

1264/J XXII. GP

Eingelangt am 19.12.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Lichtenberger, Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
betreffend zielführende und verursachergerechte Maßnahmen zur Reduktion der
Staubbelastung im oberösterreichischen Zentralraum

Im Raum Linz sind deutliche Überschreitungen der Grenzwerte bei der Luftbelastung durch Staub (Schwebstaub und Partikel) mittlerweile an der Tagesordnung. An einzelnen Messstandorten werden regelmäßig mehr als doppelt so viele Tage mit Grenzwertüberschreitungen registriert wie laut Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) zulässig. Bezogen auf den Zielwert des IG-L zum vorsorglichen Gesundheitsschutz gibt es teilweise über zehnmal mehr Grenzwertüberschreitungen als zulässig. Die Feinstaubbelastung übertrifft bereits diejenige der transitgeplagten Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck. Der im Herbst dieses Jahres präsentierte Linzer Umweltbericht identifiziert die Staubbelastung (Schwebstaub, PM10) zusammen mit der Stickoxidbelastung als größtes Linzer Umweltproblem. Daneben handelt es sich auch um ein enormes Gesundheitsproblem: So hält der offizielle Linzer Gesundheitsbericht fest, dass Kinder sich in Linz doppelt so oft stationärer Behandlung wegen chronischer Lungen- und Atemwegserkrankungen unterziehen müssen wie gleichaltrige Kinder im restlichen Bundesland.

Als Hauptverursacher der Staubbelastung werden in Untersuchungen die Industrie und der Verkehr genannt. Laut einem in den OÖ Nachrichten vom 13.10.2003 erwähnten Bericht des Landes verursache die Industrie 59% der Feinstäube. An zweiter Stelle folge der Verkehr. Der letzte Immissionsschutzbericht des Bundesministers, der nach §23 Abs.1 IG-L alle drei Jahre dem Nationalrat vorzulegen ist, wurde Anfang 2001 im Parlament besprochen. Darin wurden in der Statuserhebung nach IG-L für 1999 als Hauptemittenten bei Schwebstaub „die VOEST-Alpine AG und der Straßenverkehr“ ermittelt. Der Folgebericht, der noch 2003 vorzulegen wäre, ist leider noch nicht zugänglich; dem letzten Jahresbericht des UBA zu den Luftgütemessungen 2002 ist aber bereits zu entnehmen, dass die Tendenz bei Grenzwertüberschreitungen und Belastung steigend ist und dass u.a. die Messstelle mit dem höchsten Jahresmittelwert 2002 bei Schwebstaub in Linz situiert ist. Der Statuserhebung nach IG-L zu den gravierenden Grenzwertüberschreitungen von 2002 zufolge tragen Industrie und Verkehr (und hier insbesondere der Straßenverkehr) jeweils etwa zur Hälfte zur Staubimmission bei.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Leider sind die Statuserhebungen nicht veröffentlicht, obwohl eine aktive Verbreitung dieser Informationen wünschenswert und auch im Sinne von Art.5 der Aarhus-Konvention wäre und nicht zuletzt einen Teil dieser Anfrage erübriggt hätte.

Plausibilitätsüberlegungen deuten für den Raum Linz ebenfalls eher auf den Verkehr als Hauptverursacher hin: So ist die Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitungen bei den nahe verkehrsreichen Straßenzügen gelegenen Messstellen wesentlich höher als in der Abgasfahne der Linzer Industrie. Auch gehen in Zeiten signifikant reduzierten Verkehrsaufkommens (zB Schulferien) die Grenzwertüberschreitungen stark zurück, auch wenn Hochdruck- und Inversionswetterlagen eigentlich das Gegenteil erwarten ließen. Zudem wird sich der Beitrag des Verkehrs zu den Luftqualitätsproblemen im Raum Linz absehbar verschärfen: Das IG-L erlaubt ab kommendem Jahr um 15% weniger Tage mit Grenzwertüberschreitungen als bisher. Zugleich wird weiteres Wachstum im motorisierten Straßenverkehr auch in allen relevanten Untersuchungen und Konzepten des BMLFUW vorausgesetzt. Weitere Ausbauprojekte im hochrangigen Straßennetz, wie sie mit S10 und A26 nicht zuletzt im hoch belasteten Raum Linz selbst betrieben werden, die weitgehende Liberalisierung des Transitverkehrs nach dem Ökopunkte-Debakel auf EU-Ebene und das steuerlich geförderte Wachstum bei den für den krebserregenden Feinstaub (Partikel, PM10 und kleiner) hauptverantwortlichen Dieselfahrzeuge werden Verkehrswachstum und Staubbelastung absehbar weiter anheizen.

