

3994/J XXII. GP

Eingelangt am 23.02.2006

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Steier und GenossInnen
an den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit
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 dazu u.a. nachzulesen, dass

- etwa 11 % der Treibhausgasemissionen von Off-Road-Geräten der Land- und Forstwirtschaft und 20% der TSP-Emissionen (Gesamtschwebestaub) 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-Expertenaarbeitsgruppe 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 Wirtschaft und Arbeit nachstehende

Anfrage:

1. Das in der Einleitung zitierte Optionen-Papier führt auf Seite 15 als Maßnahme die Kontrolle der Einhaltung von Emissionsstandards bei im Off-Road-Bereich eingesetzten Fahrzeugen an. Arbeitet ihr Ressort an einer entsprechenden rechtlichen Grundlage?

2. Ist die Einführung regelmäßiger und verpflichtender Überprüfungen der Einhaltung der vorgeschriebenen Abgaswerte von Off-Road-Motoren („Pickerl für Offroad-Motoren“ ähnlich der § 57a KFG-Begutachtung bei Kraftfahrzeugen) geplant und wenn ja, ab wann?
3. Wie viele Off-Road-Fahrzeuge wären davon betroffen (bitte nach den Sektoren Land- und Forstwirtschaft/Industrie/Baugewerbe/Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr gegliedert anführen)?
4. 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?
5. 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)?
6. Welche Kosten würden dadurch entstehen?