg zu verlängern, abgelehnt. Die Kommission wies darauf hin, dass in Bezug auf das Gebiet Salzburg **„die Luftqualitätspläne keine Angaben dazu enthalten, wie sich die Maßnahmen bis Ablauf der verlängerten Frist voraussichtlich auf die Konzentrationswerte auswirken. Es sei darauf hingewiesen, dass ein Plan erst dann als Luftqualitätsplan im Sinne der Mitteilung gemäß Artikel 22 gilt, wenn er von den zuständigen Behörden formal angenommen wurde und damit eine offizielle Zusage darstellt, die erforderlichen Maßnahmen zur**

*Verringerung der Luftverschmutzung und zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte vor Ablauf der neuen Frist zu ergreifen.*¹⁵

Dies bedeutet, dass erst dann ein Luftqualitätsplan im Sinne des Art 23 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG besteht, wenn er von den zuständigen Behörden formal angenommen wurde und damit eine offizielle Zusage darstellt, die erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung und zur Einhaltung der NO₂- Grenzwerte zu ergreifen. Es reicht demnach nicht aus, geplante Maßnahmen in das Luftreinhalteprogramm aufzunehmen, diese müssen vielmehr auch rechtsverbindlich erlassen werden. Umso weniger reicht es folglich aus, Maßnahmen in das Luftreinhalteprogramm aufzunehmen, die selbst wenn sie alle vollständig rechtsverbindlich erlassen werden, nicht ausreichen um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen.

Weiters bringt die Kommission in ihrem Schreiben vor:

*(19) In Bezug auf die Gebiete 3 bis 7 sowie 9 [Gebiet 4 ist Salzburg] wird der Mitteilung zufolge erwartet, dass der NO₂-Jahresmittelwert im Jahr 2015 an den Standorten der im Referenzjahr verzeichneten Überschreitungen trotz der geltenden und zusätzlicher Maßnahmen weiterhin über dem zulässigen Wert von 40 µg/m³ liegen wird. **Die Kommission hält deshalb die Aufnahme strengerer Minderungsmaßnahmen in den jeweiligen Luftqualitätsplänen für erforderlich, wenn in diesen Gebieten die Einhaltung des Grenzwerts bis 2015 erreicht werden soll.** Nach Auffassung der Kommission wurde daher nicht nachgewiesen, dass in den Gebieten 3 bis 7 sowie 9 der Grenzwert bis Ablauf des maximalen Verlängerungszeitraums eingehalten wird.*

*(20) Zum Stand der Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften, die in Anhang XV Abschnitt B Teil 2 der Richtlinie 2008/50/EG aufgeführt sind, stellt die Kommission fest, dass die Republik Österreich die für 2010 geltende nationale Emissionshöchstmenge für Stickoxide gemäß der Richtlinie 2001/81/EG7 überschritten hat. **Die Einhaltung der Verpflichtungen gemäß der genannten Richtlinie ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Grenzwerte der Richtlinie 2008/50/EG, insbesondere die NO₂-Grenzwerte, sowohl in Österreich als auch in den benachbarten Mitgliedstaaten eingehalten werden können.** Die Kommission erwartet daher, dass die erforderlichen Anstrengungen unternommen werden, damit die nationalen Emissionshöchstmengen eingehalten werden.*

Die in dem Bescheid vertretene Ansicht, der Forderung der Kommission sei jedenfalls vom Landeshauptmann von Salzburg mit der „Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes nach § 9a IG-L – 2013“ nachgekommen, ist somit unzutreffend. Der Beschwerdegegner ist vielmehr verpflichtet, strengere Maßnahmen zu ergreifen.

Die Europäische Kommission hat in ihrem Beschluss außerdem eindeutig kritisiert, dass „die Luftqualitätspläne keine Angaben dazu enthalten, wie sich die Maßnahmen bis Ablauf der verlängerten Frist voraussichtlich auf die Konzentrationswerte auswirken“. Das Argument, eine vorherige Prognose der Wirksamkeit der Maßnahmen sei nur schwer möglich, da das Minderungspotential erst nach einiger Zeit festgestellt bzw. evaluiert werden kann, steht somit nicht im Einklang mit den Ausführungen der Europäischen Kommission. Im Übrigen sind

¹⁵ Beschluss der Europäischen Kommission vom 12. Juli 2012 (C 2012 4751 final), (7).

prognostische Bewertungen zur Wirksamkeit verkehrlicher oder anderer Maßnahmen Standard im Planungsrecht.

