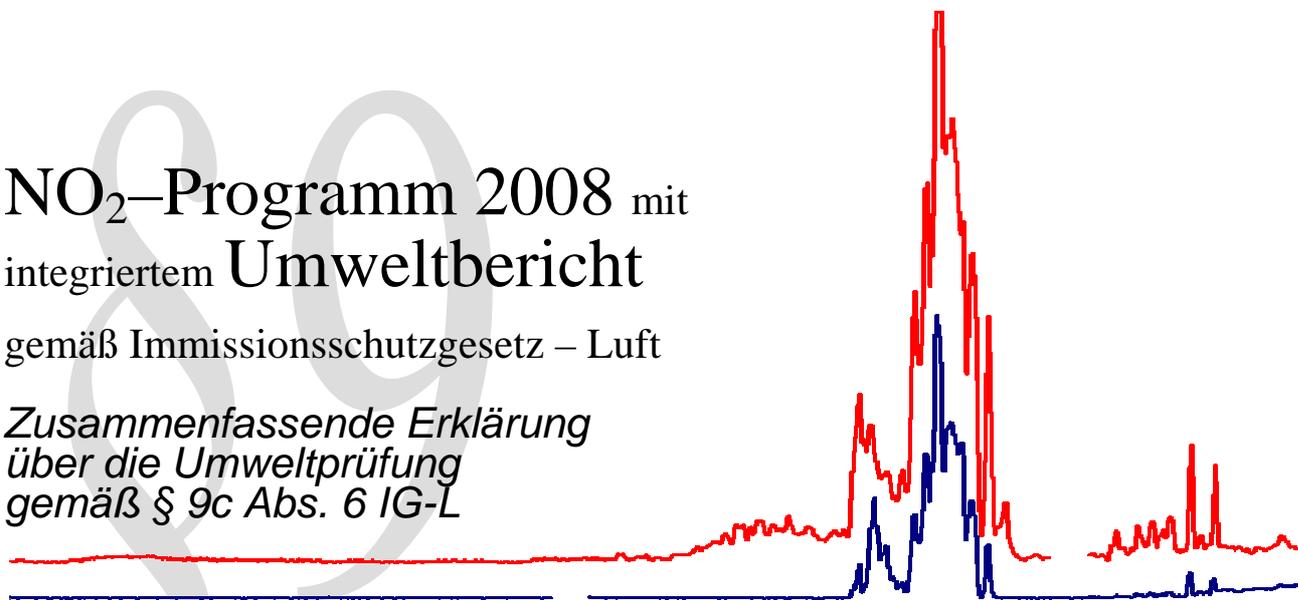


NO₂-Programm 2008 mit
integriertem Umweltbericht

gemäß Immissionsschutzgesetz – Luft

*Zusammenfassende Erklärung
über die Umweltprüfung
gemäß § 9c Abs. 6 IG-L*



**NO₂-Programm und Umweltbericht
gem. Immissionsschutzgesetz-Luft
Zusammenfassende Erklärung**



Stadt Wien
Wien ist anders.



Amt der Wiener Landesregierung MA 22-Umweltschutz

A-1200 Wien Dresdner Straße 45

tel [01] 4000-73440 fax [01] 4000-99-73415 e-mail post@ma22.wien.gv.at dvr 0000191 web www.umweltschutz.wien.at



ZUSAMMENFASSENDER ERKLÄRUNG ÜBER DIE UMWELTPRÜFUNG

Gemäß § 9c Abs. 6 IG-L ist über die durchgeführte Umweltprüfung eine zusammenfassende Erklärung gemeinsam mit dem Programm auf der Internetseite des Landes zu veröffentlichen. In dieser sind darzulegen:

1. wie die Umwelterwägungen in das Programm einbezogen wurden,
2. wie der Umweltbericht, die eingelangten Stellungnahmen und gegebenenfalls die Ergebnisse grenzüberschreitender Konsultationen gemäß IG-L berücksichtigt wurden,
3. aus welchen Gründen nach Abwägung welcher geprüfter Alternativen die Erstellung des Programms erfolgt ist und
4. welche Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Umsetzung des Programms auf die Umwelt vorgesehen sind.

