

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Rudi Anschober

7. Jänner 2011

zum Thema

**"Oberösterreichs Luftbilanz 2010 –
Deutliche Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und
Stickoxiden"**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-115 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

"Oberösterreichs Luftbilanz 2010 – Deutliche Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und Stickoxiden"

Oberösterreichs Luftbilanz 2010 liegt vor: Trotz deutlicher Verbesserungen mehrere Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub, massiver Bedarf für Maßnahmen bei Stickoxiden. Während die Industrie ihre Hausaufgaben erledigt und beim Hausbrand die Energiewende massive Verbesserungen bringt, liegt das große Problem beim Verkehr, der sich in die falsche Richtung entwickelt. Der Großraum Linz braucht daher zur Luftverbesserung eine drastische Verbesserung des öffentlichen Verkehrs nach Schweizer Vorbild, die Quote der Öffi-Einpendler muss verdoppelt werden, eine Genehmigung des Westrings ist für den Umwelt-Landesrat gemäß IG-L nicht vorstellbar.

LUFTBILANZ 2010

Sowohl bei Feinstaub PM10 als auch bei Stickstoffdioxid NO₂ wurden im vergangenen Jahr an mehreren Messstellen im Großraum Linz die Grenzwerte klar überschritten. Oberösterreich muss also handeln, um die Luft neuerlich deutlich zu verbessern. Ansonsten drohen Vertragsverletzungsverfahren der EU. Ein neues Maßnahmenprogramm liegt bis Mitte Februar zur öffentlichen Begutachtung auf und wird dann der EU vorgelegt. Die Luftbelastung wird durch zahlreiche Emittenten verursacht, das Hauptproblem ist jedenfalls der Verkehr. Neue Straßenprojekte im Stadtgebiet, die zur Zunahme des Individualverkehrs führen würden, hält Umwelt-Landesrat Rudi Anschober für nicht genehmigungsfähig.

Feinstaub PM10:

Im Jahr 2010 war die Feinstaubbelastung höher als im Vorjahr, aber niedriger als in den Jahren 2003 bis 2006. Während der im ersten und vierten Quartal des Jahres häufigen ungünstigen meteorologischen Bedingungen (kalte windstille Hochdruckwetterlagen) reicherte sich Feinstaub im oberösterreichischen Zentralraum an und die Konzentration überschritt an wesentlich mehr Tagen und an mehr Messstellen den Grenzwert als in den Jahren 2007 bis 2009.

Der Vergleich mit den anderen Bundesländern zeigt, dass das erste Maßnahmenpaket des Landes gegen Feinstaub aus dem Jahr 2005 deutlich zu wirken begonnen hat, aber noch weiter verstärkt werden muss.



Quelle: APA/VCÖ/UBA

Abbildung 1: Messstellen in Österreich, an denen 2010 der EU-Grenzwert überschritten wurde

Die höchste Anzahl an Überschreitungstagen wurde im Großraum Linz an den Stationen Linz-Römerberg (43 Tage) und Linz-Neue Welt (45 Tage) gemessen. Auch an den Messstellen Traun (41 Tage), Enns-Kristein (39 Tage) und Wels (36 Tage) wurde der Grenzwert der EU (maximal 35 Überschreitungstage) nicht eingehalten.

