

Saubere Luft für Europa

*Ausbau der Donau
AKW Paks – Betriebszeitverlängerung?
Umweltbilanz der Legislaturperiode*



Dr. Andrea Schnattinger
Wiener Umweltschützerin

Das Problem Luftqualität ist komplex – eine Vielzahl von Quellen, großflächige Verbreitung von Schadstoffen und die Verbindung von Emissionen zu neuen Schadstoffgruppen lassen schnelle Erfolge vermissen.

Auch haben erst die Forschungsergebnisse der letzten Jahre die Mechanismen der Entstehung sowie die gesundheitliche Bedeutung der „neuen Luftschadstoffe“ aufgerollt. Nicht nur die Gesetzgebung, sondern vor allem die auf Anhebung der Luftqualität ausgerichtete Umsetzung des Wissens hinkt hinterher. Umso wichtiger ist es jene Maßnahmen, die die BürgerInnen direkt betreffen, gut zu argumentieren und so eine breite Basis an Verständnis und Identifikation zu schaffen. So zeigen Umfragen des Lebensministeriums, dass die Bereitschaft Beiträge zur Verbesserung der Luftqualität im Rahmen des Klimaschutzes zu leisten im Verkehr bei etwa 30 %, beim Heizen nur bei 9 % liegt. Dem gegenüber steht der ge-

sellschaftliche Megatrend „Gesundheit“, der sich bei entsprechender Argumentation sicher auch auf diese Bereiche auswirken wird.

Als rechtlich-organisatorische Grundlage sind ordnungspolitische Maßnahmen wie Gesetze aber auch Kontrollen dringend notwendig. So müssen die Dieselmotoren für Offroad-Maschinen (über 37 kW) seit 1.9.2006 in Wien mit Partikelfiltern ausgerüstet sein. Mit einer 2. Phase 2008, ab der auch Geräte über 18 kW mit Filtern ausgestattet sein müssen, sollen 10 % des Wiener Feinstaubs eingespart werden.

In den europäischen Trends ist der Anstieg des LKW-Güterverkehrs und das Absinken des Bahngütertransports kontrapro-

duktiv und läuft den Zielen der Luftreinhaltung diametral entgegen. So bemängelt eine VCÖ-Analyse, dass das Ziel den Schienengüterverkehr auf das Niveau von 1998 anzuheben von der EU-Kommission fallengelassen wurde. Die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie für nachhaltigen Transport wurden „nicht einmal ignoriert“. Die tatsächlichen Auswirkungen der Divergenz der beiden Strategiepapiere lassen einiges befürchten und benötigen einen forcierten Einsatz der Umweltseite!

Eine interessante Zeit mit dieser Ausgabe wünscht Ihnen

Ihre Wiener Umweltschützerin



Atomkraftwerke – Ausbau trotz Pannen?

KKW Paks in Ungarn

Trotz des ersten Störfalles 2003 wurde von den Betreibern des KKW Paks ein Antrag auf Betriebszeitverlängerung gestellt. Die Betriebszeit soll um weitere 20 Jahre ausgedehnt werden. Die Wiener Umweltschutzanwaltschaft hat als Atomschutzbeauftragte des Landes Wien eine ausführliche Stellungnahme im UVP Verfahren verfasst. Die öffentliche Erörterung und das Stellungnahmeverfahren zu der UVP fand im Juni 2006 statt, eine weitere öffentliche Anhörung im Juli in Budapest. Folgende Fragen blieben aber weiterhin ungeklärt:

- schwere Unfälle und mögliche Auswirkungen auf das österreichische Staatsgebiet
- die Materialversprödung der Reaktor-druckbehälter durch thermische Belastung und Neutronenstrahlung
- die weitere Leistungserhöhung durch

den Einsatz höher angereicherter Brennstoffe und mögliche Effekte auf die Anlagensicherheit

- die längerfristige Brennstoffentwicklung
- Forderungen zu einem neuen Sicherheitsmanagement zur Beherrschung schwerer Unfälle ab dem Jahr 2008
- die Erdbebensicherheit der Anlagen

Störfall im KKW Forsmark/Schweden

Am 26. Juli 2006 kam es bei einer Wartungspanne im KKW Forsmark 1, das 75 km nördlich vor Stockholm liegt, zu einem schwerwiegenden Kurzschluss in einem Stromverteiler, woraufhin die Stromversorgung im Kraftwerk zusammenbrach.

ExpertInnen gehen davon aus, dass bei einem totalen Stromausfall eine Kernschmelze nicht auszuschließen gewesen wäre. Nach dem Störfall wurden in Schweden aus Sicherheitsgründen zwei weitere Reaktoren der gleichen Bauart abgeschaltet.

Wichtig ist, dass von Seiten schwedischer PolitikerInnen eine vollkommene Aufklärung der Vorgänge gefordert wurde. Immerhin hat Schweden den Ausstieg aus der Nukleartechnologie bereits beschlossen, aber bis jetzt noch nicht umgesetzt.

