

# OFFROADLUFT

→ Vor den Ferien jagte Umweltminister Nikolaus Berlakovich noch schnell zwei Gesetzesentwürfe für eine bessere Luft erfolgreich durch Ministerrat und Parlament. Mit dem neuen Immissionsschutz-Gesetz Luft (IG-L) und Bundesluftreinhaltegesetz verschaffte er sich selbst ein bisschen Luft, da aus seiner Amtszeit noch wenig Konkretes vorlag. Großer Wurf oder doch nur kleinster gemeinsamer Nenner? Ersteres kaum, aber beim real existierenden IG-L kann es sowieso nur besser werden. Der Minister spricht ohnehin nur von einem „Werkzeug-Kasten“ für die zuständigen Landeshauptleute. Was sind nun die neuen Werkzeuge für eine gesündere Luft? **VON FRANZ GREIL\***

**W**esentlich ist zunächst einmal die Rolle des „Umweltministers“. Bis dato war er trotz aller Feinstaub-Kalamitäten außen fein vor, denn Verantwortung für die Einhaltung der Grenzwerte lag ausschließlich bei den Landeshauptleuten. Mit dem neuen IG-L muss nun aber auch der Umweltminister „anpacken“. Zuallererst steht da die Ermächtigung für ein Verwendungsverbot von mobilen Maschinen und Fahrzeugen. Bislang versuchten einige Bundesländer mehr recht als schlecht, moderne Abgasstandards für Off-Road-Fahrzeuge oder Baufahrzeuge im engeren Sinne in besonders belasteten Gebieten einzuziehen. Ihre Auswirkung war bescheiden, denn gegen Verstöße konnte nur bei vor 1997 zugelassenen Maschinen vorgegangen werden. Unklare Gesetzesbestimmungen und lächerlich geringe Verwaltungsstrafen für Vergehen von Firmen degradierten die IG-L-Verordnungen der Bundesländer zu

„Symbolhandlungen“. Das neue IG-L ändert dies. Demnach muss Minister Berlakovich eine Verordnung für alle österreichischen Umweltzonen erlassen, die Verwendungsverbote für Maschinen ab 18 kW festlegt.

Durch eine zweite Verordnungsermächtigung werden Synergien zwischen Landwirtschaft und Umwelt erschlossen. Diese sieht nämlich vor, dass der Umweltminister für landwirtschaftliche Anlagen, vor allem aber Biogas-Anlagen, immissionsschutzrelevante Regelungen festlegt. Dafür kommen vor allem feste Abdeckungen für Güllelager in Betracht, aber auch andere Luftreinhaltemaßnahmen bei der Kuh- und Schweinezucht. Obwohl jedermann den Flüssigmist zwar riecht, ist bis dato nur wenigen bekannt: Das in Gülle enthaltene Ammoniak bildet in der kalten Jahreszeit in Verbindung mit Stickoxiden Ammoniumnitrat, das eine Quelle für sekundären Feinstaub bildet.

## ZUSAMMENFASSUNG:

Das Immissionsschutz-Gesetz-Luft (IG-L) und das Bundesluftreinhaltegesetz, die die Feinstaubbelastung regeln, wurden im Sommer novelliert. Wichtigste Änderungen: Neue Handlungsspielräume für die Landeshauptleute für Verkehr und Wirtschaft sowie eine Stärkung der Rolle des Umweltministers, der jetzt drei Verordnungen zu Off-Road-Maschinen, landwirtschaftlichen (Biogas)-Anlagen und KFZ-Abgasklassen-Plaketten erlassen muss.

