

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	

Zusätzlicher Müll für die MVA in Niehl

Von der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen wurde eine Anfrage zur Kölner RMVA gestellt. Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- 1. Wie hoch wären die Verluste saldiert, wenn eine Verbrennungslinie stillgelegt würde, wie schlägt sich das konkret jährlich für Modellhaushalte nieder, hat die AVG in den Jahren 2007 – 2011 als Teil des Stadtwerke-Konzerns Gewinne an den städtischen Haushalt abgeführt oder hat die AVG Verluste aus dem städtischen Haushalt ausgeglichen bekommen – ggf. jeweils in welcher Höhe?**

Eine Sicherung der Auslastung der RMVA mit möglichst hochpreisigen Abfällen sichert die Stabilität des Verbrennungsentgeltes und – soweit das Verbrennungsentgelt für die Abfallgebühren bestimmend ist – auch der Abfallgebühren.

Im Falle der Stilllegung würden Drittumsätze und Energieerlöse nicht mehr kostenmindernd für die preisrechtliche Kalkulation zur Verfügung stehen. Kosten der RMVA durch Verzicht auf diese Verbrennung würden aber nur unterproportional sinken. Ursächlich hierfür ist einerseits ein hoher Fixkostenblock, der auch bei Linienstilllegung weiter zu finanzieren ist. Hinzukommt, dass die stillgelegte Linie z. B. konserviert werden müsste.

Im Ergebnis führt dies dazu, dass das Verbrennungsentgelt – gegenüber heute ansonsten unveränderten Bedingungen – je nach Szenario im besten Fall um mehr als 14,00 €/t und im schlechtesten Fall um rund 23 €/t steigen müsste. Diese Kosten müssten letztendlich die Kölner Gebührenzahler tragen. Dies käme einer Gebührenerhöhung von 3,1 % bis 5,1 % gleich.

Hinzu kommen ökologische Aspekte:

Die RMVA leistet seit weit mehr als einem Jahrzehnt mit ihrer anerkannt guten Abgasreinigung für Köln einen maßgeblichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Die Abgaswerte unterschreiten die gesetzlichen Grenzwerte nicht nur deutlich, sondern oft um ein Vielfaches. Manche Stoffe sind sogar so gering, dass sie nicht nachgewiesen werden können.

Gleichwohl würden die heute verursachten Emissionen entsprechend anteilig bei Stilllegung einer Verbrennungslinie entfallen.

Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, muss hinterfragt werden, was mit diesen ausländischen Abfällen dann alternativ passieren würde. Hier kommen zwei Varianten in Betracht, da es sich ja nur um Restabfälle handeln soll:

- Deponierung

- Verbrennung an anderer Stelle.

Eine Deponierung organischer Stoffe führt zu den Problemen, aufgrund derer die Deponierung dieser Abfälle in Deutschland seit 2005 untersagt ist. Abgesehen vom Landschaftsverbrauch werden emissionsseitig Sickerwasser, vor allem aber Methanemissionen erzeugt. Methan ist 25 x umweltschädlicher als CO₂.

Würde in einer anderen Verbrennungsanlage verbrannt, würden zumindest nicht weniger Emissionen produziert, als bei einer Verbrennung in der RMVA Köln, weil die RMVA Köln im Rahmen der „besten verfügbaren Techniken“ auf EU-Ebene gelistet ist. Es wären also geringere Standards zu erwarten.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die luftseitigen Emissionspfade nicht ländergebunden sind.

Zur Frage der Gewinnabführung ist darauf hinzuweisen, dass die AVG keine Überschüsse in den städtischen Haushalt unmittelbar abgeführt hat. Überschüsse wurden an den Stadtwerke-Konzern als Gesellschafter der AVG ausgeschüttet.

2. Würde das Verkehrsaufkommen in Köln gleich bleiben (differenziert nach Bahn und LKW), da ja nicht mehr Müllverbrannt werden soll, wenn auswärtiger Müll verbrannt wird? In welchem Maße würde sich der Verkehr vermindern (differenziert nach Bahn und LKW), wenn eine Verbrennungslinie stillgelegt würde?

Das zur RMVA Köln verbrachte Gesamtabfallaufkommen würde sich auch bei Mitbehandlung ausländischer Abfälle nicht verändern. Daher ändert sich auch an der verkehrlichen Situation grundsätzlich nichts. Es ist allerdings zu erwarten, dass tendenziell eher mehr Abfälle per Bahn zur RMVA angeliefert würden. Für das Transportmittel Bahn gilt, dass mit zunehmender Transportentfernung der Transport wirtschaftlicher wird. Von je weiter weg der Abfall also käme, desto wahrscheinlicher würde der Transport über die Bahn oder auch per Schiff führen.

Würde eine Verbrennungslinie stillgelegt, so ist derzeit nicht genau zu prognostizieren, in welchem Bereich es zu weniger Verkehr kommt. Maßgeblich hierfür ist, dass bereits heute Gewerbeabfallmengen von Rath-Heumar per Bahn nach Köln-Niehl transportiert werden.

3. Ist zu beziffern, welche ökologischen Belastungen entstehen, wenn der bisher aus Köln und näherer Umgebung transportierte Müll aus der weiteren Umgebung und aus dem Ausland stammen würde und an welchen Radius ist dabei gedacht?

Zunächst ist mit Blick auf den Transport darauf hinzuweisen, dass im Zweifel heute vorhandene Mengen in der RMVA nur durch ausländische Abfälle substituiert werden würden, d. h., dass sich die Gesamtzahl der zugelassenen LKW-Bewegungen nicht verändern würde. Da auch keine anderen als die heutigen zugelassenen Abfälle verarbeitet werden sollen und die Rauchgasreinigung wie bisher betrieben wird, sind höhere Belastungen für Mensch und Umwelt nicht erkennbar. Welche ausländischen Abfälle schließlich verarbeitet werden, unterliegt den Marktregularien. Von daher ist die Angabe eines verbindlichen Radius aktuell nicht möglich. Angedacht sind aber beispielsweise Abfälle aus den Beneluxländern sowie aus Frankreich.

4. In welchem Umfang könnte Müll recycelt werden und welche technischen und logistischen Bedingungen bedarf dies gegebenenfalls?

Soweit Kölner Abfälle gemeint sind, so ist darauf hinzuweisen, dass die technischen Recyclingvoraussetzungen in Köln und in der Bundesrepublik geschaffen sind. Sofern ausländische Abfälle gemeint sind, ist darauf hinzuweisen, dass nur Restabfälle zur RMVA transportiert werden sollen. Dabei ist davon auszugehen, dass gemäß den EU-rechtlichen Vorgaben auf der Abfallerzeugerseite bereits die entsprechenden Recyclingmaßnahmen durchgeführt wurden.

5. In welchem Maße entstehen Schlacke (eher ca. 40 % oder eher 25 %, wie große Anteile können (umweltneutral) im Straßenbau verwendet werden und wie große anteile müssen deponiert werden und welche Belastungen würden sich dabei für die Umwelt ergeben?

Schlacken entstehen voraussichtlich zwischen 22 und 25 %. Diese Schlacken können nach Aufbereitung, d. h. Entschrottung, Klassierung und Reifung, grundsätzlich im Straßenbau und vergleichbaren Maßnahmen verwendet werden. Ein Deponierungsbedarf ergibt sich nur dann, wenn keine geeigneten Verwertungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Bei einer geordneten Deponierung ergeben sich darüber hinaus keine Belastungen für die Umwelt.