Details zum Störfall: www.wien.at/wua/2006/stoerfall-akw-forsmark.htm

93. Panne im KKW Temelin

Die Pannenserie im grenznahen KKW Temelin reißt offenbar nicht ab. Einer der letzten Störfälle ereignete sich, da zwei händisch zu bedienende Ventile nur halb zuge dreht worden waren. In Folge dessen trat 18.000 Liter radioaktives Kühlwasser aus. Die tschechische Atomaufsichtsbehörde SÚJB und die Betreiber des KKW betonten zugleich, dass niemand kontaminiert wurde. Die Direktorin von SÚJB bezeichnete die jüngste Panne als „nicht normal“ und möchte die Sicherheitskultur in Temelin verbessern und auch Druck auf die Betreiber ausüben.



Das Flussbauliche Gesamtprojekt

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) plant über die via donau in dem Abschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze ein Projekt, das die Sohlerosion von 2 bis 3,5 cm pro Jahr aufhalten soll. Die Schifffahrt benötigt stabile Fahrwasserverhältnisse und auch der Nationalpark Donau-Auen soll von den Maßnahmen letztlich profitieren.

Strittig zwischen Schifffahrtsvertretern und Ökologen ist vor allem die Intensität des Eingriffes in das Flussbett. Für die Erhaltung des Nationalparks Donau-Auen ist eine maximale Ausbautiefe von 25 dm im Bereich der Furten akzeptabel, während die Schifffahrt zumindest 27 bis 29 dm (siehe umweltstadt 01/2006) für notwendig hält.

Im Juni dieses Jahres wurde die umfangreiche UVE vorgelegt und somit das UVP-Verfahren begonnen.

Die Wiener Umweltanwaltschaft hat folgende grundsätzliche Bedenken zum Ausbau der Donau

- Auf Grund internationaler Vorgaben ist lediglich ein Ausbau der Donau auf 25 dm (ca. an 343 Tagen im Jahr) Fahrrinntiefe bei Regulierungsniederwasser (auf 120 m Breite) geboten, ein darüber hinausgehender höherer Ausbaustandard ist rechtlich nicht erforderlich.
- Durch die geplante Niederwasserregulierung wird das bereits auf Grund des Hochwasserschutzes und der bisherigen Schifffahrtszielsetzungen ausgebaute Gerinne weiter stabilisiert. Ökologische Gradienten wie z. B. der Übergang von tiefen zu seichten Gewässerbereichen werden verschärft. Die Veränderungen des Hauptgerinnes gehen somit grundsätzlich weiter in Richtung Naturferne und nicht in Richtung Naturnähe.
- Das Generelle Projekt sieht umfangreiche Sohlanspassungen – Baggerungen bei geringer Wassertiefe sowie Schüt-

tungen in tieferen Bereichen zur Anhebung der Wasserspiegel – vor. Mit der granulometrischen Sohlverbesserung soll im Endausbau auf dem gesamten 40 km langen Flussabschnitt ein 180 m breiter Kiesbelag aufgebracht werden. Die damit einhergehende „Vereinheitlichung“ der Sohle durch den Ausgleich von tieferen und seichteren Bereichen und insbesondere das flächenmäßige Ausmaß dieser Sohlveränderungen stellen einen massiven ökologischen Eingriff dar.

- Die erhöhten Ausbaumaße an der österreichischen Donau bewirken einen Ausbaudruck auf anderen Strecken der Donau.
- Eine Variante mit geringerer Fahrwassertiefe hätte ökologisch deutlich günstigere Auswirkungen.
- Einige Maßnahmen von besonderer ökologischer Bedeutung, wie die Anbindung des Altarmsystems bei Petronell, sind nicht Bestandteil des Allgemeinen Projektes.

Zusätzlich sind einige Abläufe in der Projektumsetzung ökologisch nicht optimiert.

Bei der zeitlichen Abfolge der Bauschritte ist der Uferrückbau, der Ersatz für zerstörte Habitate schaffen soll, an letzter Position in der Abwicklung des Baugeschehens gereiht. Eine wesentliche Forderung der an der UVE beteiligten Ökologen ist aber die Herstellung von Ersatzlebensräumen (auch in den anzubindenden Seitenarmen) vor der Zerstörung bestehender Lebensräume.

Die Umsetzung wichtiger Ausgleichsmaßnahmen ist nicht gesichert. Sowohl die Gewässervernetzung im Bereich Fischamend wie auch die Uferrückbauten in Fischamend und Petronell benötigen erst die Zustimmung betroffener Grundstückseigentümer. Die so genannte adaptive Baudurchführung ist zu wenig konkretisiert. Die Furtbereiche sollen vorerst nicht mit Kies belegt werden. In diesen Bereichen soll während der Bauphase vorerst nur eine Tiefe von 25 dm eingehalten werden. Kommt es aber zu stärkeren Eintiefungen, soll es Sicherungsmaßnah-

men mit der granulometrischen Sohlverbesserung geben und dabei eine Tiefe von 28 dm hergestellt werden. Hierfür wurde ein so genanntes Ablaufschema zum Eingriff auf nicht belegte Stellen erstellt, es sind aber keine Sollwerte als Indikator für die Notwendigkeit der Sicherungsmaßnahmen enthalten.