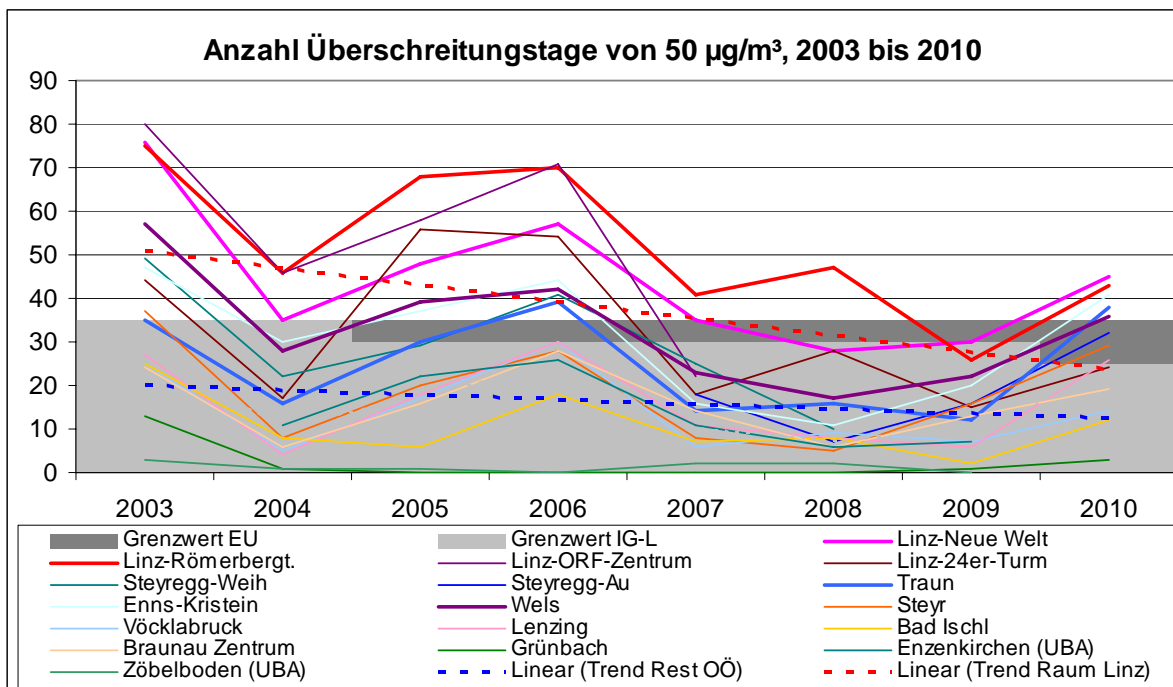
Der Grenzwert des IG-L (Immissionsschutzgesetz Luft), der seit 2010 nur mehr 25 Tage mit mehr als 50 µg/m³ PM₁₀ zulässt, wurde zusätzlich in Linz-Stadtpark, Steyr und an allen 3 im Jahr 2010 in Steyregg betriebenen Messstellen überschritten.

PM10 Überschreitungen 2010		Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Anzahl Tage > 50
Grenzwert EU: 35 Tage über 50 µg/m³ im Jahr Grenzwert IG-L: 25 Tage über 50 µg/m³ im Jahr														
S431	Linz-Römerbergtunnel	10	15	2	0	0	1	2	0	0	4	1	8	43
S416	Linz-Neue Welt	11	14	2	0	0	0	0	0	0	6	1	11	45
S184	Linz-Stadtpark	8	10	1	0	0	0	0	0	0	3	1	9	32
S173	Steyregg-Au	9	11	2	0	0	0	0	0	0	3	0	7	32
S406	Wels	8	13	1	0	0	0	0	0	0	5	0	9	36
S409	Steyr	8	12	1	0	0	0	0	0	0	1	0	5	27
S165	Enns-Kristein	11	15	1	0	0	0	0	0	0	4	0	10	41
S415	Linz-24er-Turm	4	10	0		0	0	0	0	0	4	1	5	24
S197	Steyregg-Plesching	6	10	1	0	0	0	0	0	0	4	1	10	32
S198	Steyregg-Windegg	7	10	3	0	0	0	0	0	0	3	1	9	33

Quelle: Land OÖ

Tabelle 1: PM10 Anzahl Tage über 50 µg/m³ im Jahr 2010 im Großraum Linz

Abbildung 2 zeigt an Hand des Verlaufs der jährlichen Überschreitungstage bei PM10 von 2003 bis jetzt, dass es zwar meteorologisch bedingt von Jahr zu Jahr große Schwankungen gibt, dass aber der Trend eindeutig nach unten geht – die bisherigen in Oberösterreich gesetzten Maßnahmen gegen Feinstaub beginnen zu wirken, die Konzentrationen nehmen ebenso ab wie die Emissionen.



