

3993 /J

Anfrage**23. Feb. 2006**

der Abgeordneten Steier und GenossInnen
an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und
Wasserwirtschaft
betreffend Schadstoffemissionen des Off-Road-Sektors

Off-Road-Fahrzeuge kommen in der Land- und Forstwirtschaft, in der Industrie, im Baugewerbe, aber auch im Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr sowie in privaten Haushalten (Baumaschinen, Kompressoren, land- und forstwirtschaftliche Maschinen wie Traktoren, Gabelstapler, Maschinen zur Instandhaltung von Straßen,...) zum Einsatz. Der Off-Road-Sektor mit seinen unterschiedlichsten Verbrennungskraftmaschinen hat einen nicht unwesentlichen Anteil an den Schadstoffemissionen:

Im UBA-Bericht „EMISSIONSTRENDS 1990-2003“, 06.2005 ist u.a. nachzulesen, dass

- etwa 11 % der Treibhausgasemissionen von Off-Road-Geräten der Land- und Forstwirtschaft und 20% der TSP-Emissionen (Gesamtschwebstaub) von Off-Road-Fahrzeugen stammen (2.300 Tonnen);
- der Anteil des Off-Road-Sektors im Bereich PM10-Emissionen 22 % beträgt;
- im Bereich der PM2,5-Emissionen der Off-Road-Sektor 24% verursacht (alle Daten bezogen auf den Sektor Kleinverbraucher)

- und Off-Road-Fahrzeuge und andere Geräte wie selbstfahrende Bau-Maschinen, die in der Bauwirtschaft und Industrie zum Einsatz kommen, einen nicht unbedeutenden Anteil an den Staubemissionen haben.

Vorgaben über Abgasemissionen von Off-Road-Maschinen sind auf Basis von EU-Vorgaben (RL 97/68/EG) mit der MOT-Verordnung BGBl II 2004/422 geregelt. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist aber lediglich in der Typenprüfung für Neugeräte relevant. Die Einhaltung der tatsächlichen Emissionswerte wird - anders als bei Kraftfahrzeugen („KFZ-Pickerl-Prüfung“) – keiner periodischen Prüfung unterzogen. Darüber hinaus ist festzustellen, dass aufgrund der langen Lebensdauer von Off-Road-Maschinen (bis zu 20 Jahren!) der Großteil einen äußerst hohen Schadstoffausstoß aufweist.

Maßnahmen für bestehende Baumaschinen können auf Ebene der Länder im Rahmen des IG-Luft nur in besonders belasteten Gebieten mit Feinstaub-Grenzwertüberschreitungen getroffen werden: So hat der nicht

unerhebliche Beitrag der Emissionen der Bauwirtschaft zur PM10-Belastung dazu geführt, dass das Land Tirol mit 1.11.2005 eine Partikelfilterpflicht für große Baumaschinen und Wien im Rahmen des 2. Maßnahmenpakets im September 2005 eine Dieselpartikelfilterpflicht für Off-Road-Dieselmotoren verordnet haben.

Aufgrund der geplanten Novellierung des IG-Luft im Rahmen des Umweltrechtsanpassungsgesetzes 2005 wird aber eine Maßnahme nach dem letzten Stand der Technik (Partikelfilter gemäß VERT-Liste) für mobile Off-Road-Maschinen generell verhindert (siehe § 13 Abs. 2) bzw ist unklar, ob derartige Verordnungen für andere, vorwiegend stationäre Off-Road-Maschinen künftig in IG-L-Sanierungsgebieten überhaupt noch erlassen werden können.