Auch werden in den eingereichten Unterlagen zwar die Kubaturen des Bühnenaubaus, Bühnenabtrags bzw. der Bühnenabsenkungen und des Leitwerksbaus dargelegt, detaillierte Aussagen über die Längen der Bauwerke und deren Veränderung sind aber nicht enthalten.

Die Eingriffe in die Habitate von Jungfischen durch das Generelle Projekt sind tiefgreifend, nicht ausreichend dokumentiert und nicht umfassend abschätzbar. Daher ist eine detaillierte Darstellung der Habitatverfügbarkeit für Jungfische erforderlich. Ebenso ist die Definition von ökologischen Indikatoren mit Zielwerten, welche bei den einzelnen Detailprojekten zu erreichen sind, notwendig. Nach Vorliegen erster Ergebnisse vom Naturversuch Bad Deutsch Altenburg oder den ersten Detailprojekten muss es bei Nichterfüllung der Indikatoren zwingend zu Adaptierungen kommen.

Schlussendlich fehlen noch klare ökologische Zielsetzungen und Indikatoren für das Projekt. Ohne eine klare Definition von verbindlich zu erreichenden ökologischen Zielsetzungen und Indikatoren ist weder eine umweltverträgliche Umsetzung noch eine Überprüfbarkeit des Projektes gegeben.



Donaualtarm

In den letzten Jahren beschäftigt das Thema Luftqualität Öffentlichkeit, Wissenschaft, Gesetzgebung und Politik. Feinstaub (PM10) hat als besonders gesundheitsrelevantes Schadstoffgemisch die meiste Aufmerksamkeit auf sich gelenkt. In Österreich und vielen anderen europäischen Staaten sind die PM10-Grenzwerte überschritten. Flächenmäßig sind nicht mehr nur städtische Ballungsgebiete wie Wien, Graz und Klagenfurt betroffen, sondern auch ländliche Gebiete wie zum Beispiel das Marchfeld oder Tullnerfeld. Die Ursachen und Verursacher sind so vielfältig, dass Maßnahmen auf vielen verschiedenen Ebenen mit unterschiedlichen Ansätzen notwendig werden. Nach dem Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) sollen Maßnahmen gerecht nach den Verursacherektoren Haushalte, Verkehr, Industrie und Landwirtschaft entwickelt werden. Regionale und überregionale Schadstoffverfrachtungen bilden starke Sockel (von bis zu 75 %), auf die die lokale Feinstaubproduktion aufsetzt.

Diese Fakten sprechen für eine EU-weite Luftreinhaltepolitik. Unter diesen Rahmenbedingungen hat die Europäische Kommission die Richtlinie Luftqualität vorgelegt, die das Thema Feinstaub auf den neuesten legislativen Stand bringen soll. Wesentlicher Inhalt sind Grenzwerte für Feinstäube, die kleiner als 2,5 Mikrometer sind und auf Grund dieser Größe in die Lunge und in den Blutkreislauf vordringen. In der umfangreichen Folgenabschätzung und Nutzen-Kosten-Analyse nehmen Gesundheitsfolgen von erhöhten Feinstaubwerten einen wichtigen Platz ein. Eventuelle Verbesserungen bei der statistisch berechneten verringerten Lebenserwartung von minus 8 auf minus 4 Monate, brauchen nicht nur die strikte Einhaltung der Immissionsgrenzwerte, sondern als Vorbedingung Einschnitte bei Feuerungsanlagen und im Verkehr. In beiden Sektoren sind Absenkungen der Emissionsgrenzwerte weitgehend unrealistisch, realistische Absenkungen aber sicherlich möglich, betrachtet man zum Beispiel die Ölpreisentwicklung. Ein Beschluss wird frühestens im Herbst 2006 fallen.

Einige europäische Schwerpunkte zur Luftreinhaltung

- Die Luftrahmenrichtlinie mit den vier Tochterrichtlinien
- Nationale Emissionshöchstgrenzen
- Begrenzung der Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen
- Das „Cafe Programm (Clean Air for Europe)/Einführung einer thematischen Strategie Luft“

Die Luftrahmenrichtlinie mit den vier Tochterrichtlinien

Die in der jüngsten Vergangenheit umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, beziehungsweise die Maßnahmen zur Feststellung der bundesweiten Luftschadstoffsituation gehen nicht zuletzt auf die Richtlinie 96/62/EG des Europäischen Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität zurück. Das Ziel dieser Richtlinie ist es „...Zum Schutz der Umwelt insgesamt und der menschlichen Gesundheit Konzentrationen gefährlicher Luftschadstoffe zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern und Grenzwerte und/oder Alarmschwellen für das Ausmaß der Luftverschmutzung festzulegen...“. In den Tochterrichtlinien (1999/30/EG, 2000/69/EG, 2002/3/EG und 2004/107/EG) des Europäischen Parlaments und des Rates wurden Grenzwerte für die wichtigsten Luftschadstoffe festgelegt (z. B. Schwefeldioxid, Stickoxide, Stickstoffdioxid, Feinstaub, Benzol, Kohlenmonoxid, Ozon, Schwermetalle und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe).