Quelle: Land OÖ

Abbildung 2: PM10-Überschreitungstage Trend 2003 - 2010

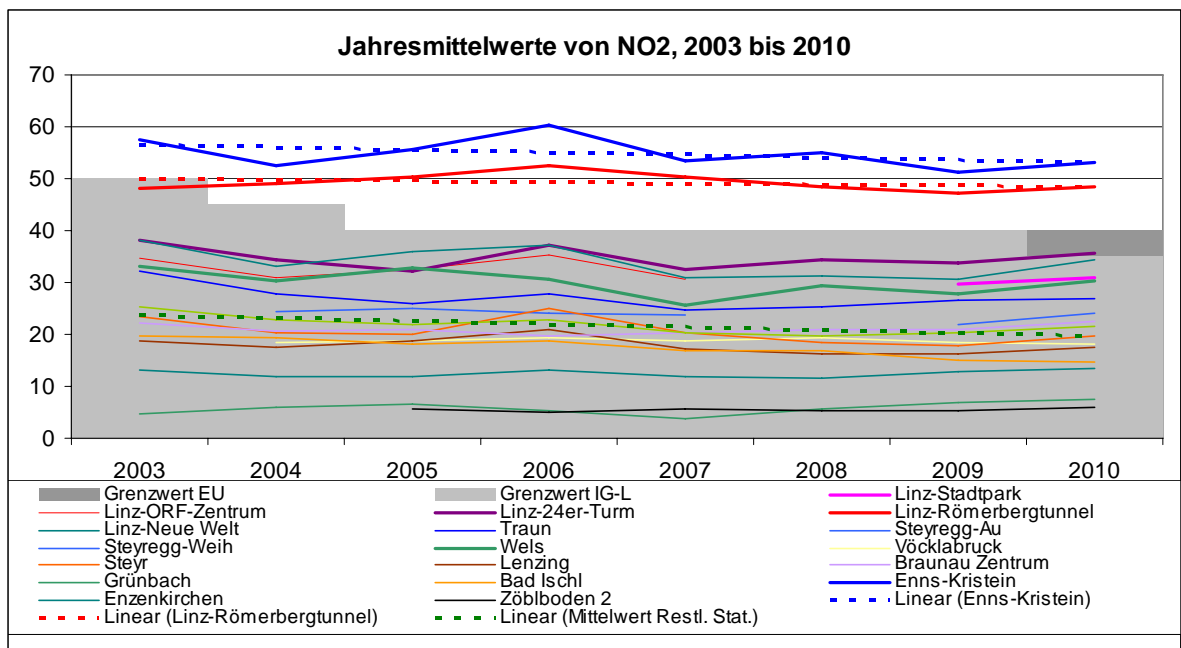
Stickstoffdioxid NO₂:

Schwieriger und problematischer als bei Feinstaub ist die Situation in Oberösterreich bei Stickstoffdioxid NO₂. Die Jahresmittelwerte der Stationen Enns-Kristein (53 µg/m³) und Linz-Römerberg (48 µg/m³) liegen über dem Grenzwert der EU von 40 µg/m³ und deutlich über dem im IG-L derzeit festgesetzten Jahresmittelgrenzwert von 35 µg/m³. Von den übrigen Messstellen überschritt Linz-24er Turm knapp den IG-L-Grenzwert (s. Tabelle 2). Der mittelfristige Trend zeigt im wesentlichen gleichbleibende Konzentrationen und keine Verbesserungen, die erforderlich wären, um die EU-Vorgaben zu erfüllen.

Stickstoffdioxid NO ₂ 2010	JMW
Grenzwert EU	40
Grenzwert + Toleranz IG-L	35
Linz-Stadtpark	31
Linz-Neue Welt	34
Linz-Römerbergtunnel	48
Linz-24er-Turm	36
Steyregg-Au	24
Steyregg-Plesching	26
Steyregg-Windegg	26
Enns-Kristein	53

Quelle: Land OÖ

Tabelle 2: Stickstoffdioxid Jahresmittelwert (JMW) im Großraum Linz



Quelle: Land OÖ

Abbildung 3: Stickstoffdioxid Jahresmittelwerte Trend 2003 - 2010

Abbildung 2 zeigt den Trend der Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid. Hier zeigt sich im Gegensatz zu PM10 noch keine positive Tendenz. Hauptverursacher der NO₂-Grenzwertüberschreitungen ist der Verkehr, da die primären Quellen für Stickoxide Verbrennungsvorgänge sind.

