



II-5331 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/5-4/92

2275 IAB

1992-03-27

zu 22691J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober und Freunde(innen) vom 29.01.1992,
Zl. 2269/J-NR/92, "Maßnahmen gegen hohe Ozon-
konzentrationen im Verkehrsbereich"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Liegen dem Verkehrsminister derzeit Informationen vor über den Anteil des Individualverkehrs an den steigenden Ozonkonzentrationen?

Wenn ja, mit welchem konkreten Inhalt?"

Grundsätzlich muß angemerkt werden, daß von einer ständig steigenden Ozonkonzentration in den letzten Jahren nicht die Rede sein kann. Nimmt man nämlich den Durchschnitt der in Österreich von den Meßstellen gemessenen Ozonkonzentrationen, so ist in den letzten Jahren nicht eine Steigerung sondern ein leichtes Absinken der Ozonkonzentrationen festzustellen. Im langfristigen Trend über Jahrzehnte ist jedoch ein Anstieg der bodennahen Ozonkonzentration zu verzeichnen.

Zu den Anteilen des Individualverkehrs an den Ozonkonzentrationen kann aufgrund der Komplexität der zu Ozon führenden Reaktionen, an denen nicht zuletzt auch die Sonneneinstrahlung und damit die Strahlungsdichte beteiligt ist, keinerlei Aussage getroffen werden. Auch das Kohlenwasserstoff/Stickoxid-Verhältnis und das Verhältnis der Konzentration NO_2 zu NO spielt eine Rolle bei der Ozonbildung. Die einzigen gesicherten Aussagen zur Beantwortung der Anfrage lassen sich über die

- 2 -

Ozonvorläufersubstanzen treffen. Der Report des Umweltbundesamtes mit dem Titel "Materialien für eine Ozonstrategie" gibt die verkehrsbedingten Anteile an den Ozonvorläufersubstanzen wieder: Bei NOx-Emissionen etwa 70 % und bei den Emissionen von leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffen etwa 35 %.

Zu Frage 2:

"Welche konkreten Maßnahmen wurden seit Beginn der Amtszeit von Verkehrsminister Streicher bislang im Bereich der Verkehrspolitik zur Senkung der Ozonkonzentrationen im Detail gesetzt?"

Alle Maßnahmen, die seit der 18. KDV-Novelle zur Reduktion der Schadstoffemissionen aus Kraftfahrzeugen gesetzt wurden (siehe Beilage). Darüber hinaus sind alle verkehrspolitischen Maßnahmen, die bisher getroffen wurden, ebenfalls unter dem Aspekt der Vermeidung der Ozonvorläufersubstanzen zu sehen. Diese verkehrspolitischen Maßnahmen sind im Gesamtverkehrskonzept zusammengefaßt, welches der Anfragebeantwortung Zl. 2266/J-NR/1992 beigelegt ist.

Zu den Fragen 3, 4 und 5:

"Welchen meßbaren Detailerfolg zeigten die einzelnen Maßnahmen jeweils?"

Wie entwickelten sich seit dem Jahr 1987 die gesamten jährlichen Stickoxidemissionen aus dem Individualverkehr?

Wie entwickelten sich seit dem Jahr 1987 die jährlichen Gesamtemissionen an Kohlenwasserstoffen aus dem Individualverkehr?"

NOx-Emissionen	1987:	148.200 t/a
	1988:	142.600 t/a
	1989:	137.100 t/a
	1990:	129.600 t/a
	1991:	124.100 t/a

- 3 -

Kohlenwasserstoffemissionen:	1987:	95.300 t/a
	1988:	93.900 t/a
	1989:	88.700 t/a
	1990:	80.700 t/a
	1991:	74.100 t/a

Bei den Stickoxiden konnten im Zeitraum seit 1987 ca. 24.000 t/a und bei den Kohlenwasserstoffen ca. 21.000 t/a eingespart werden. Das ist eine Verminderung um 16 bzw. 22 %.

Diese Emissionsreduktion ist auch immissionsseitig meßbar. Beispielsweise ist der Halbjahresmittelwert (Jänner bis Juni) an der autobahnbeeinflussten Maßstelle Hall in Tirol von 37,2 ppb NO₂ im Jahr 1989 auf 30 ppb NO₂ im Jahr 1991 gesunken. Die Jahresmittelwerte für NO₂ an der Meßstelle Innsbruck-Zentrum sanken von 44 ppb 1986 auf 29 ppb im Jahr 1990.