Die Umsetzung der Luftrahmenrichtlinie in Österreich

Auf nationaler Ebene hat Österreich auf die Richtlinie mit dem Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luft-

schadstoffe (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997) reagiert. In der letzten Novelle zum IG-L wurden die Richtliniengrenzwerte in nationales Recht übergeführt und die Verknüpfung mit dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie Verfahren im Rahmen der Espoo-Konvention (BGBl. III Nr. 201/1997) hergestellt. Weiters wurde im IG-L jetzt auch der Feinstaubmesswert PM2,5 als Messgröße eingeführt.

Der Bund hat auf Grund des UVP-G die „belasteten Gebiete“ in erster Linie für PM10 und NO₂ im BGBl. II 262/2006 neu festgelegt. Allerdings gibt es auch einige wenige Gebiete, die auf Grund der Überschreitung bei SO₂ und Schwermetallen im Staubbiederschlag angeführt sind. Wien ist für PM10 und bis auf wenige Ausnahmen auch für NO₂ als belastetes Gebiet ausgewiesen. Österreichweit ist es, seit der Verordnung BGBl. II 300/2004, zu einer Verdopplung der als belastet ausgewiesenen Gebiete gekommen.

Maßnahmen

Die Landeshauptleute müssen eine Statuserhebung der Überschreitungen der in den Anlagen 1 bis 5 oder einer Verordnung nach § 3 Abs. 3 genannten Grenzwerte für Luftschadstoffe durchführen. Sollte es für die Erstellung von Programmen zum Erreichen der Ziele des IG-L notwendig sein, ist ein Emissionskataster anzulegen. Fast alle Bundesländer haben bereits auf die Rahmenbedingungen des IG-L reagiert und eine Bestimmung der Sanierungsgebiete durchgeführt. Sanierungsgebiete im Sinne des IG-L sind beliebig große Gebiete des Bundesgebiets, für welche im Rahmen von Programmen (§ 9a) Maßnahmen vorgesehen werden können. In Wien wurde das gesamte Gebiet der Bundeshauptstadt als Sanierungsgebiet festgelegt (IG-L Maßnahmenkatalog 2005, letzte Änderung durch LGBl. 15/2006). In der Wiener Verordnung werden Maßnahmen festgelegt, welche zu einer Verringerung der Immissionen im betroffenen Gebiet führen sollen. Mit Dieselmotoren betriebene Maschinen, Geräte und mobile technische Einrichtungen sind mit einem Partikelfiltersystem nachzurüsten. Maschinen, Geräte und technische Einrichtungen mit Dieselmotoren müssen bei mehr als 37kW

Leistung seit 1.9.2006, zwischen 18 und 37 kW ab 1.1.2008 über einen Partikelfilter verfügen. Diese Maßnahme findet sich gleich lautend auch in den Maßnahmen der Länder Kärnten, Tirol und Burgenland.

Weiters findet man bei allen Ländern auch einen Teil der Maßnahmen, der sich mit dem Emittenten Verkehr befasst. In diesem Bereich sind zumeist Geschwindigkeitsbegrenzungen ausgesprochen worden – aber bei mehrmaligen aufeinander folgenden Überschreitungen von Grenzwerten wurden auch Fahrverbote (Kärnten) verhängt. Auch haben mehrere Bundesländer Fahrverbote für LKW und Sattelzugfahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 1.1.1992 in Sanierungsgebieten aufgenommen. Sonstige Maßnahmen finden sich in Bereichen wie Spezifikation von Streusplitt, Hantieren mit Schüttgütern und Umgang mit Rückständen aus Biogasanlagen. Die beschriebenen Maßnahmen sind allerdings zum überwiegenden Teil noch nicht in Kraft getreten. Der Großteil der Verordnungen tritt noch 2006 oder 2008 in Kraft – spätestens jedoch 2010.

Neben der Umsetzung der Bestimmungen des IG-L finden sich auch allgemeine, bereits länger in Kraft befindliche Gesetze, wie zum Beispiel in Wien das Wiener Feuerpolizei- und Luftreinhaltegesetz (LGBI. 1957/17, zuletzt geändert durch LGBI. 2005/43), welches unter anderem Emissionswerte und Prüfkriterien für Kleinf Feueranlagen festlegt.

Wie sieht die Umsetzung real aus?