Verursacher: Verkehr, Industrie und Hausbrand an vorderster Stelle

Feinstaub ist jener Anteil des Schwebstaubs, der bis in die Lunge vordringen kann. Dieser Staubanteil, der aus Teilchen mit Durchmessern unter 10 Mikrometer besteht, heißt PM10. Der noch feinere Teil, mit Durchmessern unter 2,5 Mikrometern, heißt PM2,5. Er dringt nicht nur in die Bronchien, sondern auch in die Lungenbläschen vor. Zur Feinstaubfraktion gehören die gefährlichsten Staubarten, wie Dieselruß oder Schwefelsäureaerosol, aber auch Zigarettenrauch.

Der Immissionsbeitrag einzelner Quellen zur gemessenen PM10-Belastung unterliegt räumlichen und zeitlichen Schwankungen. Neben Ferntransport tragen die Emissionen von Verkehr (Dieselruß und Nicht-Abgasemissionen), Industrie, Kleinverbrauchern (vor allem mit festen Brennstoffen betriebene alte Feuerungsanlagen) und Landwirtschaft (NH₃-Emissionen; als Vorläufersubstanz) wesentlich zur PM10-Belastung bei.

Hauptverursacher der NO₂-Grenzwertüberschreitungen ist der Verkehr, da die primären Quellen für Stickoxide Verbrennungsvorgänge sind. Verkehrsemissionen können an verkehrsnahen Standorten bis zu 90% Anteil an den gemessenen Immissionsbelastungen haben.

Stickoxide werden ebenfalls bei einzelnen industriellen Prozessen (z.B. der Herstellung von Salpetersäure bei der Düngerproduktion) emittiert. Dem Kraftfahrzeugverkehr kommt wegen der direkten Ableitung der Abgase in den Aufenthaltsbereich der Menschen besondere Bedeutung zu. Stickoxide werden überwiegend zunächst in Form von Stickstoffmonoxid (NO) emittiert und wandeln sich an der Luft zu Stickstoffdioxid (NO₂) um.

Während in Oberösterreich die Industrie einen Gutteil ihrer Hausaufgaben bereits erledigt hat, kommt es aus dem Verkehr seit Jahren zu einer Erhöhung der Emissionen. Während beim Hausbrand die laufende Umstellung auf Energieeffizienz und Erneuerbare Energieträger sehr positiv wirkt, sind beim Verkehr keine wirksamen Maßnahmen zu sehen. Im Gegenteil: Manche Entwicklungen wie Verschlechterungen im Öffentlichen Verkehr und die Planung neuer überregionaler Straßenverbindungen sind kontraproduktiv.

Handlungsbedarf

Oberösterreich muss also handeln und die Schadstoffe in der Luft deutlich verringern, um den Verpflichtungen gegenüber der EU gerecht zu werden. Die PM10-Grenzwerte müssen im Großraum Linz laut EU-Vorgaben bereits 2011 eingehalten werden. Die NO₂-Grenzwerte wären ab 2010 einzuhalten, es wird daher noch im Jänner 2011 um Fristverlängerung bei der Europäischen Kommission bis 2015 ersucht. Beim Antrag auf Fristverlängerung muss nachgewiesen werden, dass erfolgversprechende Maßnahmen angelaufen bzw. geplant sind. Falls diesem Antrag stattgegeben wird und dennoch nach Ablauf der Frist kein Erfolg in Form des Einhaltens der Grenzwerte erzielt werden kann, droht ein Vertragsverletzungsverfahren samt Strafen.

Bereits seit 2005 ist ein Maßnahmenprogramm zur Absenkung der Feinstaubkonzentrationen in Umsetzung. In den letzten Monaten wurde gemeinsam mit der Stadt Linz und den diversen Ressorts der Landesregierung ein weiteres Maßnahmenprogramm zur Reduktion von NO₂ und PM10 erarbeitet, das bis Mitte Februar zur öffentlichen Begutachtung aufliegt und anschließend an die Europäische Kommission weitergeleitet wird.