Das Argument, ÖKOBÜRO habe keine Stellungnahme zur Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes – 2013 abgegeben, verkennt, dass nach Rechtsprechung des EuGH der Rechtsschutz nach Art 9 Abs 3 der Aarhus Konvention unabhängig von der Verfahrensbeteiligung besteht.¹⁶

4.1.4. Dass die Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes nur alle drei Jahre notwendig ist, ist unzutreffend

Die Begründung des Beschwerdegegners, dass gemäß § 9a Abs 6 IG-L die Evaluierung und Überarbeitung des Luftreinhalteprogrammes nur alle drei Jahre vorgesehen ist, ist im Sinne des Art 23 Richtlinie 2008/50 EG, der Rechtsprechung des EuGH in der Sache *Janecek*, des Prinzips der unionsrechtskonformen Auslegung des nationalen Rechts und des Beschlusses der Europäischen Kommission vom 12.7.2012 unzutreffend.

Art 23 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG enthält keine periodische Überprüfungsfrist. Die Bestimmung sieht vielmehr vor, dass im Falle der Überschreitung der Grenzwerte die Luftqualitätspläne geeignete Maßnahmen enthalten, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten wird. Nach der Rechtsprechung des EuGH zu *Janecek* sind folglich Maßnahmen dahingehend zu ergreifen, dass die Überschreitung und ihre Dauer auf ein Minimum reduziert werden.¹⁷ Sind die Grenzwerte überschritten, haben die Luftqualitätspläne somit Maßnahmen zu enthalten, damit die Grenzwerte eingehalten werden können. Enthalten die Luftqualitätspläne im Fall der Grenzwertüberschreitung keine Maßnahmen, ist dieser Umstand umgehend von der Behörde zu beheben. Jeder diesem Maßstab nicht entsprechende Luftqualitätsplan ist rechtswidrig.

Im Sinne des Grundsatzes der richtlinienkonformen Auslegung des Unionsrechts¹⁸ sind auch die §§ 9a ff IG-L dahingehend von den zuständigen Behörden und Gerichten auszulegen. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass ein Plan erst dann als Luftqualitätsplan im Sinne des Art 23 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG gilt, wenn er von den zuständigen Behörden formal angenommen wurde.¹⁹ Nach nationalem Recht bedeutet dies, dass die Maßnahmen rechtsverbindlich erlassen wurden. Da die Grenzwerte im Land Salzburg derzeit nicht eingehalten werden können, sind Maßnahmen dahingehend zu erlassen, dass die Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden können. Erst dann ist Art 23 Luftqualitäts-RL 2008/50/EG erfüllt.

¹⁶ EuGH 15.10.2009, Rs C-263/08 *Schweden*.

¹⁷ EuGH 25.07.2008, Rs C-237/07, *Janecek*, Rn 45.

¹⁸ EuGH 13.11.1990, Rs C-106/89, *Marleasing*, Rn 8; 25.07.2008, Rs C-237/07, *Janecek*, Rn 36.

¹⁹ Beschluss der Europäischen Kommission vom 12. Juli 2012 (C 2012 4751 final), (7).

4.2. Es sind eine Vielzahl an Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte geeignet.

Wie in unserem Antrag dargelegt und auch in der gutachterlichen Stellungnahme zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt, existieren Möglichkeiten, um die Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich sicherzustellen. Darüber hinaus und nicht ohne Grund hat auch die Europäische Kommission mit Beschluss vom 12. Juli 2012 das Ansuchen Österreichs, die Frist zur Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Bezug auf das Luftqualitätsgebiet Salzburg zu verlängern, abgelehnt.²⁰

Wie in dem streitigen Bescheid richtig erkannt wird, haben die Mitgliedstaaten einen Ermessensspielraum hinsichtlich der Ausrichtung der Maßnahmen. Das „Wie“ steht im Ermessen der Mitgliedstaaten, nicht jedoch das „Ob“. Der EuGH hat diesbezüglich folgende Feststellungen getroffen:

46 Unter diesem Aspekt ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedstaaten somit zwar über einen Ermessensspielraum verfügen, dass Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie 96/62 aber der Ausübung dieses Ermessens hinsichtlich der Ausrichtung der Maßnahmen, die der Aktionsplan enthalten muss, am Ziel der Verringerung der Gefahr der Überschreitung und der Beschränkung ihrer Dauer unter Berücksichtigung des Ausgleichs, der zwischen diesem Ziel und den verschiedenen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen sicherzustellen ist, Grenzen setzt, die vor den nationalen Gerichten geltend gemacht werden können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. Oktober 1996, Kraaijevad u. a., C-72/95, Slg. 1996, I-5403, Randnr. 59).