Die Tatsache, dass in Österreich die Maßnahmen auf Länderebene getroffen werden müssen, viele Bundesgesetze aber emissionsrelevant sind, führt zu Effizienz mangel bei der Lösung des „Problems Umgebungsluft“ für die BürgerInnen – auch wenn Bund und Länder guten Willens sind. Die oberflächliche Diskussion über Tempolimits wird den Tatsachen bei Weitem nicht gerecht und einzelne Teilbereiche, wie die Landwirtschaft, die etwa 16 % (UBA 2005) zu den PM10-Emissionen beiträgt, sind überhaupt kein öffentliches Thema. Unbefriedigend ist auch, dass für LKW im Ziel- und Quellverkehr keine Maßnahmen vorgeschrieben werden können,

wobei in diesem Feld wesentlich ältere und stärker emittierende Fahrzeuge unterwegs sind als im Transit. Ein Bruchteil der Fahrzeuge (5-10 %) ist durch erhöhte Abgaswerte für etwa 50 % der Emissionen aus dem Sektor verantwortlich. Lokal sind Festbrennstoffheizungen eine große Feinstaubquelle, die durch Haus zu Haus-Aufklärung und -Verbesserung bearbeitet werden müsste, was bis jetzt nicht erfolgt.

Ein europäischer Überblick

Ähnliche Regelungen wurden auch in anderen Staaten der Europäischen Union bereits implementiert. Auf der Ebene der Europäischen Union legte die Kommission mit ihrer Entscheidung aus dem Jahre 2000 (2000/479/EG) den Grundstein für die Schaffung eines Europäischen Schadstoffemissionsregisters (EPER). Für dieses Instrument ist ein drei-jährlicher Berichtsrahmen vorgesehen. Wobei die Frist für den 2. Berichtszeitraum (bis 2004) im Juli 2006 abgelaufen ist (<http://rod.eionet.europa.eu/index.html>). Diese Maßnahme soll unter Bezug auf die Richtlinie 96/61/EG die Bereitstellung von Emissionsdaten für die Öffentlichkeit gewährleisten. Die in diesem Zusammenhang wohl bekannteste Richtlinie ist die Norm über die Verhinderung von Luftverschmutzung im Straßenverkehr (EURO 4 und in Zukunft EURO 5). Aber auch die Richtlinien über die Verbrennung von Abfällen (89/369/EWG und 94/67/EG, idF 2000/76/EG) und zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft (2001/80/EG) setzen für besonders problematische Bereiche konkrete Zielvorgaben auf europäischer Ebene.

Die Maßnahmen auf nationaler Ebene der Staaten der Europäischen Union konzentrieren sich nach der technisch relativ einfachen und erfolgreichen Reduktion von SO₂ besonders auf die Reduktion von Feinstäuben (PM10, PM2,5) und CO₂, aber auch NO_x. Einer der Hauptverursacher von Feinstaub, der Verkehr, ist auch primärer Anknüpfungspunkt zur Reduktion dieses Luftschadstoffes. Die Vorgehensweisen unterscheiden sich in diesem Bereich nur gering. Es sind vor allem Einschränkungen im Verkehr wie Tempolimits, Fahrverbotszonen, kurzfristige Fahr-

verbote, aber auch die Einhebung von Nutzungsgebühren für bestimmte Zonen. Dabei konzentriert sich die Diskussion und Durchführung von Gebühren vor allem auf den Norden Europas, Fahrverbote werden eher im Süden umgesetzt und in Deutschland diskutiert. Weiters gibt es in einigen Staaten (Belgien, Österreich, Niederlande, Dänemark, Frankreich, etc.) Anreizsysteme für die Verwendung von Partikelfiltern in Fahrzeugen. Beim Verkehr wird auch schon seit längerer Zeit – mit unterschiedlichem Erfolg – versucht, durch Steuerungsmaßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, aber auch durch Bewusstseinsbildung eine Bewegung weg vom motorisierten Individualverkehr zu erreichen.

Wirksame Verfahren zur Durchsetzung der Grenzwerte der Richtlinie 96/62/EG und ihrer Tochterrichtlinien sind auf nationaler Ebene eher die Ausnahme. Eine Möglichkeit ist hier oftmals nur eine Beschwerde an die Kommission, der es dann obliegt über die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens (Art. 226 EGV) zu entscheiden.



© PhotoCase.com



© PhotoCase.com

Nationale Emissionshöchstgrenzen

Die Richtlinie 2001/81/EG setzt jedem Mitgliedstaat Höchstgrenzen für die Gesamtemissionen im Jahr 2010 bezüglich der vier hauptverantwortlichen Schadstoffe (SO_2 , NO_x , VOCs, Ammoniak), die für die Säurebildung, die Eutrophierung und für das bodennahe Ozon verantwortlich sind. So muss Österreich die Emissionen von NO_x bis 2010 auf 103 Kilotonnen/Jahr reduzieren, die Tschechische Republik bis 2010 auf 286 Kilotonnen/Jahr, Ungarn und Schweden auf 198 bzw. 148 Kilotonnen. Den Mitgliedstaaten bleibt es größtenteils selbst überlassen, welche Maßnahmen sie setzen.

Begrenzung der Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen

Von technisch leicht sanierbaren Emitenten im industriellen Bereich sind vor allem die neuen Mitgliedsstaaten betroffen, hier besteht teilweise ein großer Nachholbedarf.