Sowohl Nachsorge- als auch Vorsorgeüberlegungen würden daher neben den erforderlichen weiteren Maßnahmen der Schwerindustrie - die ihren Beitrag zur Luftschadstoffbelastung bereits beträchtlich reduziert hat - vor allem auch Maßnahmen im Verkehrsbereich verlangen. Nicht zuletzt schreibt auch das IG-L selbst (§11) vor, dass bei der Erlassung des Maßnahmenkatalogs und der Anordnung von Maßnahmen

- + „im Sinne des Verursacherprinzips vorzubeugen“ ist,
- + Luftschadstoffe „nach Möglichkeit an ihrem Ursprung zu bekämpfen“ sind,
- + „alle Emittenten oder Emittentengruppen, die im Beurteilungszeitraum einen erheblichen Einfluß auf die Immissionsbelastung gehabt haben und einen erheblichen Beitrag zur Immissionsbelastung, insbesondere im Zeitraum der Überschreitung des Immissionsgrenzwerts, geleistet haben, zu berücksichtigen“ sind,
- + vorrangig solche Maßnahmen anzuordnen sind, bei denen den Kosten der Maßnahme eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht.

Alle Punkte würden für ein Ansetzen bei Industrie und Verkehr sprechen. Der vom bis zur jüngsten Landtagswahl zuständigen Landesregierungsmittel der FPÖ mit Verordnung erlassene Maßnahmenkatalog entspricht dem jedoch nicht. Die von LR a.D. Steinkellner gezeichnete Verordnung „des Landeshauptmanns von Oberösterreich, mit der emissionsmindernde Maßnahmen für die Stadtgebiete Linz und Steyregg erlassen werden“ sieht ausschließlich Maßnahmen *eines* Verursachers, nämlich des Leitbetriebs VÖEST, vor, obwohl die Statuserhebung bei Emissionen wie Immissionen wie erwähnt unmissverständlich zwei Hauptverursacher, nämlich Industrie und Straßenverkehr, benannt hat. Aus Grüner Sicht wird damit ausschließlich die Industrie und besonders ein industrieller Leitbetrieb quasi in Ersatzvornahme in die Pflicht genommen, um politisch noch konflikträchtigere Maßnahmen im Verkehrsbereich zu umgehen. Dies widerspricht angesichts der klaren *gemeinsamen* Verantwortung von Industrie und Verkehr für die Staubbelastung den gesetzlichen Vorgaben, stellt eine wirtschaftsfeindliche

Vorgangsweise dar und ist außerdem aus dem Blickwinkel des Gleichbehandlungsprinzips fragwürdig. Zudem kann so das Problem der gesundheitsgefährdenden Luftbelastung bestenfalls teilweise gelöst werden, weshalb Mensch und Umwelt im Sanierungsgebiet Linz/Steyregg die Leidtragenden dieser Vorgangsweise sind.