1 Wie wurden die Umwelterwägungen in das Wiener NO₂-Programm 2008 einbezogen?

Durch die Methodik der Programmentwicklung

Die Entwicklung des NO₂-Programmes wurde mit einer Umweltprüfung verbunden. Programmerstellung und Umweltprüfung liefen integriert in einem gemeinsamen Prozess ab. Alle relevanten Umweltaspekte waren in angemessener Form zu behandeln. Auch wenn das explizite Ziel des NO₂-Programmes die Verringerung von NO₂-Emissionen und NO₂-Immissionen ist, herrschte im NO₂-Programmteam Einverständnis, dass die ausgewählten Maßnahmen keine erheblichen negativen Auswirkungen auf andere Schutzgüter haben sollten. Ebenso sollten sie sich auch nicht negativ auf die Volkswirtschaft auswirken. Deshalb wurden in das NO₂-Programm nur jene Maßnahmen aufgenommen, die keine anderweitigen erheblichen negativen Auswirkungen mit sich bringen.

Durch die Gestaltung des NO₂-Programmprozesses

Der NO₂-Programmprozess wurde so strukturiert, dass Umwelterwägungen von Anfang an einbezogen werden konnten. Damit war die Programmentwicklung mit der Umweltprüfung inhaltlich und methodisch verschränkt, insbesondere die Entwicklung und Beurteilung von Maßnahmen. Dabei brachten die VertreterInnen des NO₂-Programmteams einerseits die fachlichen Interessen ihrer Fachabteilungen ein und waren auch für die Information zurück in die Abteilungen verantwortlich. Darüber hinaus wirkten sie bei der Entwicklung und Abstimmung der Maßnahmen mit. Mit der Wirkungsabschätzung wurde ein Team von externen ExpertInnen betraut. Sie ermittelten die Reduktionspotentiale für Stickoxide sowie die Auswirkungen auf andere Schutzgüter, wie beispielsweise die Gesundheit des Menschen, die Bevölkerung, klimatische Faktoren, andere Luftschadstoffe, den Boden, das Wasser, die Biodiversität, die Landschaft etc. und auf die Volkswirtschaft (Wirkungsanalysen). Die Vorschläge des NO₂-Programmteams sowie die Wirkungsanalysen des ExpertInnenteam wurden mehrfach reflektiert – mit der Fachöffentlichkeit, den zuständigen Ministerien und den Interessenvertretungen. Diese systematische Reflexion ist dokumentiert und wurde beim vorliegenden NO₂-Programm berücksichtigt (siehe Kapitel 2.2, Seite 4).

2 Wie wurden der Umweltbericht, die abgegebenen Stellungnahmen und gegebenenfalls die Ergebnisse der grenzüberschreitenden Konsultationen berücksichtigt?

2.1 Berücksichtigung des Umweltberichts

Im NO₂-Programm 2008 sind das NO₂-Reduktionspotenzial der Maßnahmen sowie deren Wirkungen auf die Schutzgüter und auf die Volkswirtschaft dargestellt:

Die Umsetzung des Wiener NO₂- Programms wird zu einer Emissionsminderung von etwa 1.000 Tonnen Stickoxide (-8 %) oder 150 Tonnen Stickstoffdioxid (-15 %) führen.

Zusammen mit der Trendentwicklung (-15 % auf Basis 2006) würden damit die NO_x-Emissionen gegenüber dem Jahr 2006 um 2.800 Tonnen (- 23 %) sinken.

Durch die Emissionsreduktion der Stickoxide insgesamt und die Reduktion der NO₂-Emissionen aus verkehrsnahen Quellen (Reduktion des Dieselanteils in der PKW-Flotte) im Besonderen wird die geschätzte Wahrscheinlichkeit für Überschreitungen des Halbstundenmittelwertes von 200 µg/m³ stark absinken.