Ein Hauptbestandteil dieses neuen Programms sind Maßnahmen zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs sowie die schrittweise Umsetzung der Energiewende in Oberösterreich. Eine Umsetzung der Energiewende (100 Prozent Erneuerbare Energieträger bis 2030 bei Wärme und Strom) wird Oberösterreich bis 2030 eine Verringerung der Feinstaubemissionen PM10 um fast 60 Prozent und eine Verringerung der Stickoxidemissionen NO_x um 36 Prozent bringen. Die Energiewende ist daher nach den Verbesserungen bei der Großindustrie das zweite große Luftsanierungsprogramm. Bleibt der Verkehr: Hier werden zwar die Grenzwerte für PKW und LKW durch die Euro-Klassen schrittweise verschärft, mit einer deutlichen Abnahme der NO₂- und NO_x-Emissionen ist allerdings erst ab Euro 6/VI und der Flottenerneuerung ab 2015 zu rechnen. In einigen wichtigen Bereichen sind jedoch aktuell völlige Fehlentwicklungen zu befürchten:

Fehlentwicklungen im Verkehr

In den vergangenen Jahren und gerade in den letzten Wochen ist es – neben einiger positiver Ausbaumaßnahmen – zu wesentlichen Verschlechterungen im Angebot und damit in der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs gekommen (neuer Fahrplan, Ausdünnung des Angebots, Langsamfahrstrecken auf der Mühlkreisbahn sowie auf der Strecke Linz-Graz,

keine Direktverbindung mehr nach Prag und Graz etc). Umstritten ist ein neues Straßenprojekt, der Westring.

Zur Genehmigungsfähigkeit neuer Straßen in Gebieten mit starker Luftbelastung: In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen kann eine genehmigungspflichtige Straße oder ein Straßenabschnitt laut IG-L nur dann genehmigt werden, wenn die verursachte Zusatzbelastung irrelevant ist. (Als sog. "Irrelevanzkriterium" wird im Allgemeinen eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert angenommen oder 2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen (z.B. über den Stand der Technik hinaus) beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen ausreichend kompensiert werden.)

LR Anschober: "Die zukünftige Verkehrspolitik wird einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der EU-Ziele im Großraum Linz leisten müssen. Projekte, die dem zuwider laufen, sind laut UVP-Gesetz nicht genehmigungsfähig."

Westring: Das Märchen von der Verkehrsentlastung

Mit der Westring-Verwirklichung prognostiziert die ASFINAG am Bindermichl bis 2025 eine enorme Verkehrszunahme, im Bereich Dornach-Auhof nahezu eine Verdoppelung des heutigen Verkehrsaufkommens. Bereits jetzt befahren die A7 laut einer von der ASFINAG 2007 veröffentlichten Studie am Querschnitt Dornach-Auhof im Durchschnitt täglich 55.500 Fahrzeuge (3.600 LKW), bis 2025 werden im Falle des Westring-Baus 87.300 (6.800 LKW) prognostiziert.

Am Querschnitt Voest-Brücke befahren im Durchschnitt derzeit täglich 92.100 Fahrzeuge (6.300 LKW) die A7, 2025 werden im Falle der Westring-Errichtung auf der Voest-Brücke 114. 900 (9.900 LKW) erwartet.

Am Bindermichl rechnet man dann anstatt der nunmehr täglichen 91.700 Kfz (9.300 LKW) mit 125.500 Kfz (12.900 LKW).

(Studie ASFINAG Areal Consult, Wien, 2008), Vergleich 2005 zu 2025 (Westring Südtunnel)

Auszug aus der Zusammenfassung der UVE der ASFINAG

Prognose 2025, Nullplanfall Süd	Prognose 2025 (Südabschnitt)	Verkehrsabnahme infolge A 26
Haupteinfahrtsstraßen Kfz	Werktag Kfz /	[%]
LB 139 Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	67.800	
LB 139 Kapuzinerstraße	24.900	-63

(südlich Römerbergtunnel)	34.800	25.400	-27
Nibelungenbrücke	70.900	47.100	-34
LB 129 Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	20.000	19.000	- 5
LB 129 Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	51.700	38.100	-26
LB 127 Rudolfstraße (zw. Kreuzstraße und Bernaschekplatz)	37.500	26.200	-30
A 7 Voestbrücke	119.900	114.900	- 4

Tabelle 1: Verkehrsabnahmen durch die A 26 Süd

Der Umweltanwalt des Landes Oberösterreich kommt allerdings auf völlig andere Zahlen: ergänzt man die von der ASFINAG erstellte Tabelle durch die Werte des Verkehrsaufkommens des Jahres 2005, erhält man die tatsächliche "Entlastungswirkung" der A26.