Die unfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Was ist der genaue Inhalt der in Umsetzung von §8 IG-L für den Raum Linz erstellten „Statuserhebung für das Jahr 1999 über Grenzwertüberschreitungen der Luftschatdstoffe Schwebestaub und PM10“ - insbesondere auch hinsichtlich der einzelnen Verursacher und ihrer jeweiligen Beiträge zu den Grenzwertüberschreitungen?
2. Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger dazu die nach §8 Abs 5 IG-L mögliche Stellungnahme abgegeben, wenn ja mit welchem Inhalt, wenn nein warum nicht?
3. Was ist der genaue Inhalt der in Umsetzung von §8 IG-L für den Raum Linz erstellten „Statuserhebung für das Jahr 2002 über Grenzwertüberschreitungen der Luftschatdstoffe Schwebestaub und PM10“ - insbesondere auch hinsichtlich der einzelnen Verursacher und ihrer jeweiligen Beiträge zu den Grenzwertüberschreitungen?
4. Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger dazu die nach §8 Abs 5 IG-L mögliche Stellungnahme abgegeben, wenn ja mit welchem Inhalt, wenn nein warum nicht?
5. Welche Informationen liegen Ihnen bereits im Zusammenhang mit den Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2003 im Raum Linz, den dafür verantwortlichen Verursachern und dem jeweiligen Beitrag dieser vor?
6. Entspricht die im OÖ LGBl 115/2003 am 30.9.2003 veröffentlichte Verordnung, mit der emissionsmindernde Maßnahmen für Linz und Steyregg erlassen werden, der Vorgabe von §11 Abs 1 IG-L, wonach Beeinträchtigungen „im Sinne des Verursacherprinzips vorzubeugen“ ist und wenn ja, inwiefern?
7. Welcher Anteil der Verursacher wird davon erfasst?
8. Entspricht die erwähnte Verordnung der Vorgabe von §11 Abs 1 IG-L, wonach Luftschatdstoffe „nach Möglichkeit an ihrem Ursprung zu bekämpfen“ sind und wenn ja, inwiefern?
9. Entspricht die erwähnte Verordnung angesichts der Ergebnisse der zugehörigen Statuserhebung der Vorgabe von §11 Abs 2 IG-L, wonach „alle Emittenten oder Emittentengruppen, die im Beurteilungszeitraum einen erheblichen Einfluß auf die Immissionsbelastung gehabt haben und einen erheblichen Beitrag zur Immissionsbelastung, insbesondere im Zeitraum der Überschreitung des Immissionsgrenzwerts, geleistet haben, zu berücksichtigen“ sind, und wenn ja, inwiefern?
10. Entspricht die erwähnte Verordnung der Vorgabe von §11 Abs 3 IG-L, wonach vorrangig solche Maßnahmen anzutreten sind, bei denen den Kosten der Maßnahme eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht?
11. Wie hoch sind nach Ihrer Information die Kosten für die der VÖEST in der erwähnten Verordnung auferlegten Maßnahmen?
12. Wie hoch wären die Kosten für Maßnahmen im Verkehrsbereich, etwa

- Fahrbeschränkungen für LKW nach dem Muster Tirols?
13. Teilen Sie die Rechtsmeinung, daß im Lichte der Formulierung von §10 Abs 1 IG-L für ein Sanierungsgebiet nach IG-L alle Maßnahmen, beispielsweise für unterschiedliche Verursachergruppen, in einem Maßnahmenkatalog (und nicht in mehreren) zu erlassen wären?
 14. Welche Möglichkeiten bestehen, um die Verordnung gesetzeskonform zu ändern bzw. zu ergänzen?
 15. Welche Maßnahmen kann der Bund setzen, um zusätzlich zur nachsorgenden Sanierung des schlechten Luftqualitätszustandes im Raum Linz auch vorsorgend zu dessen Verbesserung beizutragen?
 16. Welche diesbezüglichen Maßnahmen sind konkret seitens Ihres Ressorts bis zu welchem Zeitpunkt geplant?
 17. Welche diesbezüglich geplanten Maßnahmen sind Ihnen seitens anderer Ressorts bekannt, und wann sollen diese konkret erfolgen?
 18. Halten Sie angesichts der in der Nacht in Tal- und Beckenlagen und anderen inversionsgefährdeten Regionen generell wesentlich höheren Schadwirkung von Abgasen ein generelles Lkw-Nachtfahrverbot in Österreich für einen vorsorgenden Lösungsbeitrag zu den Luftqualitätsproblemen wie sie nicht nur im Raum Linz auftreten, und wenn nein warum nicht?
 19. Wie ist es mit der nicht nur im Raum Linz, sondern auch in anderen hochbelasteten Regionen Österreichs steigenden Tendenz der Luftbelastung mit Staub und insbesondere lungengängigen, krebsverregenden Partikeln zu vereinbaren, dass Ihre Partei die NR-Wahlkampfankündigung einer Partikelfilter-Ausrüstungspflicht für Dieselfahrzeuge nicht weiterverfolgt?
 20. Halten Sie in Sanierungsgebieten eine zwingende Ausrüstung von Fahrzeugen (z.B. Lkw) mit Partikelfiltern für eine auf Basis des IG-L verordenbare Maßnahme, wenn nein, warum nicht?
 21. Wie stehen Sie zu der Tatsache, dass in Österreich Käufer von PKW mit Partikelfilter nicht wie in anderen Staaten steuerlich unterstützt, sondern im Gegenteil durch höhere NOVA-Sätze im Vergleich zum Kauf derselben Modelle ohne Partikelfilter bestraft werden?