

1272/AB XXII. GP

Eingelangt am 19.02.2004

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

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Anfragebeantwortung

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Kolleginnen und Kollegen vom 19. Dezember 2003, Nr. 1264/J, betreffend zielführende und verursachergerechte Maßnahmen zur Reduktion der Staubbelastung im oberösterreichischen Zentralraum, beehebe ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Die Statuserhebung für das Jahr 1999 bezieht sich auf Überschreitungen des Grenzwerts für Schwebestaub als Tagesmittelwert an den drei Stationen Linz-ORF-Zentrum, Linz-24er-Turm und Steyregg-Weih am 25. Jänner 1999. Als wahrscheinliche Verursacher wurden in der Statuserhebung Anlagen der Agrolinz Melamin und der Voest identifiziert. Die Statuserhebung verwies auf geplante bzw. bescheidmäßig bereits angeordnete Maßnahmen bei diesen Anlagen (Außerbetriebnahme des Löschturms 1 Ende 1999, emissionsmindernde Maßnahmen beim Stahlwerk LD3, Errichtung einer Gießhallenentstaubung für die HO 5 und 6 bis 2005/06, Projekt Optimierung Düngemittelproduktion), die die Staubemissionen erheblich senken würden.

Zu Frage 2:

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) hat zur Statuserhebung für das Jahr 1999 folgende Stellungnahme abgegeben (Auszug):

„Das ho. Ressort teilt die Auffassung, dass die derzeitigen Staubemissionen insbesondere der Industrie im Raum Linz im Zusammenwirken mit ungünstigen meteorologischen Bedingungen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Schwebestaub maßgeblich beitragen. Dies bedeutet, dass auch in Zukunft bei bestimmten meteorologischen Gegebenheiten mit dem Auftreten erhöhter Schwebestaubbelastungen zu rechnen ist, wenn keine entsprechenden Maßnahmen gesetzt werden. Für das BMLFUW stellt sich daher die Frage, ob seitens des Landes OÖ die auf Seite 7f der Statuserhebung genannten, bereits eingeleiteten bzw. umgesetzten Maßnahmen für ausreichend angesehen werden, um eine Überschreitung des IG-L-Grenzwerts für Schwebestaub in Zukunft zu verhindern, bzw. welche zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen sind, wenn die bereits bekannten Maßnahmen nicht ausreichen, um eine neuerliche Überschreitung zu verhindern.“

Zu Frage 3:

Die Statuserhebung für das Jahr 2002 bezieht sich auf Überschreitungen des Grenzwerts für PM₁₀ (Feinstaub) als Tagesmittelwert an mehreren Messstellen im Ballungsraum Linz, die über die laut Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) zulässige Anzahl von 35 Überschreitungen pro Kalenderjahr hinausgingen. Als Hauptemittenten wurden die voestalpine Stahl GmbH mit 57% und der Verkehr mit 35% identifiziert, mit 8% spielten die übrigen Emittenten (Chemie, Fernheizwerk, Hausbrand) eine untergeordnete Rolle. Als Maßnahmen zur Minderung der Staubemissionen wurden Minderungsmaßnahmen im Bereich der voestalpine Stahl GmbH und im Bereich Verkehr sowie Maßnahmen zur Minderung der NO_x- und SO₂-Emissionen, aus denen Feinstaub sekundär gebildet wird, identifiziert. Als Sanierungsgebiet wurde das Stadtgebiet von Linz mit Ausnahme einiger Katastralgemeinden und das Stadtgebiet von Steyregg genannt.

Zu Frage 4:

Das BMLFUW hat zur Statuserhebung für das Jahr 2002 eine Stellungnahme abgegeben, in der angeregt wurde, auch hohe Quellen und den Off road Bereich im Verkehr in die Analyse einzubeziehen sowie zu begründen, warum das potentielle Sanierungsgebiet so eng eingegrenzt wurde.

Zu Frage 5:

Es liegt mir derzeit noch kein Jahresbericht für 2003 vor, in den Monatsberichten wurden an mehreren Messstellen Überschreitungen des PM₁₀-Grenzwerts als Tagesmittelwert ausgewiesen.

Zu den Fragen 6 bis 12:

Die Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich ordnet an, dass die voestalpine Stahl GmbH emissionsmindernde Maßnahmen im Bereich der Sinteranlage, des Hochofens A, der Hochöfen 4, 5 und 6 sowie des Stahlwerks zu setzen hat, so dass sie ab 1. Jänner 2007 höchstens 887 Tonnen Schwebestaub, davon 696 Tonnen PM₁₀ pro Jahr emittiert. Da die voestalpine Stahl GmbH in der Statuserhebung als Hauptverursacher mit einem Anteil von 57% an den Gesamtemissionen identifiziert wurde, sind gemäß dem Verursacherprinzip bei der voestalpine Stahl GmbH jedenfalls Maßnahmen zu setzen.

Das BMLFUW als federführendes Ressort für die Bundesstellungnahme zur Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich hat dazu folgendermaßen Stellung genommen:

„Grundsätzlich stimmt der Bund mit der OÖ Landesregierung überein, dass die Staub-Emissionen der VA Stahl Gegenstand von Maßnahmen sein müssen, da sie 57 % der Primäremissionen in Linz darstellen. Eine Reduktion von mindestens 60 % ist als erster Schritt sehr zu begrüßen, es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Reduktionen notwendig sein werden.“

Nicht ganz nachvollziehbar ist allerdings, dass die zweitgrößte Emissionsquelle (Verkehr) in Linz mit immerhin 35 % Anteil gar nicht berücksichtigt wurde. Die üblichen GW-

Überschreitungen von PM₁₀ treten bei winterlichen Inversionswetterlagen auf, die zeitgleich mit erhöhten Emissionen durch Streusplitt auftreten. Es ist daher davon auszugehen, dass an Tagen mit GW-Überschreitungen der Beitrag des Verkehrs (deutlich?) höher ist als es dem 35 %-Anteil an den Jahresemissionen entspricht. Insbesondere langfristige Maßnahmen zur generellen Reduktion des Stadtverkehrs und Reduktion von Winterstreuungen wären in Betracht zu ziehen.