Zu Frage 6:

"Welche Maßnahmen hält der Verkehrsminister für die allernächste Zukunft im Verkehrsbereich zur Senkung der Ozonkonzentrationen für unbedingt erforderlich? Wann sollen diese konkreten Maßnahmen im Detail gesetzt werden?"

Die Maßnahmen der Schadstoffreduktion bei Kraftfahrzeugen müssen konsequent fortgesetzt und für Mitte der 90er Jahre eine weitere Stufe bei der Abgasgesetzgebung für PKWs und LKWs festgelegt werden. Darüber hinaus sind alle Maßnahmen zu setzen, die zur Verflüssigung und Beruhigung des Verkehrs dienen sowie organisatorische Maßnahmen zur Verkehrslenkung, wie sie im Gesamtverkehrskonzept dargelegt sind. Mit diesen Maßnahmen wird es möglich sein, eine Reduktion der verkehrsbedingten Schadstoffe um 50 % bis zum Jahr 2000 zu erreichen.

Wien, am 18. Juli 1992
Der Bundesminister

ZEITPLAN IM ÜBERBLICK

Jänner 1985: Beginn der Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen.

1.4.1985: Beginn der Umstellungsphase des Tankstellennetzes auf unverbleites Normalbenzin.

30.9.1985: Ende der Umstellungsphase: An jeder Tankstelle in Österreich unverbleites Normalbenzin.

1.10.1985: Beginn der Auszahlung der Umweltprämie; gleichzeitig Anhebung der KFZ-Steuer für alle umweltbelastenden Fahrzeuge mit Benzinmotoren und mehr als 1,5 Liter Hubraum.

1.1.1986: Alle erstzugelassenen Dieselfahrzeuge müssen die US-Vorschriften 1983 erfüllen; gleichzeitig erste Redzierung der Förderung für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum über 1,5 Liter von S 7.000,-- auf S 5.500,--.

1.4.1986: Weitere Reduzierung der Förderung für Fahrzeuge über 1,5 Liter Hubraum auf S 4.500,--.

1.7.1986: Weitere Reduzierung der Förderung für Fahrzeuge über 1,5 Liter Hubraum auf S 3.500,--.

1.10.1986: Weitere Reduzierung der Förderung für Fahrzeuge über 1,5 Liter Hubraum auf S 2.500,--.

- 1.1.1987: Verpflichtende Einführung der amerikanischen Abgasvorschriften 1983 für Fahrzeuge über 1,5 Liter Hubraum; Ende der Förderung für diese Fahrzeugkategorie. Erste Reduzierung der Förderung für diese Fahrzeugkategorie. Erste Reduzierung der Förderung für umweltfreundliche Fahrzeuge mit weniger als 1,5 Liter Hubraum auf S 5.500,--.
- 1.4.1987: Reduzierung der Förderung für Fahrzeuge mit weniger als 1,5 Liter Hubraum auf S 4.500,--.
- 1.7.1987: Reduzierung der Förderung für Fahrzeuge mit weniger als 1,5 Liter Hubraum auf S 3.500,--.
- 1.10.1987: Letzte Reduzierung der Förderung von Fahrzeugen mit weniger als 1,5 Liter Hubraum auf S 2.500,--.
- 1.10.1987: Verpflichtung für alle Fahrzeuge unter 1,5 Liter Hubraum bei Erstzulassung die amerikanischen Abgasvorschriften 1983 einzuhalten. Ende der Förderungs- und Umstellungsphase.
- 1.1.1988: Einführung verpflichtender Abgasgrenzwerte für LKW >3,5 t
- 1.1.1989: Einführung der LDT-84 (light duty truck)-Regelung für leichte Nutzfahrzeuge
- 1.10.1989: Verpflichtende Abgasbegrenzung für Mopeds bei der Zulassung; Einführung des Mopedkatalysators
- 1.10.1989: 1. Stufe der verpflichtenden Abgasbegrenzung für Motorräder

- 1.12.1989: Einführung eines Nachtfahrverbotes für LKW über 7,5 t auf den Transitrouten mit Ausnahme lärmarmer LKW
- 1.10.1990 1. Stufe der verpflichtenden Abgasbegrenzung für Kleinmotorräder
- 1.10.1991: Einführung der strengen amerikanischen Abgasgrenzwerte für LKW über 3,5 t
- 1.1.1993: Verbot von Blei im Benzin
- 1.1.1993: Verschärfung der Partikelgrenzwerte für LKW über 3,5 t
- 1.10.1993: Letzte Stufe der Lärm- und Abgasregelungen für Motorräder