Es ist somit Aufgabe des Beschwerdegegners, Maßnahmen auszuwählen und die Notwendigkeit der Festlegung von Verboten sowie deren Alternativen zu prüfen und den Ausgleich der Interessen sicherzustellen.²¹ Aus diesem Grund hat der Beschwerdeführer in seinem Antrag auch hervorgehoben, dass es sich bei den genannten Maßnahmen um „mögliche zur Verfügung stehende Maßnahmen“ handelt. Es besteht jedoch kein Zweifel daran, dass Maßnahmen dahingehend zu ergreifen sind, dass die Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden können.

Im Bescheid wird stattdessen festgestellt, dass keine der vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte geeignet sind, obwohl die gutachterliche Stellungnahme vom 18.7.2014 zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu dem Ergebnis kommt, dass einige Maßnahmen geeignet sind.

Darüber hinaus ist es nicht nachvollziehbar, weshalb nicht auf die vom Beschwerdeführer in der Stellungnahme vom 11.8.2014 vorgebrachten Argumente eingegangen wurde, welche einige negative Bewertungen in der gutachterlichen Stellungnahme widerlegen. Der Beschwerdeführer ist außerdem der Ansicht, dass es Aufgabe der Behörde ist, weitere Maßnahmen auszuwählen und es

²⁰ Beschluss der Europäischen Kommission vom 12. Juli 2012 (C 2012 4751 final).

²¹ EuGH 15.11.2005, Rs C-320/03, *Kommission gegen Österreich* und 21.12.2011, Rs C-28/09, *Kommission gegen Österreich*.

nicht Aufgabe des Beschwerdeführers ist, der Behörde die Wirksamkeit der Maßnahmen zu beweisen.

Dennoch sollen nachfolgend einige falsche Aussagen widerlegt werden:

1. Umweltzone

Der Beschwerdegegner bringt vor, dass die Euronorm 6 erst ab dem 1.9.2015 gültig sein wird und auch erst ab diesem Zeitpunkt entsprechende PKW und LNF zur Verfügung stehen werden. Daher sei es nicht zielführend, bereits jetzt eine Umweltzone zu verordnen.

Die Ansicht, dass erst mit der künftigen Euronorm 6 und insbesondere 6c eine deutliche Minderung zu erwarten ist, ist korrekt. Deshalb enthält auch der neue Vorschlag der Europäischen Kommission zur Revision der NEC-Richtlinie als Maßnahme zur Reduktion von NO_x-Emissionen vor allem einen möglichst schnellen Umstieg auf Euro 6 Norm. Die Einrichtung einer Umweltzone beschleunigt jedenfalls die notwendige Erneuerung der Fahrzeugflotten.

So könnte ohne weiteres eine Umweltzone installiert werden, die beispielsweise ab dem 1. Jänner 2016 die Euronorm 6 bzw. 6c bei Dieselfahrzeugen zur Voraussetzung für die Einfahrt in die Umweltzone macht. Es leuchtet nicht ein, wenn der Beschwerdegegner vorträgt, dass eine Umweltzone einen zeitlichen Vorlauf benötigt und ebenfalls mitgeteilt wird, dass Euro 6-Autos ab 2015 verfügbar sein werden, gleichzeitig daraus aber nicht die Konsequenz gezogen wird, eine Umweltzone mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf auf diesen Zeitpunkt auszurichten. Ähnlich den deutschen Umweltzonen würde mit dieser Regelung eine beschleunigte Modernisierung der dieselgetriebenen Fahrzeuge einhergehen. Mit dieser Maßnahme kann der etwa 10 Jahre dauernde Austausch der Dieselflotte deutlich vorgezogen werden. In Deutschland gibt es bereits Bundesratsinitiativen zur Einführung einer entsprechenden „Blauen Plakette“, mit denen die der Euro 6 entsprechenden Fahrzeuge gekennzeichnet werden können. Auch in Österreich könnten solche Maßnahmen ohne weiteres verwirklicht werden.