Bei Neuerrichtungen und Leistungssteigerungen in der Verkehrsinfrastruktur wäre eine Bewertung und Auswahl hinsichtlich der Vermeidung und Reduktion der PM₁₀ Belastung für die Stadtgebiete Linz und Steyregg naheliegend und deshalb zu empfehlen."

Da weder die Statuserhebung noch die Erläuterungen zur Verordnung Angaben zu den Kosten der Maßnahmen für die voestalpine Stahl GmbH enthalten, liegen mir keine Informationen über die Kosten der Maßnahmen und deren Verhältnismäßigkeit vor. Da vom OÖ Landeshauptmann keine Maßnahmen im Verkehrsbereich vorgesehen wurden, ist mir eine Abschätzung und Gegenüberstellung der Kosten nicht möglich.

Zu den Fragen 13 und 14:

§ 10 IG-L bestimmt, dass der Landeshauptmann mit Verordnung einen Maßnahmenkatalog zu erlassen hat, der Maßnahmen im Bereich der §§ 13 bis 16 IG-L enthalten kann. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass alle vorgesehenen Maßnahmen mit einer Verordnung erlassen werden. Einer Ergänzung eines Maßnahmenkatalogs, wenn sich zeigt, dass die Maßnahmen nicht den vorausgesehenen oder angestrebten Erfolg haben, steht der Gesetzesstext aber nach Rechtsansicht meines Ressorts nicht entgegen.

Zu den Fragen 15 bis 17:

Das IG-L sieht vor, dass im Sinne der Vorsorge bei Anlagengenehmigungen die Einhaltung der Grenzwerte des IG-L anzustreben ist. Aufgrund der Überschreitungen des PM₁₀-Grenzwerts in der Vergangenheit ist vorgesehen, das Stadtgebiet von Linz und Steyregg als belastetes Gebiet im Sinne von § 3 Abs. 8 UVP-Gesetz 2000 auszuweisen, wodurch bei Vorhaben, für deren Typ in Anhang 1, Spalte 3 des UVP-G 2000 ein besonderer Schwellenwert für schutzwürdige Gebiete der Kategorie D („belastetes Gebiet - Luft“) festgelegt wurde,

bereits ab Erreichen dieses Schwellenwertes eine Einzelfaltprüfung durchzuführen ist. Der Entwurf einer entsprechenden Verordnung ist derzeit in Begutachtung.

Zu Frage 18:

Derzeit liegen mir keine Untersuchungen über die Umweltauswirkungen eines generellen Nachtfahrverbots für Lkw vor.

Zu Frage 19:

Die bereits festgelegten Abgasgrenzwerte für das Jahr 2005 (Euro 4, Pkw und Lkw) bzw. das Jahr 2008 (Euro 5, nur Lkw) sind leider nicht streng genug, als dass sie die Markteinführung von Partikelfiltern jedenfalls garantieren würden. Österreich muss Neufahrzeuge, die diese jeweils gültigen europäischen Abgasgrenzwerte erfüllen, zum Verkehr zulassen und kann damit national keine Partikelfilter oder vergleichbare Technologien vorschreiben. Eine strenge zukünftige Abgasstufe, die Dieselpartikelfilter oder gleichwertige technische Maßnahmen erforderlich macht, ist deshalb höchst prioritätär.

Österreich forderte bereits mehrmals im Umweltministerrat die Notwendigkeit einer weiteren Verschärfung der EU-Abgasgrenzwerte für Pkw (Richtlinie 70/220/EWG) und Lkw (Richtlinie 88/77/EWG) und wird sich auch weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen.

Zu den Fragen 20 und 21:

Theoretisch könnte aufgrund des § 14 IG-L in Sanierungsgebieten ein Fahrverbot für Fahrzeuge ohne Partikelfilter verhängt werden; aufgrund der noch sehr geringen Verbreitung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern käme dies aber einem generellen Fahrverbot sehr nahe, die Verhältnismäßigkeit muss daher bezweifelt werden.

Aufgrund von § 22 IG-L können von der Bundesregierung zur Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen, die zur Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts beitragen, verkehrsspezifische Maßnahmen vorgesehen werden. Demonstrativ genannt sind:

- Verbesserung oder Neuerrichtung der Verkehrsinfrastruktur,
- ökologische Optimierung der Verkehrsabläufe,

- Reduktion der Transporterfordernisse.

Diese Aufzählung schließt andere Maßnahmen nicht aus. Eine (EU-rechtliche) Anordnung der Ausrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfilter kann sich allerdings nur auf Neuzulassungen beziehen, so dass ein kurzfristiger Effekt nicht zu erwarten ist. Denkbar wäre auch eine steuerliche Begünstigung solcher Fahrzeuge, dabei wäre aber zu überlegen, ob es sinnvoll wäre, sie nur im Sanierungsgebiet anzurufen, da es ja im Wesen des Verkehrs liegt, dass die Emittenten nicht stationär sind.

Dem Umweltressort ist diese Problematik bewusst. Jede Abgasminderungstechnologie, die in den Abgasstrom eingebaut wird, vermindert geringfügig den Wirkungsgrad und erhöht damit den Verbrauch. Diese Verbrauchserhöhung kann bei einzelnen Modellen zusammen mit anderen das Fahrzeuggewicht erhöhenden Ausstattungspaketen zu einem Sprung des NOVA-Bemessungsfaktors führen.