Im Rahmen der Umweltprüfung wurden zahlreiche Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen überprüft. In das NO₂-Programm wurden jedoch nur jene Maßnahmen aufgenommen, die ein signifikantes Reduktionspotential und keine erheblich negativen Auswirkungen auf andere Schutzgüter wie: biologische Vielfalt, Bevölkerung, Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe und die Landschaft haben. Die Ergebnisse der Umweltprüfung wurden bei der Aufnahme von Maßnahmen in das Wiener NO₂-Programms berücksichtigt.



2.2 Berücksichtigung der Stellungnahmen

Argumente aus den Stellungnahmen	Art der Berücksichtigung im Wr. NO ₂ -Programm
Stellungnahme der Arbeiterkammer	
Thema: Baustellenlogistik Überprüfen, ob die positiven Erfahrungen von RUMBA-Projekten auf andere Bauvorhaben übertragen werden könnten	Der Vorschlag wurde ins Programm aufgenommen und ist im Kapitel 9.7.5 integriert.
Thema: Baustellenlogistik Prüfen, ob zur umweltfreundlichen Baustellenabwicklung ordnungsrechtliche Schritte gesetzt werden können (im Wr. Baurecht)	Es wird derzeit auf Beamtenebene geprüft, ob und wo ordnungsrechtliche Schritte zur umweltfreundlichen Baustellenabwicklung gesetzt werden können. Geeignet hierfür wäre das Baustellenkoordinationsgesetz. Voraussetzung zur Implementierung ist der politische Wille.
Thema: Taxi-Leerfahren Weitere Präzisierung der vorgeschlagenen Maßnahme	In einer Novelle des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes (zuständig: BMVIT) sollte die in § 13 Abs. 4 enthaltene Verordnungsermächtigung des Landeshauptmannes, weitere Vorschriften, insbesondere über ein Verbot oder eine Beschränkung des Auffahrens auf Standplätzen, durch Verordnung festzulegen, ersatzlos gestrichen werden (Vorschlag an den Bund). Dadurch wäre gewährleistet, dass auch Taxis, die eine Konzession mit Standort außerhalb der Gemeinde Schwechat haben, für Fahrten vom Flughafen Schwechat nach Wien eingesetzt werden können; in Summe könnten dadurch viele Leerfahrten vermieden werden.
Thema: Maßnahmen auf Bundesebene Land Wien soll im Rahmen der IG-L-Novelle vom Bund einfordern, dass nicht nur PKW zur Reduktion der Feinstaub- und NO _x -Emissionen herangezogen werden (auch Wirtschaftsverkehr)	Im Rahmen des Arbeitskreises „Große IG-L-Novelle“ wurde eine Änderung der Ausnahme des § 14 Abs. 1 Z 3 IG-L (für Kraftfahrzeuge, soweit sie für eine gewerbliche Ladetätigkeit benützt werden und sofern Ausgangs- oder Zielpunkt der Fahrt in jenem Teil des Sanierungsgebiets liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden) von Verkehrsbeschränkungen vorgeschlagen. Demnach sollten nur mehr Fahrzeuge, die der gewerbsmäßigen Versorgung mit zur Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse des täglichen Lebens dienenden verderblichen Waren dienen, ex lege von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen sein. Im Programm sind Hinweise in den Kapiteln 9.9.2 und 9.10.1 integriert.