Unzutreffend sind auch die Aussagen des Beschwerdegegners zur Berliner Umweltzone. Wie in dem Bescheid dargelegt, beruht die Berliner Umweltzone auf der bisherigen deutschen Regelung, die mit ihren grünen, gelben und roten Plaketten vornehmlich auf die Feinstaubbekämpfung abzielt, gleichzeitig aber auch einen nicht zu vernachlässigenden Erfolg bei der Stickstoffdioxidminderung hat. Dieser liegt bei einer Minderung von 20% der Stickstoffdioxidbelastung, wie das Land Berlin auch aktuell bestätigt (**Anlage 2**).²² Diese Minderung kann man nicht einfach wegdiskutieren, wie es der Beschwerdegegner versucht. Selbst größte Kritiker von Umweltzonen (wie die bis vor kurzem in Hessen regierende Landesregierung) mussten einräumen, dass bei einer Umweltzone nach bisheriger deutscher Rechtslage in der Landeshauptstadt Wiesbaden eine Minderung der Stickstoffdioxidbelastung von 8,4% zu erwarten ist. Welche Gründe dafür sprechen sollten, dass diese Wirksamkeit in Salzburg nicht gegeben ist, trägt der Beschwerdegegner weder vor noch sind sie vorhanden. In Deutschland ist es bereits in mehreren gerichtlichen Verfahren, die sich gegen Umweltzonen richteten, unter teilweise umfänglichen Beweisaufnahmen geklärt worden, dass

²² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Umweltzone – Besser Luft für Berlin, Information, Berlin 2014, 2.

Umweltzonen nicht nur zur Reduzierung von PM_{10} , sondern auch zur Reduzierung von Stickstoffdioxidbelastungen beitragen (vgl. OVG Lüneburg, Urt. v. 12. Mai 2011 – 139/09 und 143/09 –; bestätigt durch BVerwG, Beschl. v. 11. Juli 2012 – 3 B 78/11 – sowie die erstinstanzliche Entscheidung des VG Hannover vom 21. April 2009 – 4 A 5289/08).

2. Stadtmaut

Auch die Aussagen des Beschwerdegegners zur Stadtmaut sind teilweise unzutreffend. Es ist korrekt, dass die Einführung einer klassischen Stadtmaut Änderungen im Finanzverwaltungsgesetz bedürfen. Der Beschwerdegegner hat jedoch die Möglichkeit diesbezüglich Gespräche mit dem Bund zu suchen.

Außerdem besteht die Möglichkeit nach italienischem Vorbild sogenannte Fahrverbotszonen zu verhängen. In diesem Fall werden keine Gebühren eingehoben, sondern Straf gelder verhängt. In Italien hat etwa jede Gemeinde das Recht, für den Kfz-Verkehr Einfahrtsregeln für eine oder mehrere definierte Zonen („zona traffico limitato“, Z.T.L.) aufzustellen und Verstöße zu ahnden. Zum Beispiel dürfen in Rom, Bologna oder Turin zu bestimmten Zeiten nur Personen mit individueller Zufahrtsberechtigung in die Zonen einfahren. Die Zufahrtsregeln können flexibel definiert werden, etwa nach Abgasnormen (Euro-Emissionsklassen, nur Benziner, nur AnrainerInnen), Wochentagen oder Tageszeiten. Die Zone wird entweder durch die lokale Polizei manuell oder mittels eines elektronischen Systems (Kennzeichenlese-Kameras an den Einfahrtsstraßen der Zone) überprüft. Fast immer gibt es Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr, Tourismus und Öffentlichen Verkehr.

3. Sektorale Fahrverbote für LKW und temporäre Fahrverbote für PKW

Die Ansicht des Beschwerdegegners hinsichtlich tageweiser Fahrverbote ist unzutreffend. Es wurde etwa nicht darauf eingegangen, wie sich Fahrverbote für bestimmte Tageszeiten auswirken. In der gutachterlichen Stellungnahme vom 18.7.2014 wurde aufgezeigt, dass an den beiden verkehrsnahen Messstellen Rudolfsplatz und Hallein A10 die Jahresmittelwerte mit $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$ über dem Grenzwert der EU-Richtlinie ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) lagen. Für das Jahr 2014 sei zwar mit einem leichten Rückgang zu rechnen, die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid werden aber weiter über dem Jahresgrenzwert der EU-Richtlinie liegen.