## ABGASKLASSEN

Prominent wird der Umweltminister durch die „Abgasklassen-Kennzeichen“ in Erscheinung treten. Per Verordnung wird Berlakovich das „Umweltpicker!“ festlegen, die an KFZ-Windschutzscheiben kleben werden. Ähnlich dem deutschen Vorbild werden den verschiedenen Farben einer Plakette unterschiedliche Abgasklassen von PKW und LKW zu Grunde gelegt. Sind in besonders belasteten Gebieten KFZ-Fahrverbote erlassen, so ist nur

mehr eine Fahrt mit diesen Pickerln möglich. Aber auch ohne Fahrverbote wird damit ein Bewusstseinswandel im Dieselland Österreich eingeleitet: Denn über dem Verkauf von gebrauchten Diesel-PKW ohne Partikelfilter schwebt von nun an das Damokles-Schwert „Fahrverbot“.

Das „EU-Umweltmusterland“ Österreich wäre aber sich selbst nicht treu geblieben, würde es nicht ein bisschen schummeln, um seine Identität zu bewahren. So gelten weiterhin in Österreich formell stren-

\* Mag. Franz Greil ist Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr in der AK Wien.

## Problemstoffe

Feinstaub (PM 20), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Ozon sind die Luftschadstoffe, die Probleme bei der Luftreinigung machen.



## Luftgüte

Die Luftgüte von jedem Bundesland sowie Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte sind auf der Homepage des Umweltbundesamtes einsehbar: [www.umweltbundesamt.at](http://www.umweltbundesamt.at)



gere Grenzwert-Regelungen (25 Tagesgrenzwertüberschreitungen bei Feinstaub [PM 10] und ein Jahresdurchschnittsgrenzwert von 30 mg/m<sup>3</sup> bei Stickstoffdioxid [NO<sub>2</sub>]) als es die EU-Richtlinie (35 Tagesgrenzwertüberschreitungen bei PM 10 und ein Jahresdurchschnitt von 40 mg/m<sup>3</sup> und ein Halbstundenmittelwert von 200 mg/m<sup>3</sup> bei NO<sub>2</sub>) vorschreibt. Durch neue EU-Vorschriften zählen auch Feinstaub-Belastungen durch Winterdienst (z. B. Rollsplitt) nicht mehr. Wer aber einen schwer lesbaren Gesetzestext durcharbeitet, wird schnell feststellen: Wo es umweltpolitisch an den Kern der Sache geht, nämlich Neugenehmigung von Anlagen und Bundesstraßen, wird von nun an auf EU-Grenzwertregelungen abgestellt. Auch schon vor der IG-L-Novelle galt: gegen das Überschreiten der „strengen österreichischen Grenzwerte“ unternahm niemand etwas Ernsthaftes, so lange nicht die EU-Kommission Rechtsschritte

androhte, weil die „laxen EU-Grenzwerte“ in Österreich nicht eingehalten wurden. Aber die neue doppelböckige Konstruktion erlaubt es zumindest weiterhin, dass der Zeitungsboulevard für „unsere strengen rot-weiß-roten Umweltstandards“ gegen die EU zu Kreuze ziehen wird. Grenzwertiges für Grenzwerte sozusagen.

### LUFT VERSCHAFFEN

„Sich Luft verschaffen“, konnten die Landeshauptleute beim Hausbrand aufgrund der Länderkompetenz schon längst, sofern sie dies wirklich wollten und eine politisch heikle Materie aufgegriffen haben. Mit dem neuen IG-L bekommen sie potenziell auch noch mehr „Luft“ bei Sanierungsaufgaben im gewerblich-industriellen Bereich und bei KFZ-Fahrverboten. Der sakrosankte Grundsatz wird zart durchbrochen, demzufolge eine Alt-Anlage, die wortwörtlich zum Himmel stinkt, selbst

weiter auf Seite 12 →

### ABGASVERGLEICH

## RUSS ZUM QUADRAT

Unsere Welt misst mit zweierlei Maßstäben! Zumindest abgastechisch: Während PKW jetzt serienmäßig schon mit Partikelfilter ausgestattet sind und abgastechisch regelmäßig zum Prüfstand für ihre KFZ-Begutachtungspalette antreten müssen, geht es für sogenannte Off-Road-Fahrzeuge noch ohne Filter und „Picker!“ ab. Mit dramatischen Konsequenzen: Ein Radlader Abgasnorm I, 200 kW, Erstzulassung vor 2002, Lastfaktor 0,5, stößt in einer Stunde Betrieb so viel Feinstaub aus wie ein Diesel-PKW, Erstzulassung 2009, auf 10.800 Kilometer. Dabei ist ein Radlader Ab-