Thema: Maßnahmen auf Bundesebene Land Wien soll im Rahmen der IG-L-Novelle vom Bund einfordern, dass Altanlagen zur einer Verringerung ihrer Feinstaubemissionen gezwungen werden können	Im Rahmen des Arbeitskreises „Große IG-L-Novelle“ wurde die Erweiterung des nach § 13 IG-L zur Verfügung stehenden Instrumentariums für Anlagenmaßnahmen (durch ein größeres Spektrum von Maßnahmen und Streichung von Ausnahmen) vorgeschlagen. Im Programm sind Hinweise im Kapitel 9.10.1 integriert.
Stellungnahme des BMLFUW	
Thema: Auswirkungen auf Immissionen Auswirkungen der Maßnahmen auf die Immissionssituation (insb. auf die überschrittenen Jahresmittelwerte) abschätzen und angeben	Eine detaillierte Prognose der Immissionen ist nur mit Hilfe eines Ausbreitungsmodells möglich, welches derzeit für das Land Wien erarbeitet wird und Mitte 2009 zur Verfügung steht.
Thema: weitere Maßnahmen Darstellung weiterer zukünftig ins Auge gefasster Maßnahmen, damit Jahresmittelwerte eingehalten werden können	Auch nach Veröffentlichung des Programms wird im Rahmen des Monitorings und der Evaluierung an weiteren Maßnahmen - so notwendig - gearbeitet.
Thema: Fahrbeschränkungen Fahrbeschränkungen (u.U. örtl. und zeitlich begrenzt) überlegen – v.a. im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung der Voraussetzungen für die Kennzeichnung von Fahrzeugen nach Schadstoffemissionen	Eine örtlich und zeitlich begrenzte Fahrbeschränkung ist derzeit nicht geplant; Aufgrund der Tatsache, dass die größten NO ₂ -Emissionen aus neueren Kfz (EURO 3 und 4) stammen, hätte die Einrichtung einer Umweltzone nur geringe Auswirkung auf die NO ₂ -Belastung.
Thema: Gesamtdarstellung Gesamthafte Darstellung aller Maßnahmen, z.B. auch Ausmaß des Beitrags der Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs	Eine gesamthafte Darstellung aller Maßnahmen des Programms ist im Kapitel 8.1 enthalten.
Stellungnahme des BMVIT	
Thema: Bedeutung des lokalen NO₂-Beitrags an Messstelle Hietzinger Kai Widersprüchlich dargestellt, ob lokale Verkehrsemissionen am Hietzinger Kai einen wesentlichen Einfluss auf die Messergebnisse haben oder nicht	Die Textpassagen wurden auf Widersprüchlichkeiten überprüft und unverändert belassen.

