

JOSEF PRÖLL
Bundesminister

XXII. GP-NR

3188 /AB

2005 -09- 01

zu 3360/J

lebensministerium.at

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Zl. LE.4.2.4/0045-I 3/2005

Parlament
1017 Wien

Wien, am 30. AUG. 2005

Gegenstand: Schriftl.parl.Anfr.d.Abg.z.NR , Heidmarie Rest-Hinterseer,
Kolleginnen und Kollegen vom 8. Juli 2005, Nr. 3360/J, betreffend
Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem
Emissionshöchstmengengesetz

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Heidmarie Rest-Hinterseer, Kolleginnen und Kollegen vom 8. Juli 2005, Nr. 3360/J, betreffend Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Emissionshöchstmengengesetz, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Die Entwicklung der Emissionen der im Emissionshöchstmengengesetz-Luft (EG-L) genannten Schadstoffe zwischen 1980 und 2003 ist wie folgt:

- Bei zwei Schadstoffe konnten die Emissionen in der Vergangenheit massiv reduziert werden: Bei SO₂ um 90 % gegenüber 1980 bzw. 55 % gegenüber 1990 und bei NMVOC um knapp 60 % gegenüber 1980 bzw. 36 % gegenüber 1990;
- Bei NH₃ sind die Veränderungen gering; die Emissionen sind gegenüber 1990 um 5 % zurückgegangen. Bei NO_x sind die Emissionen bis zur Mitte der 1990er-Jahre zurückgegangen, seither ist ein leicht steigender Trend zu beobachten.



Die Ende 2004 erstellte Emissionsprognose auf Basis bisher gesetzter Maßnahmen weist bei SO_2 , NMVOC und NH_3 für das Jahr 2010 unter der Emissionshöchstmenge liegende Emissionen aus, bei NO_x wird diese überschritten. Im EU-Vergleich unterschreitet gemäß dem vorliegenden Entwurf zum Inventurbericht der Europäischen Umweltagentur Österreich als einziger Mitgliedstaat der EU-15 bereits bei zwei Schadstoffen die Emissionshöchstmengen, während die Hälfte der EU-15 diese noch bei keinem Schadstoff einhält. Die aktuellen Prognosen für 2010 weisen bei 12 der EU-15 NO_x -Emissionen über der Emissionshöchstmenge aus.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Ammoniak-Emissionen in Österreich im Jahr 2003 mit 54,5 Kt deutlich unter dem Zielwert von 66 Kt im Jahr 2010 zu liegen kamen. Der Verkehrssektor war hierbei für 1,41 Kt verantwortlich.

SCR-Systeme werden in den nächsten Jahren speziell bei schweren Nutzfahrzeugen zum Einsatz kommen, um die Stickoxidemissionen der Fahrzeuge drastisch zu reduzieren. Selbst bei einem breiten Einsatz der SCR-Technologie bei schweren Nutzfahrzeugen ist nach derzeitigem Wissensstand nicht mit einem deutlichen Anstieg der Gesamtemissionen aus diesem Sektor zu rechnen. Bei den weiteren im EG-L geregelten Schadstoffgruppen SO_2 und NMVOC ist im Verkehrssektor mit keinen Entwicklungen zu rechnen, welche zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führen wird. Bei SO_2 wird es durch die Einführung schwefelfreier Kraftstoffe und die flächendeckende Verfügbarkeit auch aufgrund der steuerlichen Begünstigung zu einer deutlichen Reduktion der Gesamtemissionen kommen.

Bei NMVOC hat die frühzeitige Einführung der Katalysatoren und Aktiv-Kohlefilter beim Tank sowie die Gaspendelleitungen bei den Tankstellen und die in Österreich durch das BMLFUW mit der Kraftstoff-VO bereits sehr früh erfolgte drastische Senkung des Benzolgehalts im Kraftstoff eine signifikante Absenkung der Emissionen des Verkehrs erreicht werden. Mit einem weiteren Rückgang wird gerechnet. Bei NO_x ist zwar im Pkw-Bereich aufgrund der durch das BMLFUW in der EU erfolgreich durchgesetzten verschärften Abgasgrenzwerte und der frühzeitigen Katalysatoreinführung in Österreich eine signifikante Reduktion eingetreten, diese ist aber durch die massive Zunahme des Lkw-Verkehrs und der Diesel-Pkw in Summe kompensiert.

siert worden, sodass zuletzt ein Wiederansteigen des gesamten NO_x des Verkehrs zu beobachten war.

Im Anlagenbereich sind keine Faktoren bekannt, die in den kommenden Jahren zusätzliche nennenswerte negative Wirkungen auf die Trends bei den einzelnen vom EG-L erfassten Schadstoffen haben könnten.

Zu Frage 3:

Da keine Faktoren bekannt sind, die in den kommenden Jahren deutliche zusätzliche negative Wirkungen auf die Trends der einzelnen im Gesetz genannten Schadstoffe haben werden, sind keine über die Schritte zur Erreichung der Emissionshöchstmenge für NO_x geplanten bzw. schon gesetzten hinaus notwendig.