	Prognose 2025 Planfall 13 (Nullplanfall)	Prognose 2025 Planfall 10 (Südabschnitt) <i>Status Quo 2005</i>	Verkehrsabnahme infolge der A 26 Süd/ <i>Verkehrsab- bzw zunahme gegenüber 2005</i>
Haupteinfahrtsstraßen	Kfz / Werktag	Kfz / Werktag	[%]
LB 139 Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	67.800	24.900 + 56.200* <i>47.100</i>	-63 <i>+20</i>
LB 139 Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	34.800	25.400 <i>24.400</i>	-27 <i>+4</i>
Nibelungenbrücke	70.900	47.100 <i>47.000</i>	-34 <i>+/-0</i>
LB 129 Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	20.000	19.000 <i>14.300</i>	-5 <i>+33</i>
LB 129 Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	51.700	38.100 <i>35.500</i>	-26 <i>+10</i>
LB 127 Rudolfstraße (zw. Kreuzstraße und Bernaschekplatz)	37.500	26.200 <i>20.700</i>	-30 <i>+27</i>
A 7 Voestbrücke	119.900	114.900 <i>92.000</i>	-4 <i>+25</i>

*1 56.200 Kfz werden in diesem Bereich unterirdisch geführt, 24.900 bewegen sich oberirdisch auf der Autobahn. In Summe werden sich 81.100 Kfz pro Tag im Jahr 2025 auf diesem Abschnitt der Waldeggstraße und der A26

Zusätzlich verkehren (lt. Prognose) auf der A 26 im Jahr 2025 gem. Planfall 10 (exkl. Nordverbindung) auf der Westbrücke 86.900 Kfz/d, im Tunnel Freinberg 39.700 Kfz/d und auf der neuen Donaubrücke 38.200 Kfz/d. Der Verkehr nimmt in Nord – Südrichtung auf der VOEST-Brücke um 25 % zu, auf der Eisenbahnbrücke und der Nibelungenbrücke bleibt er auf dzt. hohem Niveau (Kapazitätsgrenze bzw. darüber).

Völlig vergessen wird in der aktuellen Diskussion, dass der Westring zum Bindermichl führt: Jener Bindermichl-Tunnel, in dem das tägliche Stauchaos bereits heute Realität ist und durch den Westring nicht besser werden wird.

Wesentliche Auswirkungen wird der Westring auch auf die Unionstraße in Linz haben. Verkehren derzeit dort 41. 100 Kfz täglich, werden es nach Errichtung der A 26 bereits 63.400 sein, bei Nichterrichtung der A 26 nur 61.100 Fahrzeuge täglich. Eine Tatsache, die den Bewohner/innen wohlweislich verschwiegen wird.

Schimetta Studie: Zivil-Ingenieur-Büro Schimetta Consult

Nach einem Gemeinderatsbeschluss wurde von der Stadt Linz 2005 eine Studie über die Auswirkungen des Westrings auf das Linzer Straßennetz in Auftrag gegeben. Ausgehend von den Datengrundlagen der ASFINAG ergab die Studie (auch unter Annahme der Errichtung der City S Bahn / einer zweiten Straßenbahnachse) lediglich vereinzelt Verkehrsentlastungen, allerdings große Verkehrszunahmen in weiten Teilen der Stadt Linz.

Bis zum Prognosehorizont werden trotzdem sehr starke Verkehrszunahmen beim motorisierten Individualverkehr vorhergesehen:

Die Ergebnisse:

Entlastungen 2025 (Vollausbau) zu JETZT

- Waldeggstraße süd: 49 %
- Waldeggstraße nord: 31 % Richtung Stockhofstraße und
35 % Richtung Bahnhofstraße
- Obere Donaulände: 20 % Richtung Römerbergtunnel und
13 % Richtung Nibelungenbrücke
- Untere Donaulände: 5 % Richtung Gruberstraße

Im übrigen Stadtgebiet: Verkehrszunahmen

- Blumauerstraße + 131 %
- Kärntnerstraße + 86 %
- Gruberstraße: + 17 %
- Humboldtstraße: + 14 %
- Dinghoferstraße: + 16 %
- Goethestraße: + 28 %
- Khevenhüllerstraße: + 15 %
- Lenaustraße: + 22 %
- Promenade: + 18 %
- Gruberstraße: + 16 %

Durch die Verlagerung des Verkehrs ist damit allerdings keine Emissionsminderung verbunden.