„Betrachtet man die mittlere NO_2 -Belastung an Sonntagen, so liegt diese an den beiden verkehrsnahen Messstellen Salzburg Rudolfsplatz und Hallein A10 im Bereich des Grenzwertes der EU-Richtlinie.“²³

Könnte also das durchschnittliche Verkehrsaufkommen an Werktagen in der Stadt Salzburg auf jenes von einem durchschnittlichen Sonntag reduziert werden, würden die vorgegeben

²³ Stellungnahme vom 18.7.2014 zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen, 9.

Luftqualitätskriterien auch an den höchstbelasteten Standorten im Bereich des EU-Grenzwertes liegen.²⁴

Dies bedeutet, dass die Zielgröße der Verkehrsbelastung zur Einhaltung der Grenzwerte bereits bekannt ist. Dies ist Ziel der sektoralen oder temporären Fahrverbote, der Umweltzone, oder der Stadtmaut.

4. Stadtbahn und offensiver öffentlicher Personennahverkehr

Der Beschwerdeführer führte in seinem Antrag aus, dass die Verlagerung von Verkehrswegen von der Straße auf die Schiene zu nachhaltigen Reduktionen von Luftschadstoffen führe und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs daher unentbehrlich ist. Als Maßnahme komme daher insbesondere die Umsetzung der Regionalstadtbahn in Frage.

Es wurde von der gutachterlichen Stellung und dem Beschwerdegegner festgestellt, dass es sich bei der Regionalstadtbahn zwar um eine sehr kostenintensive Maßnahme mit mehrjähriger Umsetzungsdauer handle, diese jedoch aus fachlicher Sicht zu begrüßen wäre und ab der (etappenweisen) Umsetzung unmittelbar und langfristig eine Verminderung der Luftschadstoffemissionen bewirken würden. Die belangte Behörde kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme für eine rasche Emissionsreduktion unwirksam sei. Dies ist jedoch unlogisch. Denn selbst wenn die Maßnahme langfristig angelegt ist, kann man sie nicht mit dem Argument ausschließen, sie ginge nicht schnell genug. Wenn man wie der Beschwerdegegner gar keine weitere Maßnahme für tragfähig hält, wäre dies in der Logik des Beschwerdegegners eben die einzige Maßnahme, die „schnellstmöglich“ möglich ist. Jede andere Argumentation ist schon in sich widersprüchlich.

5. Einführung weiterer Temporeduktionen auf der A1, der A10, auf Freilandstraßen und Tempo 30 Zonen in Gemeindegebieten, insbesondere in der Stadt Salzburg

Der Beschwerdegegner führt aus, dass eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h unmittelbar bevorstehe. Darüber hinaus gelten bereits niedrigere Höchstgeschwindigkeiten auf zahlreichen Freilandstraßen im Salzburger Zentralraum. Das Potenzial für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf noch nicht erfassten Straßenzügen werde eher als gering eingeschätzt. Für Autobahnen seien auch verstärkte Überwachungsmaßnahmen zur Kontrolle der Einhaltung der höchstzulässigen Geschwindigkeiten in Ausarbeitung.

Die Ambitionen der Behörde sind begrüßenswert, jedoch nicht ausreichend. Selbst in der gutachterlichen Stellungnahme kommt man zu dem Schluss, dass das Potential auf Autobahnen noch nicht ausgeschöpft ist,²⁵ und ein einheitliches Tempolimit für alle Kfz anzustreben ist. Dieser Ansicht können wir uns nur anschließen. Temporeduktionen sind kostengünstige Sofortmaßnahmen gegen hohe NO₂-Immissionswerte.

²⁴ Stellungnahme vom 18.7.2014 zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen, 10.

²⁵ Stellungnahme vom 18.7.2014 zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen, 20.

Unter Verweis auf die gutachterliche Stellungnahme zur Beurteilung der Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Ortgebiet führen sowohl der Beschwerdegegner als auch die gutachterliche Stellungnahme aus, dass diese keine positive Auswirkung habe.

Auf die durch den Beschwerdeführer in der Stellungnahme vorgebrachten Einwendungen wurde gleichwohl nicht eingegangen, danach wurde diese Maßnahme nur aus Emissionsicht evaluiert. Ein Testbetrieb hätte das Gegenteil ergeben.