Argumente aus den Stellungnahmen	Art der Berücksichtigung im Wr. NO ₂ -Programm
Thema: Bundesmaßnahmen Rechtfertigen lokale Faktoren für die Grenzwertüberschreitung Maßnahmen in ganz Wien, v.a. weil auch Forderungen an den Bund gestellt werden → in erster Linie sollen lokale Maßnahmen gesetzt werden	Die Repräsentativität der Messstelle Hietzinger Kai ist im Kapitel 5.8 beschrieben.
Thema: Wechselwirkungen und Synergieeffekte Wechselwirkungen und Synergieeffekte der Maßnahmen sollen untersucht, genutzt und gekoppelt werden	Die bekannten Wechselwirkungen und Synergieeffekte wurden in der Bewertung der Maßnahmen berücksichtigt.
Thema: Verlagerung des Güterverkehrs Kann Güterverkehr effektiv auf Fahrrad oder Güterbim verlagert werden? Gibt es dazu internationale Beispiele?	Die Verlagerung vom LKW auf Alternativen wird dort verfolgt, wo es sinnvoll und möglich ist.
Thema: Wegekostenrichtlinie Eindruck vermeiden, dass Änderung der Wegekostenrichtlinie bereits beschlossen wäre	Die Textpassagen wurden im Kapitel 9.9.1.6 überarbeitet.
Stellungnahme des ÖAMTC	
Thema: Prognose quantitativer Wirkungen der Maßnahmen Nicht ganz zweckmäßig, die Auswirkungen einer Fortschreibung verkehrspolitischer Maßnahmen im Allgemeinen und einer Ausweitung der Kurzparkzonen in die Nachtstunden im Besonderen zu addieren	Da eine zeitliche Ausdehnung der Kurzparkzone von 22:00 auf 24:00 Uhr das zu erwartende NO ₂ -Reduktionspotential nicht signifikant erhöhen würde, wurde diese aus dem Programm herausgenommen.
Thema: Auswirkungen bereits gesetzter Maßnahmen in Bewertung berücksichtigen Änderungen der Umstände zwischen Beginn der Untersuchung und dem Veröffentlichungstermin auch in Wirkungsanalyse neu bewerten und berücksichtigen (z. B. P&R Hütteldorf müsste zu Reduktion des Verkehrsaufkommens an der Messstelle Hietzing ab Mitte 2008 geführt haben; optimierte Ampelschaltung an der Westein- und -ausfahrt müsste immissionsmäßig messbar sein)	Die P&R-Anlage Hütteldorf war in den Berechnungen bereits berücksichtigt, das Reduktionspotential ändert sich daher nicht.
Thema: Emissionen der Diesel- und Benzinmotoren Einsatz von Dieselmotoren bewirkt erhebliche Einsparungen von CO ₂ -Emissionen im Vergleich zu Benzin-Otto-Motoren; positives Umweltimage nicht übereilt ins Gegenteil verkehren	Die Maßnahme „Reduktion des Dieselanteils in der PKW-Flotte“ soll nicht den Dieselantrieb diskreditieren, sondern Alternativen im innerstädtischen Bereich ausfindig machen. Die Textpassagen im Kapitel 9.5.1 wurden daher angepasst.
Thema: Planungsgebiet: Wien – NÖ Gesellschaftliche Auswirkungen auf das Wr. Umland betrachten, wenn in Wien weitere Pendler-benachteiligende Maßnahmen ergriffen werden	Damit nicht so viele PendlerInnen mit dem MIV nach Wien fahren, setzt die Stadt Wien auf Park-and-Ride-Anlagen im Wiener Umland, wo PendlerInnen bereits vor den Wiener Stadtgrenzen bequem auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können. Diese Maßnahme ist unabhängig vom Wiener NO ₂ -Programm und daher nicht darin enthalten.
Thema: Parkraumbewirtschaftung Bereits erfolgte Verlängerung der Kurzparkzonen auf 22.00 in Wirkungsprognose berücksichtigen;	Die Verlängerung der Kurzparkzonen auf 22:00 Uhr ist in der Wirkungsprognose berücksichtigt.
Thema: Parkraumbewirtschaftung Weitere zeitlich und örtliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung aus Programm streichen, weil keine akzeptablen Alternativen wie leistbare Garagen für Personen, die kein Parkpickerl erwerben können, bestehen	Da eine zeitliche Ausdehnung der Kurzparkzone von 22:00 auf 24:00 Uhr das zu erwartende NO ₂ -Reduktionspotential nicht signifikant erhöhen würde, wurde diese aus dem Programm herausgenommen.
Thema: Ersatz für "weggenommenen" Parkraum Akzeptable Alternativen zum weggenommenen Parkraum sind nötig (wirkungsvolle begleitende Kommunikation alleine ist zu wenig); Park&Ride-Anlagen unzureichend für derzeitige Pendlerströme; solange keine dramatische Kapazitätsausweitung → keine weiteren Restriktionen	In den nächsten Jahren sollen in Kooperation mit Niederösterreich zusätzliche Park&Ride-Anlagen an den S-Bahnstationen in Wiener Umlandgemeinden errichtet werden. Zusätzlich sind solche Anlagen an der Stadtgrenze dort vorgesehen, wo sich hochrangige Straßen und Schienenstrecken kreuzen. Diese Maßnahme ist unabhängig vom Wiener NO ₂ -Programm und daher nicht darin enthalten.
Thema: Deckelung NoVA NoVA ist derzeit nicht mit 14% sondern mit 16% gedeckelt.	Die Textpassagen wurden dahingehend angepasst.
Thema: Ökologisierung der KFZ-Besteuerung Abschaffung der Deckelung → kein nennenswerter Einfluss auf Kaufverhalten, da "Malus" für verbrauchsintensive Fahrzeuge Deckelung de facto aufgehoben hat; Weitere	Die Textpassagen wurden dahingehend angepasst.



