

Anfrage

der Abgeordneten Steier und GenossInnen
an den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit
betreffend Schadstoffemissionen des Off-Road-Sektors

Off-Road-Fahrzeuge kommen in der Land- und Forstwirtschaft, in der Industrie, im Baugewerbe, aber auch im Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr sowie in privaten Haushalten (Baumaschinen, Kompressoren, land- und forstwirtschaftliche Maschinen wie Traktoren, Gabelstapler, Maschinen zur Instandhaltung von Straßen,.....) zum Einsatz. Der Off-Road-Sektor mit seinen unterschiedlichsten Verbrennungskraftmaschinen hat einen nicht unwesentlichen Anteil an den Schadstoffemissionen:

Im UBA-Bericht „EMISSIONSTRENDS 1990-2003“, 06.2005 ist dazu u.a. nachzulesen, dass

- etwa 11 % der Treibhausgasemissionen von Off-Road-Geräten der Land- und Forstwirtschaft und 20% der TSP-Emissionen (Gesamtschwebestaub) von Off-Road-Fahrzeugen stammen (2.300 Tonnen);
 - der Anteil des Off-Road-Sektors im Bereich PM10-Emissionen 22 % beträgt;
 - im Bereich der PM2,5-Emissionen der Off-Road-Sektor 24% verursacht (alle Daten bezogen auf den Sektor Kleinverbraucher)
 - und Off-Road-Fahrzeuge und andere Geräte wie selbstfahrende Bau-Maschinen, die in der Bauwirtschaft und Industrie zum Einsatz kommen, einen nicht unbedeutenden Anteil an den Staubemissionen haben.

Vorgaben über Abgasemissionen von Off-Road-Maschinen sind auf Basis von EU-Vorgaben (RL 97/68/EG) mit der MOT-Verordnung BGBl II 2004/422 geregelt. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist aber lediglich in der Typenprüfung für Neugeräte relevant. Die Einhaltung der tatsächlichen Emissionswerte wird - anders als bei Kraftfahrzeugen („KFZ-Pickerl-Prüfung“) – keiner periodischen Prüfung unterzogen. Darüber hinaus ist festzustellen, dass aufgrund der langen Lebensdauer von Off-Road-Maschinen (bis zu 20 Jahren!) der Großteil einen äußerst hohen Schadstoffausstoß aufweist.

Maßnahmen für bestehende Baumaschinen können auf Ebene der Länder im Rahmen des IG-Luft nur in besonders belasteten Gebieten mit Feinstaub-Grenzwertüberschreitungen getroffen werden: So hat der nicht unerhebliche Beitrag der Emissionen der Bauwirtschaft zur PM10-

Belastung dazu geführt, dass das Land Tirol mit 1.11.2005 eine Partikelfilterpflicht für große Baumaschinen und Wien im Rahmen des 2. Maßnahmenpakets im September 2005 eine Dieselpartikelfilterpflicht für Off-Road-Dieselmotoren verordnet haben.

Aufgrund der geplanten Novellierung des IG-Luft im Rahmen des Umweltrechtsanpassungsgesetzes 2005 wird aber eine Maßnahme nach dem letzten Stand der Technik (Partikelfilter gemäß VERT-Liste) für mobile Off-Road-Maschinen generell verhindert (siehe § 13 Abs. 2) bzw. ist unklar, ob derartige Verordnungen für andere, vorwiegend stationäre Off-road-Maschinen künftig in IG-L-Sanierungsgebieten überhaupt noch erlassen werden können.