Zu den Fragen 4 bis 7:

Für die Schadstoffe SO_2 und NH_3 wird davon ausgegangen, dass kein weiterer Handlungsbedarf besteht, da die Emissionen bereits im Jahr 2003 deutlich (SO_2 12,5%; NH_3 17,4%) unter den Vorgaben des EG-L liegen und keinesfalls mit einem Steigen der Emissionen über die Mengen des EG-L hinaus gerechnet wird. Auch bei NMVOC weist die aktuelle Emissionsprognose für das Jahr 2010 eine Unterschreitung der Emissionshöchstmenge gemäß EG-L aus.

Die Einhaltung der Emissionshöchstmenge für NO_x ab dem Jahr 2010 ist allerdings sehr schwierig. Einen wesentlichen Grund für die Problematik stellen Änderungen in der Methodik der österreichischen Luftschadstoffinventur nach 2000 dar, die dazu geführt haben, dass die Berechnungen deutlich höhere Emissionen ergeben, als zu jener Zeit, in der die der Richtlinie zugrunde liegenden Modellrechnungen und die Verhandlungen zu den Emissionshöchstmengen durchgeführt wurden. Dazu ist in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme des Tanktourismus gekommen; die Emissionen aus diesem Treibstoffverbrauch entstehen zwar nicht in Österreich, werden aber nach der derzeitigen Inventurmethode Österreich zugeschlagen. Zur Erreichung der Emissionshöchstmenge für NO_x werden folgende Schritte notwendig sein:

- Korrektur der Emissionen um den Anteil, der durch Tanktourismus verursacht wird.
- Lösung des Problemanteils, der durch geänderte Emissionsfaktoren durch schwere Nutzfahrzeuge entstanden ist.
- Ausschöpfen aller tragbaren Möglichkeiten der Emissionsreduktion auf nationaler Ebene. Wegen der großen wirtschaftlichen und finanziellen Reichweite der möglichen Maßnahmen wurde bereits eine Reihe von Studien über Minderungstechnologien, -potentiale und -kosten in den verschiedenen Bereichen durchgeführt. Die Daten wurden in Expertenarbeitsgruppen geprüft und z. T. durch zusätzliche Erhebungen ergänzt. Bei der Festlegung des Ausmaßes der Emissionsreduktion und der Maßnahmen müssen allerdings wichtige neue Erkenntnisse berücksichtigt werden:
 - Die auf den neuen Energieszenarien aufbauende aktualisierte Emissionsprognose. Die Emissionsprognose ist eine wesentliche Grundlage für die Maßnahmenplanung.
 - Die Ergebnisse der Überprüfung der Umsetzung der nationalen Klimastrategie. Dies ist für die Planung des Programms essentiell, da eine Reihe von Maßnahmen der Klimastrategie starke Auswirkungen auf die NO_x-Emissionen haben.

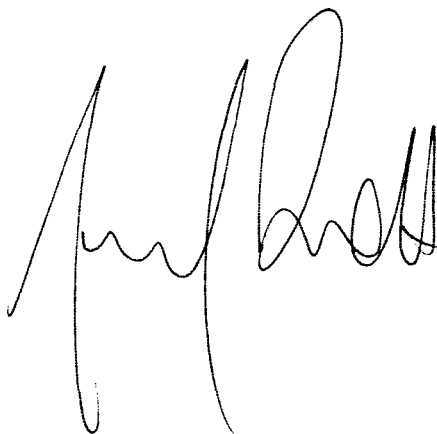
Mit diesen aktualisierten Daten wird ein Maßnahmenvorschlag für das Programm gemäß EG-L, der die Bereiche Verkehr, Industrieanlagen und Energieversorgung sowie Hausheizungen umfasst, erstellt werden.

Ich halte es daher für grundsätzlich möglich, dass mit der dargestellten Vorgangsweise die Emissionshöchstmengen gem. EG-L erreicht werden können. Für die Schadstoffe SO₂ und NH₃ und – nach derzeitigem Wissensstand – auch für NMVOC werden keine weiteren vorsorglichen Maßnahmen notwendig sein, um die Emissionshöchstmengen nach EG-L zu erreichen. Sollte es sich herausstellen, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen eine oder mehrere Emissionshöchstmengen nicht erreicht werden können, werden weitere Maßnahmen zu deren Erreichung gesetzt werden müssen.

Zu Frage 8:

Die Richtlinie erfordert eine Überprüfung, in deren Folge mit der Vorlage eines Kommissionsvorschlages für eine Änderung der Richtlinie – insbesondere der in Anhang I festgelegten nationalen Höchstmengen – zu rechnen ist. Im Rahmen der politischen Verhandlungen zu diesem Vorschlag werde ich mich für entsprechende Änderungen einsetzen.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'F' followed by a series of loops and a final vertical stroke.