

XXII. GP-NR**227 /A (E)****2003 -09- 24**

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

betreffend beschleunigte Aus- und Nachrüstung dieselbetriebener Kraftfahrzeuge mit Partikelfiltern

Wie das Umweltbundesamt feststellt, ist der Verkehr - nicht zuletzt aufgrund der signifikanten Anstrengungen zur Emissionsreduktion in Industrie und Gewerbe - bei vielen Emissionsgruppen nicht nur Hauptquelle klimaschädlicher Gase, sondern generell ein Hauptverursacher für Luftverschmutzung in Österreich. Dabei enthalten Dieselabgase dreimal so viele Stickoxide und bis zu eintausendfach mehr Rußpartikel im Vergleich zu Abgasen aus benzinbetriebenen Ottomotoren. Insgesamt sind Dieselabgase bis zu zehnmal giftiger als Benzinabgase.

Speziell die Partikelemissionen sind in den letzten Jahren ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt, da sich die Indizien für ihre Gesundheitsschädlichkeit bis hin zu krebserregender Wirkung massiv verdichtet haben. Die besonderen gesundheitlichen Risiken stehen vor allem mit der Lungengängigkeit der Fein- und Feinstpartikel in Zusammenhang. Laut Weltgesundheitsorganisation WHO verursachen die Rußpartikel in Österreich pro Jahr rund 2.400 Todesfälle (somit zweieinhalbmal so viele wie Verkehrsunfallopfer), weiters mehr als 2.600 Fälle chronischer Bronchitis und mehr als 55.000 Asthmaanfalle.

Mit technisch vergleichsweise simplen Filtern kann die Rußpartikelbelastung um 99,9 Prozent verringert werden. Diese gehören für neue PKW einiger (vor allem französischer) Marken bereits zur Normausstattung. Nach langem Widerstand haben jüngst einige (vor allem deutsche) Produzenten Neuwagen mit Partikelfiltern für das Jahr 2004 angekündigt. Von flächendeckender Ausrüstung bei Neu-PKW wird jedoch über 2004 hinaus nicht die Rede sein. Zudem ist mit der Ausrüstung von Neuwagen der in Österreich aufgrund langjähriger ungerechtfertigter Steuerbegünstigungen hohe Anteil von Dieselfahrzeugen im bestehenden Fahrzeugpark - Österreich steht mit weit über 200 Diesel-PKW pro 1000 Einwohner an der EU-Spitze - nicht erfasst. Dasselbe gilt für Nutzfahrzeuge, wobei in den letzten Jahren vor allem der Anteil von leichten Nutzfahrzeugen an der Gesamtpartikelbelastung stark angestiegen ist.

Die seit 2001 geltenden EU-Grenzwerte für Feinstaub/Partikel können in einer Reihe österreichischer Regionen regelmäßig nicht eingehalten werden. Dazu gehören das Unterinntal mit seiner Transitverkehrsbelastung, aber auch die meisten Ballungsräume, prominent etwa Linz, Graz und Innsbruck, sowie Beckenlagen wie etwa Lienz in Osttirol. Durch die bereits festgeschriebene weitere Verschärfung der Bestimmungen (Reduktion der zulässigen jährlichen Zahl von Tagen mit Grenzwertüberschreitungen bereits per 2004) wird sich das Problem absehbar nicht von selbst lösen, sondern tendenziell eher verschärfen.

Auf die erforderliche rasche, selbsttätige Lösung des Problems von „oben“ (EU, ...) oder „außen“ (Wirtschaft, ...) zu hoffen, wird nicht zum Ziel führen. Die ab dem Jahr 2005 vorgeschriebenen strengeren Euro-4-Grenzwerte für PKW erlauben noch immer 25-fach höhere Rußpartikelwerte, als Dieselmotoren mit Partikelfilter bereits heute erzielen. Strengere Grenzwerte auf EU-Ebene sind daher dringend notwendig, werden aber ohne Initiative Österreichs nicht „vom Himmel fallen“. Eine wesentlich raschere und weitgehendere Partikelreduktion durch Verschärfen und Vorziehen der derzeit erst für 2010 geplanten Euro-5-Grenzwerte ist erforderlich, entsprechende Vorstöße sind durch Deutschland und Frankreich erfolgt, leider ohne Österreich.

Längst sind auch preisgünstige Nachrüstfilter auf dem Markt; eine Nachrüstung auch von LKW und insbesondere ihre Nachrüstung für die Durchquerung von schadstoffbelasteten Gebieten (zB Sanierungsgebiete nach IG-Luft) wäre zudem eine griffige Maßnahme für eine Reduktion der LKW-bedingten Luftverschmutzung. Maßnahmen wie die Schweizer Verordnung, mit der die Verwendung von Partikelfiltern auf Baustellen vorgeschrieben wird, zeigen den beträchtlichen politischen Handlungsspielraum. Leider bleibt dieser Handlungsspielraum derzeit in Österreich ungenutzt, obwohl verkehrspolitische Vertreter der Regierungsparteien das Gegenteil versprochen haben, so etwa ÖVP-Verkehrsstaatssekretär Kukacka im Nationalratswahlkampf 2002.

Auch die wichtige Einführung schwefelarmer Treibstoffe im Jahr 2004 löst das Problem nicht, da die Größe der Partikel zwar reduziert wird, die Teilchenanzahl und damit die Gesundheitsgefährdung aber im Wesentlichen gleichbleibt. Nur durch eine Rußpartikelfilter-Pflicht können in Österreich die Gesundheitskosten in Folge der Luftverschmutzung rasch und nachhaltig und nach Berechnungen des VCO um nicht weniger als 270 Millionen Euro pro Jahr gesenkt werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend zielführende Initiativen für eine verpflichtende Einführung von Partikelfiltern für neue dieselbetriebene Fahrzeuge sowie für eine verpflichtende Nachrüstung von dieselbetriebenen Fahrzeugen mit Partikelfiltern, jeweils zum frühestmöglichen Zeitpunkt, zu setzen.

Die Bundesregierung wird weiters aufgefordert, die nötigen Schritte für die Umsetzung derartiger Maßnahmen auch auf europäischer Ebene sowie für die Verschärfung bestehender europäischer und nationaler Regelungen zur Reduktion der Gesundheitsbelastung durch verkehrsbedingter Luftverschmutzung zu setzen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Umweltausschuß vorgeschlagen