
3892/AB XXII. GP

Eingelangt am 11.04.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Anfragebeantwortung

JOSEF PRÖLL

Bundesminister



lebensministerium.at

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

ZI. LE.4.2.4/0013-I 3/2006

Parlament
1017 Wien

Wien, am 7. April 2006

Gegenstand: Schriftl.parl.Anfr.d.Abg.z.NR Gerhard Steier, Kolleginnen und Kollegen vom 23. Februar 2006, Nr. 3993/J, betreffend Schadstoffemissionen des Off-Road-Sektors

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Gerhard Steier, Kolleginnen und Kollegen vom 23. Februar 2006, Nr. 3993/J, betreffend Schadstoffemissionen des Off-Road-Sektors, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Eingangs darf ich darauf verweisen, dass die meisten an mich gerichteten Fragen den Zuständigkeitsbereich des BMWA bzw. BMVIT betreffen.

Zu den Fragen 1 bis 3:

Grundsätzlich sind die Hersteller von Geräten und Maschinen für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen bzgl. Abgasemissionen verantwortlich und garantieren deren

Einhaltung über einen bestimmten Zeitraum bei normalem Betrieb. Die Einführung eines Pickerl für Off-Road zur regelmäßigen Prüfung der Motoren muss sich an den Kriterien Wirksamkeit hinsichtlich der Verbesserung der Emissionen durch eine solche Prüfung als auch an den dadurch verursachten Kosten orientieren; die Wirksamkeit der Maßnahme und damit die Verringerung der Belastung ist mit den verursachten Kosten abzuwägen.

Es gibt im Rahmen der Maßnahmen zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Emissionshöchstmengen (NEC RL) eine interministerielle Arbeitsgruppe, welche die damit zusammenhängenden Fragen koordiniert.

Zu den Fragen 4 und 6:

Eine aktuelle Bestandstatistik für alle Kategorien mobiler Geräte und Maschinen des Off-Roadbereichs ist derzeit nicht verfügbar. Die im Folgenden genannten Zahlen beruhen auf Schätzungen des Umweltbundesamtes.

Tabelle 1: geschätzter Bestand des Off-Roadverkehrs

	Geschätzter Bestand für 2005
Landwirtschaft	467.000
Forstwirtschaft	402.000
Industrie/Bau	77.000
Bahn	50.000
Schiffsverkehr	15.000
Militär	1.000

Zu Frage 5:

Mit der Richtlinie 97/68/EG wurden erstmals Emissionsgrenzwerte für mobile Maschinen und Geräte (Off-Road Motoren) eingeführt, die letzte Änderung durch die Richtlinie 2004/26/EG ist im Jahr 2004 abgeschlossen worden und legt Grenzwerte in mehreren Stufen (abhängig von der Geräteklasse) bis zum Jahr 2014 fest.

Damit werden nicht Technologien zur Abgasreinigung vorgeschrieben, sondern nur die Emissionsnormen, die bei der Typenprüfung einzuhalten sind. Eine weitere Absenkung der Emissionsgrenzwerte ist derzeit in der EU nicht vorgesehen, da der Zeitplan für die EGW bis 2014 festgelegt ist. In Österreich wird diese Richtlinie vom BMVIT und dem BMWA umgesetzt.

Zu Frage 7:

Eine Recherche bei einem Anbieter von Nachrüstlösungen von Partikelfiltern¹ ergab durchschnittliche Kosten von etwa €6.400,- (bei Baumaschinen mit Nennleistungen von ca. 55 kW wäre der Preis je Filter ca. €4.300,-). Eine Hochrechnung der Gesamtkosten ist jedoch nicht möglich, da es einer genauen Recherche bedarf, welche Maschinen überhaupt mit Partikelfilter ausgerüstet werden können.

Zu Frage 8:

Die Nachrüstung von Dieselpartikelfiltern in Baumaschinen stellt einen Schwerpunkt des Förderpakets zur Feinstaubreduktion dar (Gesamtdotation Industrieanlagen und Baumaschinen zusammen etwa 7,5 Mio. € in den Jahren 2005 und 2006).

