

Bericht

des Umweltausschusses

über den Antrag 227/A(E) der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Kolleginnen und Kollegen betreffend beschleunigte Aus- und Nachrüstung dieselbetriebener Kraftfahrzeuge mit Partikelfiltern

Die Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 24. September 2003 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„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 Dieselaabgase dreimal so viele Stickoxide und bis zu eintausendfach mehr Rußpartikel im Vergleich zu Abgasen aus benzinbetriebenen Ottomotoren. Insgesamt sind Dieselaabgase 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 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 VCÖ um nicht weniger als 270 Millionen Euro pro Jahr gesenkt werden.“

Der Umweltausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in Sitzungen am 9. März 2004, am 20. Oktober 2004 sowie am 1. Juni 2005 in Verhandlung genommen.

An der Debatte am 9. März 2004 beteiligten sich außer der Berichterstatterin Abgeordnete Dr. Evelin **Lichtenberger** die Abgeordneten Erwin **Hornek**, Mag. Ulrike **Sima**, Klaus **Wittauer** sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Dipl.-Ing. Josef **Pröll** und die Ausschussobfrau Abgeordnete Dr. Eva **Glawischnig**.

In dieser Sitzung brachte Abgeordnete Dr. Eva **Glawischnig** einen Entschließungsantrag betreffend „beschleunigte Aus- und Nachrüstung dieselbetriebener Kraftfahrzeuge mit Partikelfiltern“ ein.

An der Debatte am 20. Oktober 2004 beteiligten sich die Abgeordneten Karlheinz **Kopf**, Klaus **Wittauer**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Georg **Oberhaidinger**, Kai Jan **Krainer** sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Dipl.-Ing. Josef **Pröll**.

An der Debatte am 1. Juni 2005 beteiligten sich die Abgeordneten Kai Jan **Krainer**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Dipl.-Ing. Hannes **Missethon**, Gerhard **Steier**, Dipl.-Ing. Elke **Achleitner**, Dipl.-Ing. Uwe **Scheuch**, Konrad **Steindl**, Anton **Heinzl** sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Dipl.-Ing. Josef **Pröll** und die Ausschussobfrau Abgeordnete Dr. Eva **Glawischnig**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag 227/A(E) keine Mehrheit.

Weiters fand der am 9. März 2004 eingebrachte Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Eva **Glawischnig** keine Mehrheit.

Als Berichterstatterin für das Plenum wurde Abgeordnete Dipl.-Ing. Elke **Achleitner** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Umweltausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2005 06 01

Dipl.-Ing. Elke Achleitner

Berichterstatterin

Dr. Eva Glawischnig

Obfrau