6. Vollständige Ausstattung der kommunalen Busflotte mit SCRT-Filtern

Teil des Maßnahmenkonzepts muss es ebenfalls sein, die kommunale Busflotte vollständig mit SCRT-Filtern auszustatten.

Busse haben exorbitant hohe Stickoxidemissionen. Der Ausstoß der Busse an Stickstoffdioxid lässt sich durch SCRT-Filter auf ein Minimum reduzieren.

Sollten die örtlichen Verkehrsbetriebe nicht die nötigen finanziellen Mittel besitzen, kann der Beschwerdegegner diese in Aussicht stellen. Wie oben dargelegt, sind finanzielle Aspekte keine Gründe, die einer Grenzwerteinhaltung im Wege stehen dürfen.

7. Anschaffung neuer Busse mit Euro 6-Standard

Alternativ kann der Beschwerdegegner auch dafür sorgen, dass die Verkehrsbetriebe in der Lage sind, sich neue Busse anzuschaffen, die dem Euro 6-Standard entsprechen.

8. Systeme der Verkehrssteuerung

Der Einsatz von Verkehrsmanagementsystemen zur gezielten Reduzierung der Luftschadstoffbelastung hat in anderen Städten gute Erfolge erzielt.

Das Verkehrsmanagement muss so rechtzeitig beginnen, dass sich Staus und größere Verkehrsmengen nicht erst in den betroffenen Hauptverkehrsstraßen ergeben.

Die Stadt Kassel sieht derartige Pläne in ihrem soeben veröffentlichten Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans vor. In Zusammenschau mit anderen Maßnahmen (wie der Förderung des Rad- und ÖPNV-Verkehrs, der Erweiterung der Parkgebührenzonen sowie der Erhöhung von Parkgebühren etc.) strebt man dort eine Verringerung der Autofahrten um zwei Drittel bis zum Jahr 2030 an.

Noch konsequenter will die Stadtverwaltung von Madrid zukünftig vorgehen. Nach Informationen vom 22. September 2014 sollen in der Altstadt nur noch Anwohner berechtigt sein, mit dem Auto zu fahren. Andere Autofahrer sollen im Zentrum künftig nur bestimmte Hauptstraßen benutzen

dürfen. Es sollen mehr Fußgängerzonen eingerichtet und die verkehrsberuhigten Zonen deutlich ausgeweitet werden.

9. Kostenfreier ÖPNV

Die Möglichkeiten einer umfangreichen Förderung des ÖPNV sind immens.

So hat die estnische Hauptstadt Tallinn gute Erfahrungen damit gemacht, den Nahverkehr komplett gratis abzuwickeln. Dies gilt auch für andere Städte, wie etwa Sydney, Melbourne, Calgary, Sheffield, Cardiff oder (teilweise) Bangkok.

Wie sich das Mobilitätsverhalten in der Stadt dadurch ändern ließe, wäre ebenfalls zu prüfen.

Die nötigen finanziellen Ressourcen sind aufzubringen.

Denn wie oben bereits ausgeführt, rechtfertigen finanzielle Gründe nicht ein Absehen von der Einhaltung der unionsrechtlichen Verpflichtungen.

10. Einführung eines Bürgertickets

Auch wenn die Einführung eines kostenlosen ÖPNV ein geeignetes Mittel zur Reduzierung der Luftschadstoffe ist, wäre auch die Idee des so genannten Bürgertickets umsetzbar. Sie ist vergleichbar mit dem Semesterticket für Studenten oder der allgemeinen deutschen Rundfunkabgabe.

Danach zahlen alle Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine ÖPNV-Abgabe und können daraufhin den ÖPNV frei nutzen. Ist die Gesamtzahl der Einwohner hoch, wird die Abgabe relativ günstig sein. Mit einem Bürgerticket würde eine stärkere Bindung der Bürger und Bürgerinnen zu ihrem ÖPNV erreicht, so dass der Kläger dies als Alternative zu einem kostenlosen ÖPNV bevorzugt.

So fordert etwa das Diakonische Werk Hamburg und andere Umwelt- und Sozialverbände ein Bürgerticket für Hamburg. Nach einer Studie des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie hieße dies, dass das Bürgerticket pro Einwohner 14 € im Monat kostet.