Im neuen – seit Mitte 2005 eingeführten – Staubbüförderschwerpunkt wurden bisher 9 Projekte eingereicht. Drei davon betreffen die Abgasnachbehandlungssysteme bei Baumaschinen und -geräten. Diese sind derzeit noch in Bearbeitung bei der Abwicklungsstelle, der Kommunalkredit Public Consulting GmbH.

2005 wurden im Rahmen der Umweltförderung im Inland in Summe fünf staubrelevante Projekte gefördert und mit der Realisierung dieser Projekte werden 380,9 Tonnen Staub reduziert.

Neu eingeführte Förderungsschwerpunkte bedürfen einer gewissen Anlaufphase, um von den Zielgruppen wahrgenommen zu werden. Da die Bewerbung des Staubschwerpunktes im Herbst 2005 begonnen hat, sind die eingereichten Ansuchen zufrieden stellend.

Zu Frage 9:

Die Förderungsaktion wirkt insbesondere durch Staubmaßnahmen der Länder in ausgewiesenen Sanierungsgebieten. Damit sollte eine ausreichende Attraktivität der Förderungsaktion bestehen. Weiters haben Länder die Möglichkeit, weitergehende Maßnahmen zu beschließen, falls es die lokale Situation, wie z.B. bei Überschreitung der Immissions-

¹ <http://www.huss-umwelt.com/>

grenzwerte, erfordert. In diesem Sinne können die Bundesländer auch die Nachrüstung von Off-Road Maschinen mit Dieselpartikelfiltern fördern.

Zu Fragen 10 und 11:

Um die Partikelemissionen nachhaltig zu reduzieren, sind in sämtlichen Verursachergruppen Anstrengungen erforderlich. Der Straßenverkehr ist aufgrund seiner Bedeutung in Ballungsgebieten bezüglich der Gesundheitseffekte als relevanter einzustufen als beispielsweise Schiffsverkehr oder mobile Geräte und Maschinen in der Land- und Forstwirtschaft.

Partikelfilter in neuen Diesel-Pkw haben einen Abscheidgrad von mindestens 95% und reduzieren damit die Partikelemissionen wesentlich (Nachrüstsätze dagegen haben einen Abscheidgrad von gerade 50%). Gemäß Folgenabschätzung der Europäischen Kommission im Rahmen der geplanten Verordnung zu EURO 5 Kfz-Emissionsnormen werden die Zusatzkosten für Dieselpartikelfilter auf € 370,- pro Fahrzeug veranschlagt gegenüber Fahrzeugen, welche die EURO 4 Norm einhalten. Damit werden die Zusatzkosten für den Einsatz von Dieselpartikelfiltern in Neufahrzeugen durch die NoVA-Bonus Regelung abgedeckt. Diese Regelung hat sich für die Einführung von Partikelfiltern in neuen Diesel-Pkw als sehr erfolgreich erwiesen: Im Februar 2006 waren 37% der neu zugelassenen Diesel-Pkw mit Filtern ausgerüstet, dies entspricht einer Vervielfachung gegenüber dem Anteil vor der Einführung der NoVA-Regelung.

Durch die große Zahl der Pkw und ihre Konzentration in Ballungsgebieten ist der volkswirtschaftliche Nutzen durch Emissionsbegrenzungen bei den Diesel-Pkw als beträchtlich anzusehen. Die Einführung von Dieselpartikelfilter bei allen Diesel-Pkw vermindert die Feinstaubbelastung der Bevölkerung wesentlich und vermeidet volkswirtschaftliche Kosten. Aus Kosten-Nutzen Gründen für die Bevölkerung ist der Schwerpunkt der NoVA-Förderung gerechtfertigt.

Bei Baumaschinen erreichen wirksame Partikelfilter einen Abscheidgrad von 98 %. Die Kosten der Nachrüstung mit Dieselpartikelfilter werden, wie in der Beantwortung zu Frage 7 ausgeführt, auf durchschnittlich € 5.000,- veranschlagt und ist damit ein wesentlicher zusätzlicher Kostenfaktor. Die Nachrüstung von Dieselpartikelfiltern in Baumaschinen stellt deshalb einen Schwerpunkt des Förderpakets meines Ressorts zur Feinstaubreduktion im Off-Road-Bereich dar.

Der Bundesminister: