

# Bericht

## des Umweltausschusses

### **über den Antrag 536/A(E) der Abgeordneten Gerhard Steier, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Maßnahmenpaket zur Senkung der Emissionen von Feinstaub und Schwebestaub**

Die Abgeordneten Gerhard Steier, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 02. März 2005 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Die Belastung der Luft mit Staub in Form von Schwebestaub (TSP) und Feinstaub (PM10, Partikel mit einem Durchmesser kleiner als 10 µm) wird zu einer immer bedeutenderen Herausforderungen für die Luftreinhalte-Politik. Wie der 7. Umweltkontrollbericht 2004 dazu feststellt kommt es „bei Feinstaub (PM10) in Österreich verbreitet zu Grenzwert-Überschreitungen Überschreitungen des IG-L-Grenzwertes für Schwebestaub traten in den Jahren 2000 bis 2002 u.a. in Wien, Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck, Lienz und einer Reihe kleinerer Städte in Kärnten und in der Steiermark auf.

Seit 1990 sind die Feinstaub-Emissionen um 5% auf etwa 47.000 Tonnen, die Schwebestaubemissionen von 74.000 Tonnen auf rund 80.000 Tonnen 2001 angestiegen. Größter Emittent ist die Industrie mit 39% der Gesamtemissionen an Feinstaub, gefolgt vom Verkehr mit 20% der Emissionen (Rußpartikel und Abrieb), die Landwirtschaft (15%), Kleinverbraucher (23%) und die Energieversorgung (3%) (alle Daten Stand 2002; Quelle Umweltbundesamt). Vor allem Städte und verkehrsnahe Gebiete leiden unter zu hohen Staub- und hier besonders Feinstaub-Belastungen.

Mittlerweile belegen zahlreiche internationale Untersuchungen und Studien die Gesundheitsgefährdung durch lungengängigen Feinstaub. Die umfassende Beobachtung von Feinstaub wird in Österreich erst seit relativ kurzer Zeit – nämlich seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 1999/30/EG - systematisch vorgenommen. So stellt der 7. Umweltkontrollbericht dazu fest, dass „Aussagen über einen Trend der PM 10-Belastung aufgrund der kurzen Messreihen (ab 2000) noch nicht möglich sind“.

Der seit 1.1.2005 geltende Grenzwert der Richtlinie 1999/30/EG sieht einen Tagesmittelwert für Feinstaub PM10 von 50 µg/m<sup>3</sup> bei 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr vor; der Jahresmittelwert beträgt 40 µg/m<sup>3</sup>. Bei Durchsicht der Messergebnisse der 90 PM10-Mess-Stellen in Österreich waren bereits in den vergangenen Jahre zahlreiche Überschreitungen feststellbar, wobei sich diese Tendenz auch 2003 fortgesetzt hat. Das seit Juli 2005 drohende EURechtsverletzungsverfahren aufgrund der Überschreitungen im Großraum Graz legt die Dringlichkeit von raschen Maßnahmen nahe.

Maßnahmen zur Verringerung der Feinstaub-Emissionen müssen an allen Emittentengruppen ansetzen. Berücksichtigt werden muss ferner, dass nur in Sanierungsgebieten aufgrund der RL 1999/30/EG mit strengeren Emissionsnormen gearbeitet werden kann, im restlichen Bundesgebiet dagegen kann nur mit steuerlichen Anreizen und Förderungen gearbeitet werden, wobei im gewerblichindustriellen Bereich das Beihilfenrecht zur voll zur Anwendung kommt. Finanziert sollen daher die Maßnahmen aus Mitteln der MÖSt und der ersatzlosen Streichung des Agrardiesels (50 Mio€). Besondere Augenmerk sollte aber jener Sektor bekommen, der die höchsten Zuwachsraten an besonders kleinen und gefährlichen Feinstaub-Emissionen (PM 10 und PM 2,5) hat: der Verkehr.

Da der Immissionsschutz auf Ebene der Länder vollzogen wird, die Emissionsnormen und relevanten steuerlichen Abgaben jedoch auf Bundesebene festgelegt wird und die Feinstaub-Problematik ein überregionales Problem darstellt, wäre ein strategisches Gesamtpaket des Bundes und der Länder zur Senkung der Emissionen von Feinstaub und Schwebestaub von besonderer Bedeutung.

Während Motorfahrzeuge die Abgase des Strassenverkehrs bei hoher Fahrgeschwindigkeit stark verwirbeln, wird der Dieselruß-Ausstoß von Maschinen auf Baustellen viel weniger verdünnt. Vor allem in der Umgebung von schlecht durchlüfteten Baugruben und generell bei windarmen Wetterlagen können sich auf diese Weise eigentliche Schadstoffglocken bilden. Gemessen an den Emissionen eines Benzinmotors enthalten Dieselabgase nämlich die 100- bis 1000-fachen Konzentrationen an Partikeln. So bläst etwa ein leistungsstarker Bulldozer auf einer Strassenbaustelle im Dauerbetrieb pro Arbeitsschicht bis zu zwei Kilogramm krebserregenden Dieselmotors in die Luft. Emissionsreduzierende Maßnahmen zeichnen sich hier durch eine besondere Kosten-Nutzen Relation aus und sind ein sinnvoller Schutz von Arbeitnehmerinnen und Anrainerinnen.“

Der Umweltausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 01. Juni 2005 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Gerhard **Steier** die Abgeordneten Kai Jan **Krainer**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Dipl.-Ing. Hannes **Missethon**, Dipl.-Ing. Elke **Achleitner**, Dipl.-Ing. Uwe **Scheuch**, Konrad **Steindl**, Anton **Heinzel** sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Dipl.-Ing. Josef **Pröll** und die Ausschussobfrau Abgeordnete Dr. Eva **Glawischnig**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag keine Mehrheit.

Als Berichterstatterin für das Plenum wurde Abgeordnete Dipl.-Ing. Elke **Achleitner** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Umweltausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2005 06 01

**Dipl.-Ing. Elke Achleitner**

Berichterstatterin

**Dr. Eva Glawischnig**

Obfrau