WIRTSCHAFT

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0512/53 40-1459
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Bundeskammer für
Arbeiter und Angestellte
Prinz-Eugen-Str. 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2018-7042
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen Mag. Röck/Mag. Rödlach/Be Klappe 1463 Innsbruck, 21.01.2019

Betrifft: Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus 2019 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000

Bezug: Ihr Schreiben vom 21.12.2018
zust. Referent: Franz Greil

Sehr geehrter Herr Mag. Greil,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur Neuerlassung der Verordnung über belastete Gebiete zum UVP-G 2000 (UVP Luft) wie folgt Stellung:

Es ist grundsätzlich erfreulich, dass das zuständige Ministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus der Forderung der Bundesarbeitskammer aus dem Jahr 2015 nachgekommen ist und die zeitlichen Intervalle für die Aktualisierung der belasteten (Luft) Gebiete deutlich verkürzt hat.

Für die Erreichung des von der EU proklamierten Zieles von schadstofffreier sauberer Luft wurden bereits einige Schutzmaßnahmen in verschiedenen EU-Richtlinien festgelegt, deren Umsetzung in Österreich durch das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) bzw. in diversen Novellen dazu versucht wurde. Zudem wurde in den Bestimmungen der § 3 Abs. 10 iVm. § 3 Abs. 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) normiert, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus durch Verordnung jene Gebiete (Kategorie D des Anhanges 2 im UVP-G) des jeweiligen Bundeslandes festzulegen hat, in denen die Immissionsgrenzwerte des IG-L wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden („belastete Gebiete").

Einer der rechtlichen Konsequenzen aus diesen Bestimmungen sind, dass bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Einzelfall zu entscheiden ist, ob unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen das schutzwürdige Gebiet wesentlich beeinträchtigt wird. Davon sind in erster Linie Infrastrukturprojekte, wie Flugplatz- und Straßenbauvorhaben, Parkplätze, Einkaufszentren, thermische Kraftwerke und Feuerungsanlagen, aber auch Industrie- oder Gewerbeparks mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 25 ha, etc. betroffen. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete (jene, welche im Verordnungsentwurf festgelegt sind) nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens verordnet oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen sind. Mit anderen Worten, wurde ein Gebiet ausgewiesen, bestehen schärfere verfahrensrechtliche Schranken bei der Prüfung von möglichen und erheblichen Umweltauswirkungen. Dies erschwert natürlich das Verfahren für Projektwerber und kann unter Umständen nicht nur zu verstärkten Auflagen, sondern auch zu negativen Behördenentscheidungen führen.

Gerade für das Bundesland Tirol und seiner besonderen Situation im Hinblick auf verschiedenste Umweltbelastungen, auch bedingt durch die Topographie und das Mikroklima im Gebirgsraum (Inversion, Talwindsysteme, etc.), durch Verkehr, Hausbrand usw. birgt jede Änderung respektive Reduktion von bestehenden Schutznormen bzw. Verfahrensvorgaben (gleichgültig ob durch Völker-, Unions- oder nationales Recht) eine potentielle Gefahr für den hochsensiblen alpinen Lebens-, Kultur-, Natur-, Erholungs- und Wirtschaftsraum und am allermeisten für die menschliche Gesundheit.

Bei näherer Betrachtungsweise des vorliegenden Entwurfs, werden vorwiegend Gebiete der bestehenden Verordnung aus dem Jahr 2015 (Vergleich dazu die Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete - Luft zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000) herausgenommen oder eingeschränkt. Dies ist zumindest argwöhnisch zu betrachten, da die derzeitige Bundesregierung klar die Zielsetzung der Deregulierung und Verfahrensbeschleunigung ausgerufen hat und für diese beiden oft „inhaltsleeren" Begrifflichkeiten schon in der nahen Vergangenheit bereit war, einige Opfer zu bringen (Verfahrensautomatismus im Standortentwicklungsgesetz, Regulierung der Parteistellung von NGOs im UVP-G, etc.). Dieser Verdacht erhärtet sich zudem, da in den Erläuternden Bemerkungen (EB) unter dem Punkt „*der finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte*" zu entnehmen ist, dass aufgrund der neuen Verordnung insgesamt weniger Einzelfallprüfungen als bisher notwendig sein werden. Es sollen überdies keine bzw. nur geringe finanzielle Auswirkungen auf Gebietskörperschaften bzw. Unternehmen entstehen.