gasnorm I noch kein besonderer Russteufel: denn vor 1998 gab es für Off-Road-Hersteller überhaupt noch keine Emissionsgrenzwerte. Verschärft wird dies durch die lange Einsatzdauer dieser Maschinen. Eine Lebensdauer von 20 Jahren in Betrieben ist keine Seltenheit! Ältere Off-Road Fahrzeuge können daher noch schlechtere Abgaswerte aufweisen. Besonders problematisch sind exponierte Einsatzorte wie Baustellen in dicht besiedelten Wohngebieten.

### Dieselryss

Dieselryss trägt auch maßgeblich zur Erderwärmung bei. Verrusstes Eis absorbiert Sonnenlicht stärker und beschleunigt daher die Schmelze.

### Kosten

In der AK-Studie „Feinstaubproblem Baumaschine“ sind die Kosten einer Feinstaubverminderung erhoben worden. Mehr unter „Studien“ und „Umwelt“ auf: [www.akwien.at](http://www.akwien.at)

### EU-Feinstaub

Umfassende Informationen und Dokumentationen der EU-Kommission zu Feinstaub finden sich auf: <http://ec.europa.eu/geninfo/query/resultaction.jsp?userinput=Feinstaub>



NOX - STICKOXID

## DER VERKANNTÉ LUFTSCHADSTOFF

Stickoxide, auch mit NOx abgekürzt, stehen medial im Schatten von Feinstaub, sind aber für die Luftreinhaltung mindestens ebenso relevant. Durch unterschiedliche Prozesse können sie zu Reizung und Schädigung der Atmungsorgane führen, insbesondere zur Bildung von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), sauren Regen, Smog und Ozonbildung beitragen. Stickoxide bilden auch in chemischen Reaktionen in der Atmosphäre mit anderen Gasen (Schwefeloxiden, Ammoniak,

flüchtige organische Verbindungen) sekundären Feinstaub. Verantwortlich dafür sind Verbrennungsvorgänge und landwirtschaftliche Prozesse. Dieselmotoren sind der Hauptverursacher von NOx-Emissionen. Ganz moderne DieselpKW haben in der Zwischenzeit zwar Partikelfilter und niedrige NOx-Abgaswerte. Hohe Verbrennungstemperaturen im Motor erzeugen aber unmittelbares NO<sub>2</sub>, wofür es bei KFZ aber keine Abgasstandards gibt.

in besonders belasteten Gebieten nicht angerührt werden darf. Konsequenzen: Genehmigungen von neuen Betrieben und Anlagen nach neuestem Stand der Technik sind beinahe nicht zustande gekommen. Ab jetzt gilt: Sollte ein EU-Immissionsgrenzwert überschritten werden oder der Gesetzgeber nach Ablauf von zehn Jahren „vergessen“ haben, für eine Gewerbebranche einen Stand der Technik zu beschließen, kann ein Landeshauptmann Auflagen erteilen. Dies ist zum Beispiel bei der Glasindustrie oder bei der Spannplatten-Produktion der Fall. Darin liegt wohl umweltpolitisch der Fortschritt des neuen IG-L.

