

XXII. GP.-NR

3103 /J

08. Juni 2005

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

betreffend bisher fehlende Konsequenzen aus neuen Erkenntnissen zur Verursachung gesundheits- und umweltschädlicher Schadstoff-Emissionen insbesondere aus dem Verkehrssektor

Die wiederkehrenden und Jahr für Jahr noch zunehmenden Probleme mit Dieselruß/Feinstaub und Ozon sowie der deutlich steigende Beitrag des Verkehrs zum CO₂-Problem haben zu entsprechender gezielterer Ursachenforschung geführt und auch den Blick für bisher nicht im einzelnen wahrgenommene Ursachen geschärft.

Auch bei Vorliegen entsprechend eindeutiger Ergebnisse unterbleiben jedoch vielfach die nötigen Maßnahmen und die zugehörigen politischen Entscheidungen.

Aufgrund der gravierenden Gesundheits- und Umweltwirkungen der vom Verkehr verursachten bzw. mitverursachten Schadstoffbelastungen wäre es jedoch dringend erforderlich, konsequente Maßnahmen zur Belastungsreduktion zu ergreifen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Maßnahmen a) haben sie bereits gesetzt bzw. b) werden Sie wann im einzelnen setzen bzw. anregen oder unterstützen, um angesichts der ernüchternden Ergebnisse der Untersuchungen (u.a. ÖAMTC) zu den Folgen der Streckung der ehemals jährlichen wiederkehrenden Überprüfungen nach §57a KFG wieder dichtere, zB jährliche Prüfintervalle für die einzelnen betreffenden Fahrzeugkategorien einzuführen?
2. Welche Konsequenzen a) haben sie bereits gezogen bzw. b) werden Sie wann im einzelnen ziehen bzw. anregen oder unterstützen, um den im Jahresbericht 2004 der Bundesanstalt für Verkehr (versa) enthaltenen Ergebnissen des Abgas-Fernerkennungs-Projektes Rechnung zu tragen, wonach 25% der LKW für 50% der NO-Emissionen der LKW und – noch gravierender - 5% der PKW für 50% der CO-Emissionen der PKW verantwortlich sind?

3. Welche vorsorgenden Maßnahmen a) haben sie hierzu bereits getroffen bzw. b) werden Sie hierzu wann im einzelnen treffen bzw. anregen oder unterstützen, um die nachsorgenden Maßnahmen nach §56 KFG, die das vorhergehende Ertappen von „Emissionssündern“ erfordern, sinnvoll zu ergänzen?
4. Welche Informationen liegen Ihnen zum Beitrag des Chiptuning zur Schadstoff- sowie zur Lärm-Emissionsbilanz des Straßenverkehrs vor?
5. Welche Maßnahmen zur Eindämmung des negativen Beitrags von Chiptuning zur Umwelt- und Gesundheitsbilanz des Straßenverkehrs – von den nachteiligen Wirkungen für die Verkehrssicherheit einmal abgesehen - a) haben sie bereits gesetzt bzw. b) werden Sie wann im einzelnen setzen bzw. anregen oder unterstützen?
6. Welche Maßnahmen a) haben sie bereits gesetzt bzw. b) werden Sie wann im einzelnen setzen bzw. anregen oder unterstützen, um die sachlich völlig ungerechtfertigte Ungleichbehandlung von LKW und PKW bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten auf EU-Ebene abzustellen (nach wie vor sind bei LKW Grenzwerte pro kWh Motorleistung, bei PKW hingegen je km Fahrtstrecke die Regel, was durch die „Hintertür Leistungszunahme“ beim LKW weit größere Spielräume als beim PKW lässt)?
7. Wann wird Österreich die Richtlinie 2005/13/EG betreffend die Emissionen land- und forstwirtschaftlicher Zugmaschinen umsetzen?
8. Welche Festlegungen auf EU-Ebene sind bereits getroffen, was Schadstoffgrenzwerte sowie deren Verschärfung/Weiterentwicklung a) bei LKW, b) bei Bussen, c) bei PKW, d) bei Motorrädern und anderen einspurigen Kfz, e) bei mobilen Maschinen und Geräten, f) bei land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, g) bei sonstigen, nicht unter a) bis f) erfaßten Emittenten betrifft?
9. Welche Maßnahmen haben sie bereits gesetzt bzw. werden Sie wann im einzelnen setzen bzw. gegebenenfalls bei Ihren RegierungskollegInnen veranlassen, um auf EU-Ebene eine Vorziehung und/oder Verschärfung der bereits beschlossenen Schadstoffgrenzwerte sowie eine Weiterentwicklung dieser Grenzwerte in der bisher noch nicht erfassten Zeitspanne zu erreichen, und zwar a) bei LKW, b) bei Bussen, c) bei PKW, d) bei Motorrädern und anderen einspurigen Kfz, e) bei mobilen Maschinen und Geräten, f) bei land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, g) bei sonstigen, nicht unter a) bis f) erfaßten Emittenten?
10. Wie hoch war das Wachstum des energetischen Endverbrauchs a) des Verkehrssektors, b) des Sektors Land- und Forstwirtschaft jeweils von 1995 bis 2003 bzw. seit 2003?
11. Welche Maßnahmen werden Sie wann im einzelnen als Konsequenz aus dem durch Untersuchungen des IIASA und des UBA bekannt gewordenen höheren Beitrag der Landwirtschaft zum Feinstaubproblem (Emissionen der Feinstaub-Vorläufersubstanz Ammoniak) ziehen?