Zu § 1 Abs. 2 lit. 5:
In dieser Bestimmung werden jene belasteten Gebiete aufgezählt, die das Bundesland Tirol betreffen.
Vergleicht man die geltende Fassung aus dem Jahr 2015 mit der nunmehrigen, fällt auf, dass einige Gebiete komplett oder punktuell gestrichen wurden.
Davon betroffen sind die Brennerautobahn A13 von Innsbruck bis zur Staatsgrenze mit Italien (*„ein Gebietsstreifen von 100m* bzw. *40m beideseits der Straßenachse im Bereich Innsbruck, Mutters, Natters, Patsch, Schönberg im Stubaital und weitere punktuelle Teilbereiche entlang dieser Transitroute bleiben bestehen"*), Teilbereiche der Gemeinden Schönberg im Stubaital, Brixlegg und Reith im Alpbachtal. Aus den EB (Seite 5) ist auszugsweise dazu zu entnehmen: *„Das bisher ausgewiesene Gebiet in Schönberg im Stubaital wird gestrichen, da davon ausgegangen werden kann, dass die NO_2 Belastung hier unter der Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge liegt. Der Nahbereich zur Autobahn bleibt durch § 1 Abs. 1 Z 5 lit. e weiterhin bestehen und als belastetes Gebiet ausgewiesen".*
Abgesehen davon, dass im Begutachtungsentwurf keine kompakt verständlichen Messdaten zur Verfügung gestellt wurden, ist zu konstatieren, dass die gewählte Vorgehensweise der punktuellen Verordnung von belasteten Gebieten aus unserer Sicht nicht zielführend ist. Im Hinblick auf die Wichtigkeit der Begutachtung ist auch zu kritisieren, dass keine kartographischen Darstellungen beigefügt sind, welche das Bundesland Tirol betreffen. Im Zeitalter graphischer und sonstiger Informationssysteme stellt dies, aus unserer Sicht, ein erhebliches Versäumnis dar. Die herausgenommenen Gemeindegebietsflächen liegen nämlich entweder entlang oder im Einzugsbereich von hochbelasteten Verkehrsknotenpunkten im Bundesland Tirol. Eine graphische Darstellung wäre da sehr hilfreich. Die Vorgehensweise des zuständigen Ministeriums ist daher unverständlich. Da auch die beigelegten Erläuternden Bemerkungen (EB) nur wenig erhellend sind, lehnen wir die aus unserer Sicht unreflektierte Herausnahme dieser Gebiete ab. Wir erachten die Herausnahme als einen Redimensionierungsversuch auf Wunsch oder Druck der Wirtschaft, damit Projekte in der Zukunft realisiert werden können, die bis dato einen größeren Verfahrensaufwand bzw. die Gefahr einer negativen Sachentscheidung bedeuten würden.

Überdies wollen wir in aller Deutlichkeit generell zur Schadstoffbelastung in Tirol weiter ausführen:
Die Verkehrsbelastung hat seit dem Jahr 2015 in ganz Österreich sehr stark zugenommen. Dies zeigt nicht nur die Tatsache von verschiedensten statistischen Auswertungen und Verkehrsberichten der Länder, sondern auch die von der ASFiNAG erzielten Mauterlöse im Jahr 2018 von PKW und LKW (€ 2,23 Milliarden im Jahr 2018 gegenüber € 2,08 Milliarden im Jahr 2017). Aus dem Verkauf von Vignetten wurden alleine € 502 Millionen lukriert.
Auch das illustriert, mit welchen Verkehrsproblemen Österreich und hier im Besonderen

das Bundesland Tirol zu kämpfen hat. Es bedarf an dieser Stelle auch keiner weiteren Ausführungen, dass durch das Steigen der Verkehrsbelastung nicht nur der Lärm, sondern insbesondere auch die Schadstoffbelastung (Stickoxide (NO_x), Stickstoffdioxid (NO_2), Feinstaub (PM_{10}), etc.) korrespondierend zunimmt.