Puchenau

Auch in Puchenau wird die erhoffte Verkehrsberuhigung nicht eintreten: Das Gegenteil ist der Fall. Selbst die ASFINAG zeigt in ihrer Verkehrsuntersuchung auf, dass "sich für den Querschnitt der B 127 Rohrbacher Straße die nachstehenden Steigerungen der Verkehrsbelastung ergeben":

Bestand 2005	23. 400 Kfz/ 24 h	
Bestand 2025	27. 600	
Westring Süd 2025	30.700	+7, 7%
Westring Nord+ Süd 2025	31.700	+11, 2%

Quelle: ASFINAG, Verkehrsdaten Bereich Puchenau

Deutlicher geht es wohl kaum: Der Westring wird weiteren Verkehr anziehen, die Staus werden sich lediglich verlagern.

LR Anschober: "Die Verkehrsdaten zeigen, das Linzer Verkehrsproblem muss dringend gelöst werden. Ich bin überzeugt, dass weder die Fortsetzung des derzeitigen Trends bis 2025 noch der zusätzliche Bau eines Verkehrserregers mit den EU-Vorgaben einer deutlichen Verbesserung der Linzer Luft vereinbar sind. Eine echte Verkehrslösung für Linz muss daher vor allem beim massiven Ausbau und der Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs auf Schweizer Niveau ansetzen: Attraktivierung sämtlicher kaputt gesparter

Regionalbahnstrecken, die nach Linz führen. Bisher ungenütztes Beförderungspotential im Personennah- und Regionalverkehr auf der

- Summerauerbahn,
- Pyhrnbahn,
- Mühlkreisbahn,
- Donauuferbahn,
- Passauerbahn,
- Innviertlerbahn,
- Bahnstrecke Steyr – Linz,
- Westbahn aus Richtung Amstetten,
- Westbahn aus Richtung Wels/Attnang und
- LILO

muss endlich ausgeschöpft werden. Eine in Österreich bereits attraktivierte Regionalbahnstrecke, wie die Salzburger Lokalbahn, befördert mittlerweile rd. 5 Millionen Fahrgäste jährlich. Das erreicht in Oberösterreich noch keine einzige. Nur im Regionalverkehr auf der West-, Pyhrn- und Passauerbahn liegt die ÖBB im Bereich von 2,5 bis 3,8 Millionen Fahrgästen jährlich. Die anderen sieben Regionalbahnstrecken liegen nach wie vor unter 2 Millionen Fahrgästen – damit liegen sie um 60 Prozent unter dem Ergebnis der Salzburger Lokalbahn. Ergänzend zu einer Angebotsverbesserung auf den bestehenden Regionalbahnen braucht es aber auch eine Verbindung der Mühlkreisbahn zum Linzer Hauptbahnhof sowie eine Neuerrichtung einer Stadtbahn Linz-Gallneukirchen-Pregarten. Ziel muss es sein, den Anteil jener Pendler, die mittels ÖV in den Zentralraum Linz einpendeln, durch Attraktivierung und Angebotsverbesserung massiv zu erhöhen. Aus der Linzer Verkehrserhebung geht hervor, dass täglich rd. 120.000 Pendler aus dem Umland in die Stadt unterwegs sind. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am täglichen Zustrom liegt dabei gerade einmal bei 17 Prozent. Linz hat also nur 20.400 tägliche Öffi-Einpendler. Ziel müssen aber 30 Prozent sein (36.000 tägliche Öffi-Einpendler). Was Salzburg schafft, muss auch in Oberösterreich möglich sein. Das würde die Linzer Luft entlasten, das würde die Staus auflösen, das würde das Leben der Pendler erleichtern."