Argumente aus den Stellungnahmen	Art der Berücksichtigung im Wr. NO ₂ -Programm
Maßnahmen wegen hohen Elastizität der Preise in diesem Fahrzeugsegment immissionsmäßig weitgehend wirkungslos → kein Reduktionspotential annehmen und Maßnahme aus Programm streichen	
Thema: ITS – Auswirkungen auf Schutzgüter Hinweisen, dass für situative Wahl von Verkehrsmitteln leicht erreichbare und kostengünstige Park&Ride-Stellplätze und attraktive Tagesstarife für den ÖPNV geschaffen werden müssen; dazu namhafter Informationsbedarf, den Verkehrstelematik nur z. T. erfüllen kann	Die Stellungnahme ist als eine Verstärkung der Textpassage im Kapitel 13.5.1 zu verstehen. Bei der Umsetzung des Programms wird dieser Informationsbedarf berücksichtigt.
Thema: Defensives Fahren Im innerstädtischen Verkehr weitere unterstützende Maßnahmen nötig; im Programm "Grüne Welle" anführen; Möglichkeit von Fußgängern, Straßenbahnen etc. Ampelkoordination zu stören, ist kontraproduktiv → nur in unvermeidbaren Ausnahmesituationen vorsehen	Die Optimierung von Ampelschaltungen wird permanent durchgeführt. Sie ist unabhängig vom Wiener NO ₂ -Programm und daher nicht darin enthalten.
Thema: Korrekter Reifendruck Reifendruckindikatoren serienmäßig in alle Fahrzeuge einbauen	Ein Vorschlag der Europäischen Kommission sieht vor, dass Reifendruck-Überwachungssysteme für alle neuen Modelle ab 2012 und für alle Neuwagen ab 2014 Pflicht werden
Thema: Moderne Getriebetechnologien und Kraftübertragungen Hilfseinrichtungen zum ökonomischen Fahren (sog. Gearshift-Indikatoren) in EU-weiten Normen für Fahrzeugherstellung verankern	Die Stellungnahme wird als Zusatzinfo angesehen und erfordert keine Änderung im Programm
Thema: Spritspartraining Schwerpunkt spritsparendes Fahren in 2. Perfektionsfahrt bereits in Novelle der Führerscheingesetz-DurchführungsVO vorgesehen (Vorhaben BMVIT); Wirkungen "normaler" Spritspartrainings im Bericht ebenfalls abschätzen	Der Schwerpunkt Modern Driving/Spritsparen ist bereits in der Novelle der FSG-Durchführungsverordnung enthalten. Eine Abschätzung des Reduktionspotentials von Spritspartrainings ist im Programm enthalten.
Thema: Tempobeschränkungen und Verkehrsbehinderungen Den Verkehrsfluss begünstigende verkehrsorganisatorische Maßnahmen fördern, "Gleitbewusstsein" der Lenker unterstützen	Den Verkehrsfluss begünstigende verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie die Optimierung von Ampelschaltungen werden permanent durchgeführt. Sie sind unabhängig vom Wiener NO ₂ -Programm und daher nicht darin enthalten. Das "Gleitbewusstsein" der Lenker soll innerhalb der Spritspartrainings gelehrt werden und ist Teil der Maßnahme „Defensives Fahren“.
Stellungnahme der Wien Energie – Wienstrom	
Thema: BKW 3 Simmering Deutlicher darauf hinweisen, dass 8 t NO ₂ -Reduktion und 150 t NO _x -Reduktion nur in Bezug auf den Neubau des BKW 3 Simmering möglich ist	Das UVP-Verfahren für den Neubau des BKW 3 Simmering wurde bereits eingeleitet. Eine textliche Anpassung des Programms ist nicht erforderlich.
Stellungnahme der Wirtschaftskammer Wien	
Thema: Maßnahmenpaket ÖV Stärkere Kooperation von Wien + NÖ beim Maßnahmenpaket ÖV 2008 (Netzausbau, Qualität, Attraktivierung)	Es gibt laufend eine gegenseitige Einbindung bei den Angebotsplanungen und Infrastrukturplanungen im öffentlichen Verkehr auf verschiedenen Plattformen (Regionale Plattform, SPNV-Konzept NÖ usw.) bzw. über den im Eigentum der Gebietskörperschaften stehenden Verkehrsverbund Ost Region zwischen den Ländern, aber auch der ÖBB. Diese Maßnahme ist unabhängig vom Wiener NO ₂ -Programm und daher nicht darin enthalten.
Thema: Maßnahmenpaket Güterverkehr Darauf hinweisen, dass flächendeckende Verteilung von Gütern nur mit LKW möglich ist (weder mit Bahn, Schiff, Gütertram oder Fahrrad); Auf notwendige Zusammenarbeit zw. Wien und NÖ hinweisen	Die Verlagerung vom LKW auf Alternativen wird dort verfolgt, wo es sinnvoll und möglich ist. Im Güterverkehr ist im Rahmen der PGO (Planungsgemeinschaft Ost) eine gemeinsame Vorgangsweise geplant.
Thema: Arkaden Arkadierungen kritisch gesehen, da nur langfristig umsetzbar; wirksamer sind Überdachungen im Straßenraum, Anreizsysteme dazu werden befürwortet	Da die Maßnahme „Attraktivierung des Straßenraums durch Witterungsschutz“ kein explizites Reduktionspotential aufweist wurde sie aus dem Programm herausgenommen. Die in der Maßnahme enthaltene Intention wird im jeweils konkreten Planungsfall geprüft werden.
Thema: Parkraumpolitik	Da eine zeitliche Ausdehnung der Kurzparkzone von 22:00 auf

