

XXIV. GP.-NR

5887/AB

01. Sep. 2010



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

zu 5915 /J

GZ. BMVIT-11.000/0015-I/PR3/2010  
DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
A-1017 Wien

Wien, am 31. August 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr<sup>in</sup>. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 1. Juli 2010 unter der **Nr. 5915/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bevorzugung von Fahrzeugen mit hohem Schadstoffausstoß durch das BMVIT gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 11, 15:

- *Wie begründen Sie den mit 25.5.2010 datierten Erlass des BMVIT (GZ. BMVIT-179.312/0001-II/ST4/2010), der mit gutem Grund auf bestimmte Einsatzgebiete beschränkten Fahrzeugen mit schlechteren Emissionswerten künftig stark erweiterte Einsatzgebiete sichern will - im Gegensatz zu zahlreichen Aussagen des Regierungsprogramms, zu allen Verpflichtungen Österreichs zur Reduktion der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Belastung und zur EU-RL 2009/33/EG „über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“?*
- *Wie begründen Sie insbesondere, dass das BMVIT – wie der Erlass deutlich in seinem Punkt 2. erkennen lässt - hier Interventionen einer bestimmten Lobby, konkret der Agrar- und Landmaschinenhersteller-Lobby, nachgibt?*
- *Wie begründen Sie insbesondere, dass das BMVIT mit diesem Erlass - wie ebenfalls in dessen Punkt 2. deutlich erkennbar - offenkundig bereits zuvor „eingerissene“ gesetzwidrige Praktiken („... wie es derzeit schon gehandhabt wird ...“) legalisiert anstatt diese als Aufsichtsbehörde umgehend abzustellen?*
- *Wie begründen Sie, dass Ihr Haus sich lieber um Annehmlichkeiten der Maschinenringe und der Holz- und Sägeindustrie statt um die Umsetzung von EU-Richtlinien (zB Clean Car RL) und Regierungsprogramm kümmert?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass landwirtschaftliche Zugmaschinen/Traktoren infolge rückständiger Emissionsgrenzwerte und höheren Treibstoffverbrauchs mit ihren deutlich höheren*

Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen die Umwelt, das Klima und die menschliche Gesundheit wesentlich stärker belasten als entsprechende LKW der Emissionsklassen EURO V oder VI, die Erleichterung des Einsatzes von Zugmaschinen/Traktoren außerhalb der Land- und Forstwirtschaft daher die Förderung einer „Schmutzkonzurrenz“ zB zu modernen LKW bedeutet?

- Ist Ihnen bekannt, dass Service-Intervalle bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen/Traktoren um die Hälfte kürzer sind als bei vergleichbaren modernen LKW, wodurch sich nicht nur der tw niedrigere Anschaffungspreis relativiert, sondern auch zB doppelt so oft entsorgungspflichtiges Alt-Motoröl anfällt, was eine zusätzliche Belastung für die Umwelt und einen vermeidbaren Bedarf von Öl darstellt?
- Ist Ihnen bekannt, dass die Arbeiterkammer die Erleichterung des Einsatzes von Zugmaschinen/Traktoren außerhalb der Land- und Forstwirtschaft in der Vergangenheit u.a. aus Umwelt- und Verkehrssicherheitsperspektive wiederholt massiv kritisiert hat? Ist die Expertise der Arbeiterkammer für Sie bzw. Ihr Haus weniger gewichtig als eine Intervention der Landmaschinenhersteller-Lobby?
- Wie können Sie erklären, dass Ihr Haus mit der rechtlichen Erleichterung des Einsatzes von Zugmaschinen/Traktoren außerhalb der Land- und Forstwirtschaft gegen die Ankündigung des Regierungsprogramms „Österreich wird (...) seine Treibhausgas-Emissionen sowie Feinstaub- und Stickoxidmissionen reduzieren“ verstößt?
- Wie können Sie erklären, dass Ihr Haus mit der rechtlichen Erleichterung des Einsatzes von Zugmaschinen/Traktoren außerhalb der Land- und Forstwirtschaft gegen die Ankündigung des Regierungsprogramms „Die Bundesregierung wird (...) geeignete Maßnahmen zur Eindämmung der Emissionen von Off-Road-Maschinen überprüfen“ verstößt?
- Wie können Sie erklären, dass Ihr Haus mit der rechtlichen Erleichterung des Einsatzes von Zugmaschinen/Traktoren außerhalb der Land- und Forstwirtschaft gegen die Pläne des Regierungsprogramms „umgehend eine Strategie zur Reduktion der Feinstaubemissionen (...) zu verabschieden“ und „Verminderung von Luftschadstoffen, insbesondere NO<sub>x</sub>“ gerichtete Schritte setzt?
- Wie können Sie erklären, dass Ihr Haus mit der rechtlichen Erleichterung des Einsatzes von Zugmaschinen/Traktoren außerhalb der Land- und Forstwirtschaft gegen das Ziel des Regierungsprogramms „die Mobilitäts- und Transportbedürfnisse mit möglichst effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern zu befriedigen“ und gegen die Ankündigung des Regierungsprogramms „Mit der Ökologisierung der Beschaffung (...) soll die Zielerreichung unterstützt werden“ verstößt?
- Werden Sie den umweltfeindlichen und mit vielen Vorgaben und Absichtserklärungen von EU-Richtlinien bis zum Regierungsübereinkommen im Widerspruch stehenden Erlass GZ. BMVIT-179.312/0001-II/ST4/2010 vom 15.5.2010 zurücknehmen? Wenn ja, bis wann? Wenn nein, warum nicht?

Unter Einbeziehung der von Ihnen angesprochenen Expertise der Arbeiterkammer und anderer Interessensvertretungen wird ein möglicher Änderungsbedarf des Erlasses diskutiert, was gegebenenfalls auch zu einer Änderung bzw. Präzisierung des Erlasses führen kann.

Zu den Frage 12 bis 14:

- *Wie erklären Sie, dass bei der ASFINAG schon jetzt langsamlaufende Zugmaschinen/Traktoren auf Autobahnen und Schnellstraßen als Geräteträger eingesetzt werden, obwohl a) dies bisher nicht legal war und obwohl b) das ggf nötige Einordnen langsamlaufender Geräteträger in den Fließverkehr ein beträchtliches Verkehrssicherheitsrisiko bedeutet?*
- *Wie erklären Sie, dass bei der ASFINAG die Beschaffung eines größeren Kontingents langsamlaufender Zugmaschinen/Traktoren als Geräteträger für den Einsatz auf Autobahnen und Schnellstraßen vorbereitet wird, obwohl dies nicht im Einklang mit den Vorgaben der EU (RL 2009/33/EG) und des Bundesgesetzgebers (Bundesvergabegesetz) steht?*
- *Was werden Sie bzw. Ihre VertreterInnen in ASFINAG-Gremien unternehmen, um diese für Umwelt und Verkehrssicherheit nachteilige Beschaffung zu unterbinden?*

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG). Die vorliegenden Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und sind somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idGF. determinierten Fragerecht nicht erfasst.