Ziel der Richtlinie 2001/80/EG ist, die Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen (über 50 MW) zu begrenzen. Das angepeilte Ziel der Richtlinie für bestehen-

de Anlagen ist eine schrittweise Verringerung der jährlichen Gesamtemissionen von SO_2 und NO_x . Art. 4 Abs. 3 verpflichtet die Mitgliedstaaten bei bestehenden Anlagen spätestens bis zum 1.1.2008 eine nennenswerte Verminderung der Emissionen zu erzielen. Dafür sieht die Richtlinie zwei Optionen vor:

- Die Mitgliedstaaten können geeignete Maßnahmen setzen, um zu gewährleisten, dass jede Betriebsgenehmigung für bestehende Anlagen Bestimmungen enthält, die die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte ermöglicht.

- Die Mitgliedstaaten können einen Nationalen Emissionsverminderungsplan erstellen.

Die Richtlinie 2001/80/EG wurde innerstaatlich durch das Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen umgesetzt. Hinsichtlich der Vorgaben zur Festlegung von Emissionsgrenzwerten folgt das Gesetz dem Grundsatz, bestehende Standards zu erhalten und die seitens der EU-Richtlinien vorgegebenen Anforderungen zu erfüllen ohne eine unverhältnismäßige Übernormierung zu erreichen. Für bestehende Anlagen, welche bislang keiner konkreten gesetzlichen Emissionsbeschränkung unterworfen waren, wird daher der definierte gemeinschaftsrechtliche Stand der Technik für die Festlegung von Emissionsgrenzwerten herangezogen. Im Zuge der Beitrittsverhandlungen haben sich die neuen Mitgliedstaaten gewisse Übergangsbestimmungen ausbedungen.

Slowakei und Tschechische Republik

Ausnahmen wurden für insgesamt 10 Kesselanlagen in Bezug auf Schwefeldioxid, Stickoxid und Staub bis 31.12.2007 vereinbart.

Polen

Polen hat sich für einen nationalen Emissionsminderungsplan entschieden. Bei Schwefeldioxid gelten bis zum 31.12.2015 für 36 Großfeuerungsanlagen Ausnahmen. Während dieser Übergangszeit sind sämtliche Schwefeldioxidemissionen aller Großfeuerungsanlagen bis 2008 auf

454.000 t/Jahr und schlussendlich bis 2012 auf 358.000 t/Jahr zu reduzieren.

Für Stickoxide hat Polen Ausnahmen bis 31.12.2017 erhalten. Die Stickstoffemissionen sind bis 2012 auf 239.000 t/Jahr zu reduzieren.

Für **Ungarn** gilt die Richtlinie für Großfeuerungsanlagen bereits im vollen Umfang.

Thematische Strategie Luft - Das „Cafe Programm“

„Cafe“ ist ein Programm, das auf technischen Analysen und Strategien aufbaut und ist Grundlage der thematischen Strategie Luft im Rahmen des 6. Umweltaktionsprogramms. Die thematische Strategie Luft führt an, in welchen Sektoren weitere Anstrengungen und Verpflichtungen notwendig sind. Übergeordnetes Ziel ist es, europaweit die Zahl der vorzeitigen Todesfälle durch Luftverschmutzung bis 2020 um 40 % gegenüber 2000 zu senken. Die technischen Ziele sind:

- Im Energiebereich hat sich die EU das Ziel gesetzt, bis 2010 12 % des Energieverbrauches und 21 % des Stromverbrauches aus erneuerbaren Energiequellen zu decken. Dies soll durch Mindestanteile von Biokraftstoffen und durch verschiedene Maßnahmen zur Senkung der Energienachfrage erreicht werden.
- Für die wichtige Emissionsquelle der kleinen Verbrennungsanlagen (unter 50 MW) prüft die Kommission die Einführung einheitlicher Regelungen.
- Angesichts der Rolle flüchtiger organischer Verbindungen bei der Bildung von bodennahem Ozon wird die Kommission prüfen, in welchem Umfang VOC-Emissionen an Tankstellen weiter eingedämmt werden können.
- Die Kommission beabsichtigt verstärkt die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, alternative Brennstoffe, die Entlastung von

Verkehsengpässen und die Internalisierung externer Kosten bei den Transportkosten zu fördern. Hinsichtlich der Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastrukturen, hat die Kommission bereits Vorschläge zu Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur durch schwere Fahrzeuge (Eurovignette) vorgelegt.

- Es wurden Initiativen zur Neubelebung und Integration der europäischen Schienenverkehrssysteme ergriffen.
- Verpflichtungen und Empfehlungen für die staatlichen Behörden, jährliche Mindestquoten für die Beschaffung neuer umweltfreundlicher und energieeffizienter Fahrzeuge anzuwenden.
- Im September 2005 hat die Kommission ein abschließendes Arbeitspapier (SEK 2005 /1131) veröffentlicht, in dem die Erkenntnisse dieses Prozesses zusammengefasst sind. Dabei wurden mehrere Szenarien – auch im wirtschaftlichen Zusammenhang – betrachtet. Die Vorschläge aus diesem Papier beziehen sich einerseits auf administrative, beziehungsweise rechtliche Vereinfachungen, sowohl auf der Ebene der Europäischen Union, als auch auf nationaler Ebene. Weiters gibt es Vorschläge zur Reduktion der einzelnen Luftschadstoffe, wobei eine stärkere Einbeziehung von Kleinf Feuerungsanlagen, Luftverkehr und Schifffahrt angedacht wird. In Verbindung mit anderen Bereichen, vor allem Landwirtschaft, Verkehr und Energie, werden die Möglichkeiten von Synergieeffekten erörtert. Für den Verkehr sind die wesentlichen Punkte die Internalisierung von bis jetzt externen Kosten, der Ausbau von Transportarten mit geringerer Emission sowie Maßnahmen beim Treibstoff. Im landwirtschaftlichen Bereich geht es um einen gezielten Einsatz der Mittel zur Reduktion der spezifischen Schadstoffe (vor allem NH_3) aus der Tierhaltung und Düngemitteln.