Argumente aus den Stellungnahmen	Art der Berücksichtigung im Wr. NO ₂ -Programm
Ziele der Parkraumpolitik präzisieren, d. h. betroffene Zielgruppen anführen; Zielgruppe ändert sich bei Ausdehnung auf 24.00 (nicht mehr Pendler, sondern Besucher und Gäste primär betroffen) → wird deshalb abgelehnt, auch wegen Auswirkungen auf Freizeitbereich, Gastronomie, Hotellerie, etc.	24:00 Uhr das zu erwartende NO ₂ -Reduktionspotential nicht signifikant erhöhen würde, wurde diese aus dem Programm herausgenommen.
Stellungnahme der Wiener Umweltanwaltschaft	
Thema: Konkretheit der Maßnahmen Zu wenige konkrete Maßnahmen, die auch kurzfristig umsetzbar wären (keine Maßnahme gem. Abschnitt 4 IG-L)	Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (insbesondere jene gem. Abschnitt 4 IG-L) wurden schon in den 2 Maßnahmenpaketen aus 2005 ausgearbeitet. Sie wurden daher nicht mehr ins Programm aufgenommen.
Thema: Energiekonzepte Forderung nach grundsätzlicher Diskussion über Energieerzeugung und Versorgungssicherheit, Forderung nach intensiver Beschäftigung mit und forcierte Umsetzung alternativer Energiekonzepte	Energiekonzepte werden sowohl im Klimaschutzprogramm wie auch im Städtischen Energieeffizienzprogramm behandelt. Im NO ₂ -Programm wird darauf verwiesen.
Thema: Emissionsfreie Antriebssysteme Unterstützung emissionsfreier Antriebssysteme explizit im Programm erwähnen	Emissionsarme Antriebssysteme wie Elektro- oder Hybridantrieb sind bereits jetzt schon durch den Bund steuerbegünstigt. Über die in Kapitel 9.3 „Schadstoffarme Fahrzeugflotten“ vorgeschlagenen Maßnahmen wurden keine weiteren in das Programm aufgenommen.
Thema: Emissionsfreie Antriebssysteme Bei Verschiebung des Kraftstoffmixes Effekte auf andere Bereiche, z. B. CO ₂ eingehend betrachten	Derartige Wechselwirkungen wurden in der Programmerstellung berücksichtigt. Trotz des um etwas 10 % höheren Wirkungsgrad von Dieselmotoren und des damit verbundenen CO ₂ -Vorteils wurde für verkehrsnaher Stadtbereiche in diesem Fall die Reduktion von gesundheitsschädlichen NO ₂ als das höhere Ziel angesehen.
Thema: Heizen nicht umbauter Räume Landesgesetzliche Regelungen erlassen, die im Freien verwendete Heizstrahler beschränken und regeln; Alternativ: leistungsabhängige Besteuerung der Heizstrahler im Außenbereich überlegen – Einnahmen zweckgebunden zur NO ₂ -Emissionsreduktion	Da die Maßnahme „Heizen nicht umbauter Räume“ nur ein geringes Reduktionspotential aufweist wurde sie aus dem Programm herausgenommen. Die in der Maßnahme enthaltene Intention wird jedoch im jeweils konkreten Genehmigungsfall geprüft werden.