### AKTIONSRADIUS

Die Möglichkeit von Fahrverboten für PKW und, sehr eingeschränkt, für LKW bestand in Österreich schon seit langer Zeit. Durch die kommende „Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette“ wird für Verkehrsteilnehmer die „Umweltzone“ etwas konkreter, denn damit sind umweltschädliche Fahrzeuge leichter aus dem Ver-

kehr zu ziehen. Auch hier gilt: der gesetzlich mögliche Aktionsradius hat sich für den Landeshauptmann vergrößert. Bei den Diesel-PKW kann er jedes Fahrzeug ohne Partikelfilter oder schlechter als die Euro-Abgasklasse 5 (Erstzulassung vor September 2009) verbieten. Bei den LKW ist der Handlungsspielraum zwar etwas kleiner, aber erstmals kann der gewerbliche Quell-Ziel-Verkehr durch das IG-L nennenswert belangt werden. Vereinfacht können alle LKW, die eine Abgasklasse schlechter als Euro 3 (Erstzulassung vor 2000) sind, in einem Gebiet verboten werden. Aus Angst vor der eigenen Courage wird aber sofort eine Schutzbestimmung für Kleinstunternehmen eingezogen. Demnach kann jede Firma maximal vier LKW in ihrem Fuhrpark haben, ohne je mit einem Fahrverbot rechnen zu müssen, sofern sie nur im Werkverkehr und nicht in der gewerblichen Beförderung eingesetzt werden. Trotzdem ist die Wahrscheinlichkeit von KFZ-Fahrverboten relativ gering. Außer bestehenden LKW-Fahrverboten im Tiroler

Inntal und „Umweltzonen-Plänen“ in Graz, sind nirgendwo diese drastischen Regelungen absehbar.

### GRENZWERTIGES

An die Grenzen seiner politischen Leidensfähigkeit hat sich der Umwelt- und noch mehr Landwirtschaftsminister beim Bundesluftreinhaltgesetz herangetastet. Denn bisher galt vereinfacht für landwirtschaftliche Betriebe ein Verbrennungsverbot im Freien nur im Sommer. Gerade im feinstaubkritischen Zeitraum von September bis April konnte alles verbrannt werden, was ganze Alpentäler einräuchern konnte. Diese „Agrar-Lizenz zum Verbrennen“ wird eingeschränkt (z.B. schwer zugängliche Weinberge und Almen, Gefahr des Schädlingsbefalls bei Bäumen, etc). Hinzu kommt, dass dank IG-L Traktoren außerhalb ihrer eigentlichen landwirtschaftlichen Tätigkeit (z. B. gewerbliche Tätigkeiten wie Winterdienst) mit einem Fahrverbot belegt werden können.

Was die neue „IG-L-Werkzeuge“ tatsächlich bewirkt,

hängt letztendlich von der konkreten Ausgestaltung der Verordnungen bzw. Maßnahmen der Landeshauptleute ab. Gewiss ist jedoch, dass bei der „hausgemachten“ Feinstaubbelastung Akzente gesetzt und Verminderungen erzielt werden können. Die Einhaltung der Feinstaub-Grenzwerte werden sie freilich nicht garantieren können, da weiterhin die Wetterlotterie, also Inversionslagen und Luftverfrachtung, eine unbeeinflussbare Größe darstellt. Spannend wird jedoch die Frage bei NO<sub>2</sub>. Während die Einhaltung des Grenzwertes in „normalen“ Gebieten machbar erscheint, ist dies in „straßennahen“ Lagen fraglich. Hier ist die Belastung durch mit Diesel betriebene KFZ bis zu 70 Prozent hausgemacht. Ist schon der EU-Grenzwert eine Herausforderung, wird dies beim „österreichischen“ Grenzwert erst recht unwahrscheinlich. Beim real existierenden IG-L wird also auch weiterhin die umweltpolitische Flexibilität in Rot-Weiß-Rot auf der Tagesordnung stehen. ■

### Off-Road I

Off-Road sind mobile Maschinen und Geräte, die nicht zur Beförderung von Personen und Gütern auf der Straße bestimmt und mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind sowie Lokomotiven und Binnenschiffe.



### Off-Road II

In Österreich emittierte im Jahr 2007 der Off-Road-Bereich 1.900 Tonnen Feinstaub. PKW und LKW, die in Summe ein Vielfaches an Fahrzeugen ausmachen, emittierten jeweils „nur“ 1.510 bzw. 1.350 Tonnen.