

536/A(E) XXII. GP

Eingebracht am 02.03.2005

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Steier, Krainer

und GenossInnen

betreffend ein Maßnahmenpaket zur Senkung der Emissionen von Feinstaub und Schwebestaub

Die Belastung der Luft mit Staub in Form von Schwebestaub (TSP) und Feinstaub (PM10, Partikel mit einem Durchmesser kleiner als 10 µm) wird zu einer immer bedeutenderen Herausforderungen für die Luftreinhalte-Politik. Wie der 7. Umweltkontrollbericht 2004 dazu feststellt kommt es „bei Feinstaub (PM10) in Österreich verbreitet zu Grenzwert-Überschreitungen Überschreitungen des IG-L-Grenzwertes für Schwebestaub traten in den Jahren 2000 bis 2002 u.a. in Wien, Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck, Lienz und einer Reihe kleinerer Städte in Kärnten und in der Steiermark auf.

Seit 1990 sind die Feinstaub-Emissionen um 5% auf etwa 47.000 Tonnen, die Schwebestaubemissionen von 74.000 Tonnen auf rund 80.000 Tonnen 2001 angestiegen. Größter Emittent ist die Industrie mit 39% der Gesamtemissionen an Feinstaub, gefolgt vom Verkehr mit 20% der Emissionen (Rußpartikel und Abrieb), die Landwirtschaft (15%), Kleinverbraucher (23%) und die Energieversorgung (3%) (alle Daten Stand 2002; Quelle Umweltbundesamt). Vor allem Städte und verkehrsnahe Gebiete leiden unter zu hohen Staub- und hier besonders Feinstaub-Belastungen.

Mittlerweile belegen zahlreiche internationale Untersuchungen und Studien die Gesundheitsgefährdung durch lungengängigen Feinstaub. Die umfassende Beobachtung von Feinstaub wird in Österreich erst seit relativ kurzer Zeit - nämlich seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 1999/30/EG - systematisch vorgenommen. So stellt der 7. Umweltkontrollbericht dazu fest, dass „Aussagen über einen Trend der PM 10-Belastung aufgrund der kurzen Messreihen (ab 2000) noch nicht möglich sind“.

Der seit 1.1.2005 geltende Grenzwert der Richtlinie 1999/30/EG sieht einen Tagesmittelwert für Feinstaub PM10 von 50 µg/m³ bei 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr vor; der Jahresmittelwert beträgt 40 µg/m³. Bei Durchsicht der Messergebnisse der 90 PM10-Mess-Stellen in Österreich waren bereits in den vergangenen Jahre zahlreiche Überschreitungen feststellbar, wobei sich diese Tendenz auch 2003 fortgesetzt hat. Das seit Juli 2005 drohende EU-Rechtsverletzungsverfahren aufgrund der Überschreitungen im Großraum Graz legt die Dringlichkeit von raschen Maßnahmen nahe.

Maßnahmen zur Verringerung der Feinstaub-Emissionen müssen an allen Emittentengruppen ansetzen. Berücksichtigt werden muss ferner, dass nur in Sanierungsgebieten aufgrund der RL 1999/30/EG mit strengeren Emissionsnormen gearbeitet werden kann, im restlichen Bundesgebiet dagegen kann nur mit steuerlichen Anreizen und Förderungen gearbeitet werden, wobei im gewerblich-industriellen Bereich das Beihilfenrecht zur voll zur Anwendung kommt. Finanziert sollen daher die Maßnahmen aus Mitteln der MÖSt und der ersatzlosen Streichung des Agrardiesels (50 Mio€). Besonderes Augenmerk sollte aber jener Sektor bekommen, der die höchsten Zuwachsraten an besonders kleinen und gefährlichen Feinstaub-Emissionen (PM 10 und PM 2,5) hat: der Verkehr.

Da der Immissionsschutz auf Ebene der Länder vollzogen wird, die Emissionsnormen und relevanten steuerlichen Abgaben jedoch auf Bundesebene festgelegt wird und die Feinstaub-Problematik ein überregionales Problem darstellt, wäre ein strategisches Gesamtpaket des Bundes und der Länder zur Senkung der Emissionen von Feinstaub und Schwebestaub von besonderer Bedeutung.