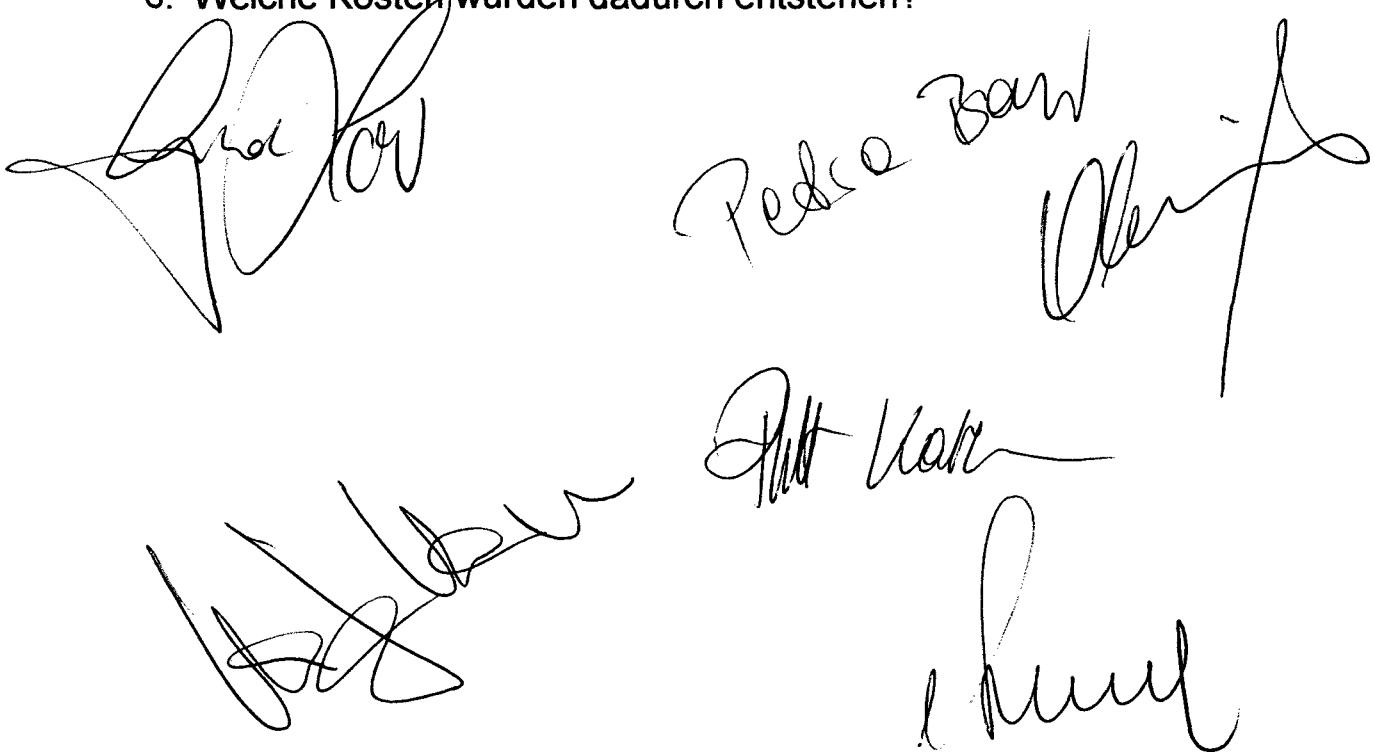
Das auf der Homepage des Lebensministerium publizierte Papier „Optionen zur Verminderung der PM10-Belastung in Österreich“ (<http://www.lebensministerium.at/article/articleview/43309/1/8665/>), welches von einer Bund-Länder-Expertenarbeitsgruppe ausgearbeitet wurde, sieht auch einige Maßnahmen vor, die den Off-Road-Sektor betreffen: unter anderem den Einbau von Dieselpartikelfiltern bzw. Partikelkatalysatoren im Off-Road-Bereich und die Kontrolle der Einhaltung von Emissionsstandards bei im Off-Road-Bereich eingesetzten Fahrzeugen. Dies untermauert die Richtigkeit der Empfehlungen von ExpertInnen, angesichts hoher Emissionen und langer Lebensdauer von Off-Road-Geräten den Einsatz von Abgasnachbehandlungssystemen zu forcieren – und zwar sowohl für Neuanschaffungen als auch zur Nachrüstung.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit nachstehende

Anfrage:

1. Das in der Einleitung zitierte Optionen-Papier führt auf Seite 15 als Maßnahme die Kontrolle der Einhaltung von Emissionsstandards bei im Off-Road-Bereich eingesetzten Fahrzeugen an. Arbeitet ihr Ressort an einer entsprechenden rechtlichen Grundlage?
2. Ist die Einführung regelmäßiger und verpflichtender Überprüfungen der Einhaltung der vorgeschriebenen Abgaswerte von Off-Road-Motoren („Pickerl für Offroad-Motoren“ ähnlich der § 57a KFG-Begutachtung bei Kraftfahrzeugen) geplant und wenn ja, ab wann?

3. Wie viele Off-Road-Fahrzeuge wären davon betroffen (bitte nach den Sektoren Land- und Forstwirtschaft/Industrie/Baugewerbe/Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr gegliedert anführen)?
4. Treten Sie für eine generelle Verpflichtung ein, bei Geräten im Off-Road-Bereich den Einbau von Dieselpartikelfiltern bzw. Partikelkatalysatoren als Maßnahme aufgrund des letzten Stands der Technik vorzusehen?
5. Wenn ja, wie viele Off-Road-Geräte wären davon betroffen (bitte nach den Sektoren Land- und Forstwirtschaft/Industrie/Baugewerbe/Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr gegliedert anführen)?
6. Welche Kosten würden dadurch entstehen?



The image contains several handwritten signatures and names in black ink, likely responses to the survey questions. The signatures are fluid and cursive. The names visible are:

- Reinhard Körber (top left)
- Reinhard Bahr (top center)
- Oliver (top right)
- Wolfgang (bottom left)
- Reinhard Körber (center)
- Ulrich (bottom right)