Urbane Luft Initiative - Wien (ULI)

Das Immissionsschutzgesetz-Luft schreibt aufgrund der permanenten Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für bestimmte Luftschadstoffe (SO_2 , Schwebstaub-TSP, PM_{10} , NO_2 , CO , Blei im PM_{10} und Benzol sowie für den Staubniederschlag und dessen Inhaltsstoffe Blei und Cadmium) umfangreiche Analysen und einen Maßnahmenkatalog vor.

Um die Grundlagen für Schadstoffreduktionen auszuarbeiten, wurde im Frühjahr 2005 das Projekt „Urbane Luft Initiative – Wien (ULI)“, unter Leitung der MA 22 – Umweltschutz und Einbindung aller relevanten Magistratsdienststellen sowie der Wiener Umweltschutzanwaltschaft gestartet. Ziel ist es wirkungsvolle Maßnahmen und Instrumente zur Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen auszuarbeiten. Mit der Umsetzung dieses Programms soll ein dauerhafter Beitrag zur Einhaltung der Luftgütegrenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft und zur Verbesserung der Luftgütesituation in Wien erreicht werden.

Nach Ansicht der Wiener Umweltschutzanwaltschaft ist ein umfassendes Luftgütemanagement ein wirkungsvolles und wichtiges Instrument zur Verbesserung der Umweltsituation in Wien. Sie hat daher durch ihre Mitarbeit in allen Arbeitsgruppen (Stationäre Emittenten, Verkehr, Stadtplanung, Legistische Instrumente) Fachbeiträge geleistet und ist auch im Kernteam vertreten.

Mit Herbst 2005 lag der erste Zwischenbericht vor. In der VO nach dem IG-L im September 2005 wurden bereits konkrete Maßnahmen zur Verringerung der Immission der Luftschadstoffe PM_{10} und NO_2 festgesetzt:

- Partikelfilterpflicht für Offroad-Dieselmotoren mit mehr als 18 kW
- Ersatz „Heizöl leicht“ durch „Heizöl extra leicht“ oder emissionsärmere Brennstoffe

- 50 km/h Tempolimit auf allen Vorrang- und Freilandstraßen (ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen)
- Fahrverbot für LKW, die vor dem 1.1.1992 erstmals zugelassen worden sind (mit Ausnahmen lt. IG-L)



Impressum:

Medieninhaberin und Herausgeberin:
Wiener Umweltschutzanwaltschaft,
Muthgasse 62, 1190 Wien
Tel.: 01/37979/0
E-Mail: post@wua.magwien.gv.at
web: www.wien.at/wua,
Redaktion: Romana Uhyrek
Gestaltung: DYNAMOWIEN
Cover: iStockPhoto.com
Druck: Gugler cross media,
3390 Melk, gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe von „ÖkoKauf Wien“ und nach der Richtlinie „Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, UWZ 609.

Umweltbilanz der Legislaturperiode 2002 - 2006

Die Nationalratswahl im Oktober 2006 veranlasst die WUA eine grobe Bilanz über die Umwelt-Gesetzgebung der vergangenen Legislaturperiode (2002 – 2006) zusammen zu stellen.

Eine wesentliche Verbesserung wurde durch die Einfügung des neuen Abschnittes V (BGBl. I Nr. 71/2003, Art. 68) des Umweltförderungsgesetzes erreicht. Er beinhaltet die rechtliche Basis für Umweltförderprogramme im Ausland (JI/CDM Programme). Dadurch können Mittel der Umweltförderung effizienter genutzt werden.

Verbessert und aktualisiert wurde das Gentechnikgesetz und die zugehörige Kennzeichnungs-, Freisetzungs- und Systemverordnung. Aufgrund der intensiven Forschung auf diesem Gebiet, hinken die gesetzlichen Regelungen dem aktuellen Stand der Wissenschaft leider nach wie vor hinterher. Da auf der Ebene der Europäischen Union die Meinungen der Mitgliedsstaaten über die zukünftige Rolle der Gentechnik beträchtlich divergieren, ist eine klare und zukunftstaugliche nationale gesetzliche Regelung, welche dem Vorsorgeprinzip verpflichtet ist, dringlich notwendig.

Seit dem Jahr 2002 ist es im Umweltrecht aber auch zu bedeutenden Verschlechterungen gekommen, welche in deutlicher Weise die Schwächen des Gesetzgebers illustrieren.