Während Motorfahrzeuge die Abgase des Straßenverkehrs bei hoher Fahrgeschwindigkeit stark verwirbeln, wird der Dieselruß-Ausstoß von Maschinen auf Baustellen viel weniger verdünnt. Vor allem in der Umgebung von schlecht durchlüfteten Baugruben und generell bei windarmen Wetterlagen können sich auf diese Weise eigentliche Schadstoffglocken bilden. Gemessen an den Emissionen eines Benzinmotors enthalten Dieselabgase nämlich die 100- bis 1000-fachen Konzentrationen an Partikeln. So bläst etwa ein leistungsstarker Bulldozer auf einer Straßenbaustelle im Dauerbetrieb pro Arbeitsschicht bis zu zwei Kilogramm krebserregenden Dieselruss in die Luft. Emissionsreduzierende Maßnahmen zeichnen sich hier durch eine besondere Kosten-Nutzen Relation aus und sind ein sinnvoller Schutz von Arbeitnehmerinnen und Anrainerinnen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft wird aufgefordert, ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Senkung der Emissionen von Feinstaub und Schwebestaub vorzulegen, wobei folgende Maßnahmen vorrangig umzusetzen sind:

Minderungsmaßnahmen im Straßenverkehr:

- o Erhöhung der Förderung für Dieselpartikelfilter bei Neufahrzeugen auf das Niveau der tatsächlichen Mehrkosten mit dem Ziel, so rasch als möglich eine möglichst flächendeckende Ausstattung aller Diesel-Pkw-Neufahrzeuge mit Partikelfiltern zu schaffen
- o Einführung einer zeitlich befristeten Förderung der Nachrüstung von

Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern, wobei die Gewährleistungsansprüche den Konsumentinnen gegenüber den Autoherstellern unberührt bleiben sollen.

- o Initiativen auf EU-Ebene, um eine weitere Verschärfung der Abgasgrenzwerte für Pkw und Lkw zu erreichen (Grenzwert-Vorschlag für 2010 - Euro-5)
- o Emissionsmindernde Maßnahmen für Nutzfahrzeuge, die im Off-Road-Bereich eingesetzt werden
- o Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Alternative zum motorisierten Individualverkehr
- o Wirksame Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene
- o Maßnahmen zur beschleunigten Aufkehrung von WinterstreuSplitt
- o Einführung einer ökologisch ausgerichteten und aufkommensneutralen Kraftfahrzeugssteuer für KFZ ab 3,5 Tonnen gestaffelt nach Emissionsnormen als ökonomischer Anreiz zur Umrüstung auf emissionsärmere Kraftfahrzeuge

Minderungsmaßnahmen im Bereich Industrie/Gewerbe

- o Maßnahmen zur Luftreinhaltung auf Baustellen (siehe Schweizer Modell)
- o Maßnahmen zur Emissionsminderung von Off-Road-Motoren (Baumaschinen und stationäre Motoren)
- o Maßnahmen zur Emissionsreduktion bei der Gewinnung/Bearbeitung/Transport von Sand, Kies und Steinen
- o Anpassung der Grenzwerte für Staubemissionen an den Stand der Technik bzw. Herabsetzung der Grenzwerte für Staubemissionen (insbesondere in Sanierungsgebieten)

Minderungsmaßnahmen im Bereich der Land- und Forstwirtschaft

- o Maßnahmenpaket zur Verringerung der Staubbelastung aus Bodenbewirtschaftung (Erntedurchführung, Brachezeitreduktion.....)
- o Abdeckung von Mist- und Güllelagern und Verringerung der Staubbelastung bei der Ausbringung
- o Verringerung der Staubbelastung von Säge- und Spanplattenwerken
- o Emissionsmindernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte (Nachrüstung mit Partikelfiltern, Verschärfung von Abgasnormen,...)

Minderungsmaßnahmen im Bereich Hausbrand

- o Rasche Umsetzung der Richtlinie 2002/91/EG über das Energieprofil von Gebäuden in Österreich mit dem Ziel der Beseitigung ineffizienter Heizungssysteme und Klimaanlagen
- o Bundesweites Verbot von Kohleheizungen in Sanierungsgebieten gemäß dem Immisionsschutzgesetz - Luft begleitet von Umstiegsförderungen für einkommensschwache Haushalte
- o Initierung und Koordinierung von Maßnahmen zum Ersatz von veralteten Heizungstechnologien durch effizientere - und damit weniger Feinstaub produzierende - Anlagen
- o Spreizung der Ökostromeinspeiseturife für Biomasseanlagen gemäß ihren Staubemissionen (Filterungsbonus)
- o Förderung nur mehr für Biomasseheizungsanlagen mit Filterung nach dem Stand der Technik im Rahmen der Umweltförderung