Ähnliche Initiativen gibt es nach den im Internet ersichtlichen Dokumenten in Tübingen. Hier soll sogar ein Beschluss des Gemeinderates vorliegen, ein Bürgerticket einzuführen. Zur Zeit kostet dort der Busverkehr ca. 14 Millionen € pro Jahr. Die Einnahmen betragen ca. 10,3 Millionen € pro Jahr. Bei Einführung eines Bürgertickets kommt es zu einer Nachfragesteigerung des ÖPNV, dadurch sind mehr Busse und Fahrer notwendig. Die Mehrkosten werden auf 30-40 % beziffert. Bei 90.000 Einwohnern in Tübingen ergibt dies Kosten für ein Bürgerticket von 12 Euro pro Monat, so die Veröffentlichungen.

Ähnliche Überlegungen werden in der Landeshauptstadt Potsdam angestellt. Man geht hier von einer Steigerung der Nachfrage von 30 % durch Einführung eines Bürgertickets aus. Die Kosten für ein Bürgerticket beliefen sich nach den dortigen Berechnungen auf 8 Euro pro Monat.

In allen diesen Berechnungen wird prognostiziert, dass die Fahrten mit dem ÖPNV um ca. 30 % zunehmen. Entsprechend geringer fallen dann die Fahrten im individuellen Verkehr aus.

11. Umrüstung der Taxiflotte auf Erdgas- bzw. Benzinhybridtaxen

Zielführend wäre es ebenfalls, die Taxiflotte auf Erdgas- bzw. Benzinhybridtaxen umzurüsten. Der Beschwerdegegner kann dazu ein entsprechendes Förderprogramm vorlegen.

12. Deutlich schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität

Der Beschwerdeführer sieht ebenfalls, dass es ungenutzte Möglichkeiten des deutlich schnelleren Ausbaus der Fahrradmobilität gibt.

Dazu gehört ein grundsätzlicher Vorrang des Ausbaus von Radwegen und der Ampelschaltungen an Radwegen. Der konkurrenzlos preiswerte und kosteneffiziente Radverkehr und seiner Infrastruktur muss besser finanziert werden. Dazu gehört auch, dass sich ÖPNV und Radverkehr ergänzen und nicht miteinander konkurrieren, was etwa bedingt, dass die Mitnahme von Rädern im ÖPNV kostenlos gestaltet werden kann.

Beispiele dafür gibt es genug.

Dafür kann man nach Kopenhagen schauen. Die dänische Hauptstadt (557.000 Einwohner) hat eine strategische Radverkehrsplanung entwickelt. In Kopenhagen haben Radfahrer eigene Ampeln, deren Phasen auf das Tempo der Radler abgestimmt sind. Die Radwege sind mit mindestens 2,20 Meter besonders breit angelegt und gehören praktisch zu jeder Hauptverkehrsstraße. Die Breite der Radwege ermöglicht es, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren können; Radfahren wird auf diese Weise angenehmer.

Hinzu kommen eine Reihe weiterer Verbesserungen, wie etwa der Bau von Fußstützen, die das Halten an der Ampel angenehmer gestalten, oder eine Politik, nach der die Fahrradwege im Winter zuerst geräumt werden, da das Sturzrisiko für Fahrradfahrer bei Schnee und Eis viel höher ist als das Unfallrisiko von Autofahrern.

An den Ampeln gibt es große vorgezogene Halteflächen für Radfahrer, damit die Radler im Blickfeld der Autofahrer stehen. Springt die Ampel um, haben die Radler einen großzügigen Vorlauf. Die Zahl der Rechtsabbieger-Unfälle hat sich dadurch stark reduziert.

Schon vor Jahren weihte Kopenhagen seine erste „Fahrrad-Autobahn“ ein. Dabei handelt es sich um Fahrradwege, die Pendlern das Erreichen des Zentrums von Kopenhagen leichter machen soll. Diese „Super-Fahrradwege“ sind mit einem speziellen Belag versehen, der das Fahren erleichtert. Alle 1,6 km gibt es Stationen mit Fahrradpumpen, falls einem Reifen die Luft ausgehen sollte.

Der jüngste Boom an Elektro-Fahrrädern hat die Entwicklung nochmals beschleunigt. Kopenhagen plant weitere 25 dieser Fahrrad-Autobahnen.

10-15 Millionen € steckt die Stadt jährlich in den Ausbau des Netzes. All das sorgt dafür, dass 50 % der Fahrten innerhalb Kopenhagens mit dem Rad zurückgelegt werden.