Der Anfang einer Serie von Aushöhlungen von bestehenden Rechtsvorschriften wurde durch die Änderungen zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz gemacht. Einerseits hat der Gesetzgeber zwar die Parteistellung für NGOs geschaffen, andererseits wurde jedoch die Parteistellung von Bürgerinitiativen durch die Ausnahme von vereinfachten Verfahren (§ 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G) eingeschränkt. Durch die letzte Änderung (BGBl. I Nr. 14/2005) wurde im UVP-G eine Situation geschaffen, die Ausnahmen für Anlassfälle – Stichwort Autorennstrecke Spielberg und Stadi-

on Klagenfurt – schafft und damit aus einem in sich geschlossenen Verfahren, ein in Einzelfälle zergliedertes Gesetz macht. Darüber hinaus ist in einer Vielzahl von Fällen nur noch das vereinfachte Verfahren anzuwenden. Weiters ist es höchst problematisch, dass Kumulierungen der Auswirkungen von mehreren Einzelprojekten in völlig unzureichender Weise berücksichtigt sind. Der letzte Umstand führt dazu, dass ein Projekt in mehrere Einzelprojekte zergliedert und so die UVP-Pflicht umgangen wird. Der Missbrauch dieser Schlupflöcher geht sogar so weit, dass die Europäische Kommission mit einer Beschwerde befasst wurde.

Das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) ist ein weiteres Beispiel für eine verwässerte Umsetzung einer Europäischen Richtlinie und die darauf folgende weitere Verschärfung der gesetzlichen Vorschriften. Die Richtlinie 96/62/EG und ihre Tochterrichtlinien legen klare Grenzwerte für Luftschadstoffe fest. Das IG-L übernimmt diese Grenzwerte für Luftschadstoffe und gestaltet die Voraussetzungen zur Analyse der gegenwärtigen Situation in Österreich. Leider wird eine wirksame Umsetzung von Maßnahmen zum Erreichen der Ziele über weite Strecken verunmöglicht. Die Landeshauptleute werden zwar einerseits damit betraut Programme und Maßnahmen, die zum Einhalten der Grenzwerte notwendig sind, festzulegen. Andererseits werden die Möglichkeiten für Maßnahmen durch das Gesetz in einer Art und Weise eingeschränkt, die zumindest berechtigte Zweifel darüber zulässt, wie in einem derartig eng gesteckten Rahmen Programme in effektiver Weise zum Erreichen der Ziele der Richtlinie über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität möglich sind. Abgesehen von einer Fülle an Regelungen, welche Adressaten von Plänen im Sinne des IG-L nicht betroffen sein dürfen, enthält das Gesetz weiters das so genannte Irrelevanzkriterium (IG-L §20 Abs. 3), welches in Gebieten, die als belastet ausgewiesen sind, weitere kleine Mehrüberschreitungen zulässt. Eine Möglichkeit zur Kumulierung, die diesen kleinen Mehrüberschreitungen in Summe eine Grenze setzt, ist im Gesetz nicht vorgesehen.

Aktuelle Diskussionen in den Ländern über eine großflächige Reduktion des Geschwindigkeitslimits im hochrangigen Straßensystem zeigen, dass die Befürchtungen der Gegner eines Entscheidungsrechts für den Verkehrsminister in diesem Bereich des IG-L berechtigt waren. Es zeichnet sich ab, dass das schnelle Überbrücken der Strecke von A nach B vor Überlegungen des Umweltschutzes und der Gesundheit der Allgemeinheit gestellt wird.

Eine ebenfalls negative Entwicklung hat das Ökostromgesetz (BGBl. I Nr. 149/2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 105/2006) durchlaufen. Zusammen mit der Ökostromverordnung (BGBl. II Nr. 508/2002 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 254/2005) sollten diese Rechtsvorschriften die Einhaltung der Richtlinie 2001/77/EG des Europäischen Parlaments und des Rates auf nationaler Ebene in Österreich garantieren. Unter anderem stellt die gesetzliche Regelung in Österreich eine nur unzureichende Grundlage für die Weiterentwicklung der Photovoltaik in Österreich dar. Die Kontingentierung in diesem Bereich wurde bereits wenige Wochen nach in Kraft treten durch bereits bestehende Anlagen ausgeschöpft. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft stellt in ihrem Schreiben vom 28.06.2006 an die Republik Österreich in Zusammenhang mit dem Ökostromgesetz und der Ökostromverordnung fest, dass sie bezweifelt, dass Österreich mit den bestehenden Einschränkungen der Abnahmepflicht und den derzeitigen Maßnahmen zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen, die Vorgaben der Richtlinie 2001/77/EG Artikel (3)1 erfüllen kann.

An Hand der angeführten repräsentativen Beispiele ziehen wir den Schluss, dass die rechtliche Situation im Umweltbereich zwar nicht durchgehend schlechter geworden ist, aber dass bestehende Regelungen durch Einschränkungen des Anwendungsbereichs und durch anlassbezogene Ausnahmen abgeschwächt wurden.