Das auf der Homepage des Lebensministerium publizierte Papier „Optionen zur Verminderung der PM10-Belastung in Österreich“ (<http://www.lebensministerium.at/article/articleview/43309/1/8665/>), welches von einer Bund-Länder-Expertenarbeitsgruppe ausgearbeitet wurde, sieht auch einige Maßnahmen vor, die den Off-Road-Sektor betreffen: unter anderem den Einbau von Dieselpartikelfiltern bzw. Partikelkatalysatoren im Off-Road-Bereich und die Kontrolle der Einhaltung von Emissionsstandards bei im Off-Road-Bereich eingesetzten Fahrzeugen. Dies untermauert die Richtigkeit der Empfehlungen von ExpertInnen angesichts hoher Emissionen und langer Lebensdauer von Off-Road-Geräten den Einsatz von Abgasnachbehandlungssystemen zu forcieren – und zwar sowohl für Neuanschaffungen als auch zur Nachrüstung.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nachstehende

Anfrage:

1. Werden Sie sich für regelmäßige und verpflichtende Überprüfungen der Einhaltung der vorgeschriebenen Abgaswerte von Off-Road-Motoren („Pickerl für Offroad-Motoren“ ähnlich der § 57a KFG-Begutachtung bei Kraftfahrzeugen) einsetzen?
2. Falls ja, gibt es dazu bereits konkrete Verhandlungen Ihres Ressorts mit BMWA und BMVIT?

3. Wenn nein, wie sind dann Ihrer Ansicht nach diesbezügliche abgastechnische Prüfungen bei § 57a KFG-Begutachtungen bei PKW zu begründen?
4. Wie viele Off-Road-Fahrzeuge wären von einem „Pickerl für Offroad-Motoren“ betroffen (bitte nach den Sektoren Land- und Forstwirtschaft/Industrie/ Baugewerbe/ Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr gegliedert anführen)?
5. Treten Sie für eine generelle Verpflichtung ein, bei Geräten im Off-Road-Bereich den Einbau von Dieselpartikelfiltern bzw. Partikelkatalysatoren als Maßnahme aufgrund des letzten Stands der Technik vorzusehen?
6. Wenn ja, wie viele Off-Road-Geräte wären davon betroffen (bitte nach den Sektoren Land- und Forstwirtschaft/Industrie/ Baugewerbe/Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr gegliedert anführen)?
7. Welche Kosten würden dadurch entstehen?
8. „Seit 1. Juli 2005 stehen für einen Zeitraum von 18 Monaten 7,5 Millionen € aus der Umweltförderung im Inland für die Reduktion der Feinstaubbelastungen durch Industrieanlagen und Baumaschinen bereit“ war auf der Homepage Ihres Ressorts nachzulesen (<http://www.lebensministerium.at/article/articleview/39057/1/12644>). Maximal 50 % der umweltrelevanten Investitionskosten werden für Abgasnachbehandlungssysteme bei Baumaschinen und –geräten aus dem Titel der „Betrieblichen Umweltförderung im Inland“ gefördert. Wie viele Förderfälle wurden bisher behandelt? Wie viel der Gesamtfördersumme von 7,5 Mio € wurde bisher für Abgasnachbehandlungssysteme bei Baumaschinen und –geräten eingesetzt?
9. Welche Anreize bestehen für ZulassungsbesitzerInnen von Off-Road-Maschinen überhaupt eine Nachrüstung und infolge Ihrer Förderung vorzunehmen, wenn es dazu keine gesetzliche Veranlassung gibt?
10. Als Minister haben Sie die „Bonus-Malus-Regelung“ bei der Normverbrauchsabgabe bei neuen KFZ im Bezug auf den Feinstaubausstoß (PM 10- Ausstoß von 0,005 Gramm/kg) mitunterstützt. Wie verhält sich der volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Effekt des Einbaus von Partikelfiltern bei PKW (Kosten pro

PKW-Zulassungsbesitzer, erwartete Feinstaubreduktion bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 13.000 km eines PKW der Emissionsklasse EURO 4 [Partikel: 0,025 Gramm/km] pro Jahr) in Relation zu einer Partikelfilternachrüstung bei relativ neuen Off-Road-Maschinen (Emissionsgrenzwert seit 1.1.2004 von 0,4 Gramm/KW für Maschinen unterhalb einer Leistung von 75 KW, betriebliche Einsatzdauer von 300 Tagen mit 8 Einsatzstunden pro Jahr)?

11. Hätte eine Partikelfilternachrüstung aus Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten nicht zuerst eher bei Off-Road-Maschinen ansetzen müssen?

  