2.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der grenzüberschreitenden Konsultationen

Zum Wr. NO₂-Programm wurden keine grenzüberschreitenden Konsultationen geführt, da keine grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen zu erwarten waren.

3 Aus welchen Gründen wurde nach Abwägung welcher geprüften Alternativen das NO₂-Programm beschlossen?

Die entwickelten Maßnahmen wurden im NO₂-Programmteam entsprechend ihrem Reduktionspotenzial und ihrer Synergie mit anderen Konzepten und Programmen (MPV 2003, KliP) ausgewählt und in Maßnahmenbündeln zusammengefasst.

Schwerpunkte sind:

- den Weg einer kontinuierlichen Umweltpolitik fortsetzen
- erfolgreiche Verkehrspolitik als wirksame Umweltpolitik weiterentwickeln
 - öffentlicher Verkehr 2008
 - Radverkehr 2008



- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Güterverkehr
- ITS (Intelligent Transport System) Vienna Region
- Schadstoffarme Fahrzeugflotten fördern
 - Emissionsarme Betriebsfahrzeuge im Magistrat
 - Förderung schadstoffarmer Taxis, Fahrschulautos und Mietwagen
- Parkraumbewirtschaftung weiterentwickeln
- Alle BürgerInnen einbeziehen
 - Reduktion des Dieselanteils in der Pkw-Flotte
 - Defensives Fahren
 - Korrekter Reifenfülldruck
- Emissionen aus stationären Quellen verringern
 - Forcierter Einsatz von Brennwerttechnologie
 - Emissionsreduktion im Donaustadt Blockkraftwerk BKW 3
 - Emissionsreduktion im Simmering Blockkraftwerk BKW 3
 - Maßnahmenbünde Gebäudehülle
- Synergien nutzen – weitere Pläne, Strategien und Förderungen in Wien
- Nationale und europäische Beiträge einfordern

4 Maßnahmen, die zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Umsetzung des Programms auf die Umwelt vorgesehen sind

§ 9a Abs. 6 IG-L legt fest, dass das NO₂-Programm alle drei Jahre insbesondere in Bezug auf seine Wirksamkeit zur Erreichung der Ziele des IG-L zu evaluieren und – falls erforderlich – zu überarbeiten ist. Eine Evaluierung muss daher spätestens bis Ende 2011 durchgeführt werden.

Gemäß § 9c Abs. 6 IG-L ist weiters darzulegen, welche Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Umsetzung des Programms auf die Umwelt (Monitoring) vorgesehen sind.

Für die Erfüllung dieser Aufgaben wird eine interdisziplinäre Projektgruppe mit ExpertInnen aus der Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion, der Umweltschutzabteilung sowie der Umwelthanwaltschaft eingerichtet, die gegebenenfalls auf externe Expertisen zurück greifen wird.

Für das Monitoring ergeben sich folgende Fragestellungen:

- Stimmt die in Tabelle 12 prognostizierte Trendentwicklung von 2006 bis 2015 (- 1.800 t/a NO_x bzw. – 150 t/a NO₂)?
- Inwieweit können Annahmen über Rahmenbedingungen die zur Wirkungsabschätzung notwendig sind präzisiert werden bzw. gelten diese Annahmen auch weiterhin?
- Welche (unerwarteten) Wechselwirkungen treten zu CO₂-Emissionen oder anderen Schadstoffemissionen auf?



- Welche erheblichen Auswirkungen auf Schutzgüter treten auf, vor allem auf jene, deren Wirkungsabschätzungen mit Unsicherheiten behaftet waren bzw. unbestimmt waren?
- Welche Maßnahmen zur Beseitigung allfälliger erheblich negativer Auswirkungen können gesetzt werden ?

Das Monitoring wird parallel zur Evaluierung des NO₂-Programms durchgeführt. Die Ergebnisse werden in Monitoringberichten dokumentiert. Diese Berichte und die Evaluierungsberichte werden dem Landeshauptmann vorgelegt.