Um dies beispielhaft zu verdeutlichen:
Das in den EB genannte Stickstoffdioxid (NO_2) bildet zusammen mit Kohlenwasserstoff die Hauptvorläufersubstanz für die erhebliche Ozonbelastung. Der Haupterzeuger dieses schädlichen Umweltgiftes ist neben den verwendeten Raumheizungsanlagen (vorwiegend Öl-Heizungen), der Straßenverkehr in all seinen Facetten. Die Auswirkungen von NO_2 Belastungen sind nicht nur für den menschlichen Körper sehr nachteilig, sondern auch für Pflanzen (Bleichung, Wachstum, vorzeitiges Altern der Blätter, etc.). Leider nimmt in den Wintermonaten die Belastung durch bodennahe Luftschichten an Tagen mit ausgeprägten Inversionswetterlagen verstärkt zu. Dies führt zudem zur Versauerung und Überdüngung von Böden und Gewässern, was sich schlussendlich wiederum auf die menschliche Gesundheit auswirkt. Dabei ist dieses Problem nicht nur dem „Schreckgespenst" LKW Transit zuzuschreiben, sondern ein erhebliches Stück ist auch dem eigenen Erfolg geschuldet. Im Tourismusland Tirol rollen mittlerweile ganzjährig Autokolonen in die weltbekannten Tourismusdestination. Die von Touristikern stolz Brust verkündeten Transportzahlen von 3,9 Millionen Fahrgästen alleine in der vergangenen Wintersaison in den 16 großen Schiregionen vom Arlberg bis Osttirol und der diversen Seitentäler etc. bieten einen Einblick in die Dimension der Problematik. Die Belastung mit Schadstoffen wächst dadurch in seiner Gesamtheit jedenfalls so an, dass das gesamte Bundesland mit Fug und Recht als „Luftsanierungsgebiet" zu bezeichnen ist. Diese Tatsache wird deshalb in der öffentlichen Wahrnehmung verkannt, da Messungen bzw. die Ausweisung von Toleranzmengen bzw. Mittelwerte dies anders darstellen. Auf Seite 5 der EB kommt dies auch beispielhaft zum Ausdruck: *„In den Jahren 2013 bis 2017 lag die Überschreitungshäufigkeit des PM_{10}-Grenzwertes in Innsbruck unter 26 Tagen. Hingegen wurde die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für den Jahresmittelwert NO_2 auch in den vergangenen Jahren überschritten".*

In diesem Zusammenhang erachten wir es auch als nicht ausreichend, wenn in den EB auf Seite 3 unter dem Punkt „Zur Luftgüte in Österreich" hinsichtlich der Belastung durch Feinstaub (PM_{10}) ausgeführt wird: *„Das Jahr 2016 wies die niedrigste PM_{10}-Belastung seit Beginn der Messungen im Jahr 2000 auf. Der Rückgang in den letzten Jahren steht vor allem in Zusammenhang mit den meteorologischen Situationen (bessere Ausbreitungsbedingungen infolge häufigerer Westwetterlage, warmes Wetter in den letzten Wintern ohne längere Kälteperioden, weniger Schadstofftransport aus Ostmitteleuropa)".* Da keine konkreten Messergebnisse dem Begutachtungsverfahren angeschlossen sind, können diese Ausführungen in den EB für Tirol nicht nachvollzogen werden. Aus unserer Perspektive

muss aber angemerkt werden, dass die letzten Winter in den westlichen Bundesländern sehr intensiv waren, was sich aktuell auch an den enormen Schneemengen seit Jahresbeginn 2019 zeigt. Es benötigt daher eine transparente Darstellung, wie sich dies auf den Feinstaub in naher Zukunft auswirkt.

In Zusammenhang mit der eng verbundenen Problematik des Verkehrslärms verweisen wir auf unsere ausführliche Stellungnahme zu den Lärmaktionsplänen im Jahr 2018 und fordern abschließend, dass generell Einzelfallprüfungen von UVP-pflichtigen Projekten hinsichtlich des Elements „Luft" bzw. der Schadstoffbelastung vorgenommen werden. Der Hinweis in den EB, dass es insgesamt nur ca. 20 Projekte gab, welche diese Prüfungsvorgaben auslösten, erachten wir als untaugliches Argument für eine Gebietseinschränkung.

Es ist allen mit der Sachlage Vertrauten klar, dass dieses Gesetz in seiner jetzigen (Begutachtungs-) Form wohl nur einen geringfügigen Einfluss auf die Luft- bzw. die Schadstoffbelastungen in Tirol hat.
Hier die Augen vor den erheblichen Problemen zu verschließen, indem Verfahrensregeln gelockert werden, erscheint uns als allzu kurzsichtig und hilft niemanden, vor allem nicht der Tiroler Bevölkerung.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:

(Erwin Zangerl)

Der Direktor:

(Mag. Gerhard Pirchner)