Es ist selbstverständlich, dass man nicht jede Maßnahme einer anderen Stadt auf die Situation in Salzburg übertragen kann. Nur: Derart zaghaft an die Lösung der Probleme heranzugehen wie es der Beschwerdegegner tut, ist der Situation unangemessen.

Es ist ureigenste Aufgabe des Beschwerdegegners, Konzepte zu entwickeln, mit denen er seinen Verpflichtungen gerecht werden kann. Das ist nicht Sache des Beschwerdeführers.

Für den Fall, dass weiterer Vortrag erforderlich sein sollte, bitten wir um einen rechtlichen Hinweis.

5. Beschwerdeanträge

Aus diesen Gründen richte ich an das Landesverwaltungsgericht Salzburg die

Anträge,

1. Gemäß § 24 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchzuführen und

2a. Gemäß Art 130 Abs 4 B-VG und § 28 Abs 2 VwGVG in der Sache selbst zu entscheiden und den Bescheid dahingehend abzuändern, dass geeignete Maßnahmen erlassen werden, mit denen eine schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwerts für Stickstoffoxid erreicht werden kann

in eventu

2b. den angefochtenen Bescheid gemäß § 28 Abs 3 VwGVG mit Beschluss aufzuheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückzuverweisen.

in eventu

die Einholung einer Vorabentscheidung des EuGH (Art 267) zu folgenden Fragen:

I.

„Ist Art 13 Abs 1 UAbs 2 iVm Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa so zu interpretieren, dass von geeigneten Maßnahmen trotz jahrelanger und

evidenter Grenzwertüberschreitung weiterhin abgesehen werden kann, weil die Maßnahme viel Geld kostet?"

Alternativ käme dazu auch folgende Frage in Betracht:

„Ist Art 13 Abs 1 UAbs 2 iVm Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa so zu interpretieren, dass von geeigneten Maßnahmen trotz jahrelanger und evidenter Grenzwertüberschreitung aus anderen Gründen als Gründen höherer Gewalt abgesehen werden kann?"

II.

„Ist Art 13 Abs 1 UAbs 2 iVm Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa so zu interpretieren, dass die Nichtsetzung einer zur Erreichung der Grenzwerte geeigneten Maßnahmen durch ein Behörde, welche alleinig zur Erlassung dieser Maßnahmen zuständig ist, damit gerechtfertigt werden kann, dass politischer Abstimmungsbedarf mit anderen Behörden besteht?"

III.

„Ist Art 13 Abs 1 UAbs 2 iVm Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa so zu interpretieren, dass eine anerkannte Umweltorganisation Maßnahmen von den zuständigen Behörden seines Mitgliedstaates verlangen kann, mit denen eine schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid in einem betroffenen Gebiet oder Ballungsraum erreicht werden kann?"

IV.

„Ist Art 13 Abs 1 UAbs 2 iVm Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa so zu interpretieren, dass, in Fällen, in denen eine anerkannte Umweltorganisation Maßnahmen von der zuständigen Behörde verlangt, die Behörde verpflichtet ist, von Amts wegen zu ermitteln, welches die geeigneten Maßnahmen sind?"

V.

„Ist Art 13 Abs 1 UAbs 2 iVm Art 23 Abs 1 UAbs 2 Satz 1 der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa so zu interpretieren, dass eine anerkannte Umweltvereinigung kein Recht mehr hat, entsprechende Maßnahmen zu verlangen, wenn sie im Rahmen der Fortschreibung eines Luftqualitätsplans keine schriftliche Stellungnahme abgegeben hat?"

VI.

Ist Art 9 Abs 3 der Aarhus Konvention unter Berücksichtigung des Urteils des Gerichtshofs vom 08. März 2011, Rs C-240/09 so auszulegen, dass die Vorschrift einer nationalen Rechtsprechung entgegensteht, die die Zulässigkeit einer Klage davon abhängig macht, dass der Kläger geltend macht, durch das staatliche Handeln in seinen Rechten verletzt zu sein, wenn Gegenstand des Rechtsstreits die Klage einer nach nationalem Recht anerkannten Umweltorganisation ist, die die Aufstellung eines der Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 entsprechenden Luftqualitätsplans begehrt?

Wien, am 30. September 2014

Mag. Thomas Alge

Geschäftsführer