

NIKOLAUS BERLAKOVICH
Bundesminister

XXIV. GP.-NR
1744 IAB

19. Juni 2009

zu 1710 J

lebensministerium.at

An die
Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

ZI. LE.4.2.4/0067 -I 3/2009

Parlament
1017 Wien

Wien, am 18. JUNI 2009

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen vom 20. April 2009, Nr. 1710/J, betreffend unzumutbare Verkehrs- und Umweltbelastung im Zusammenhang mit Zuckerrübentransporten

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen vom 20. April 2009, Nr. 1710/J, teile ich Folgendes mit:

Zu den Fragen 1 und 2:

Eine detaillierte Statistik der Fahrleistungen zu Einzelaktivitäten, wie Rübentransporten mit landwirtschaftlichen Maschinen bzw. Lkw, liegt dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) nicht vor.

Grundsätzlich geht jedoch aus den Gesamterhebungen der Energiestatistik und Emissionsbilanz des Off-Road Sektors, dem die landwirtschaftlichen Maschinen und Geräte zugeordnet sind, deutlich hervor, dass die Landwirtschaft ihren klaren Beitrag zum Klimaschutz leistet. Die Treibhausgasemissionen des Sektors haben – im Gegensatz zu anderen Sektoren – seit 1990 um mehr als 14 % abgenommen. Der derzeitige Anteil der Landwirtschaft an den THG-Emissionen des Verkehrs liegt bei 3 % bzw. bei 0,9 % bezüglich der gesamten THG-Emissionen in Österreich. Der Rübenbau, der lediglich einen Teil der landwirtschaftlichen Produktion ausmacht, trägt insofern nur Bruchteile von Prozenten zu den THG-Emissionen bei.



Die Verbrauchsmengen für Dieselkraftstoff gemessen am Dieselkraftstoffverbrauch des Verkehrssektors liegen bei 2,6 %. Auch haben die Schadstoffemissionen der Landwirtschaft insgesamt seit 1990 abgenommen: bei den Stickoxiden um 14 %, den Kohlenwasserstoffen um 36 %, den Feinpartikel-Emissionen um 31 %.

Zu Frage 3:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Emissionsfaktoren von landwirtschaftlichen Zugmaschinen (Traktoren) mit denjenigen von Lkws nicht direkt vergleichbar sind, da es sich um unterschiedliche Typenprüfverfahren zur Feststellung der Emissionen handelt. Für die Ermittlung der Gesamtbelastung sind zudem die Fahrleistungen maßgebend. Diese sind für landwirtschaftliche Zugmaschinen im Verhältnis zu den anderen Sektoren sehr gering und damit auch deren Beiträge zu den Gesamtemissionen (siehe auch die Antwort zu den Fragen 1 und 2).

Zu Frage 4:

In Österreich findet der Transport von Zuckerrüben zur Zuckerfabrik im Wege eines dezentralen Rübenübernahmesystems (Rübenplätze) statt. Das Logistikkonzept der Rübenbauern war und ist so konzipiert, dass kontinuierlich immer mehr Rüben von der Straße auf die Bahn gelangen. So haben die Investitionen in den Jahren 1995 bis 2008 dazu geführt, dass der Transport von rund 1 Mio. Tonnen Rüben (Ernte 2008 3,3 Mio. Tonnen) von der Straße auf die Schiene verlagert werden konnte.

Österreich weist mit 58 % die höchste Transportquote von Rüben per Bahn in Europa auf. Alle anderen Länder transportieren die Rüben überwiegend bzw. ausschließlich auf der Straße (Deutschland zu 100 %). Zu berücksichtigen ist dabei weiters die gefahrene Kilometeranzahl: Mit der Bahn werden im Durchschnitt 100 km gefahren, mit dem Lkw im Durchschnitt nur 36 km. Seit 1997 wurden alle Rübenlagerplatz-Neubauten mit einem Bahnanschluss ausgestattet.

Der Abtransport per Bahn ist regional je nach zur Verfügung stehender Infrastruktur sehr unterschiedlich. Die Rübenflächen einer Region und damit auch die Rübenmengen je Rübenlagerplatz divergieren von Jahr zu Jahr. Die tatsächlichen Erträge können witterungsbedingt stark schwanken – je nach Trockenheit sind Erträge zwischen 50 und 90 Tonnen je Hektar möglich.

Im Rahmen der Reform der Gemeinsamen Marktorganisation Zucker wurde Österreich eine Umstrukturierungsbeihilfe von € 9 Mio. zur Verbesserung der logistischen Infrastruktur gewährt, womit nach der Schließung der Zuckerfabrik Hohenau das Rübenplatzsystem an die zwei weiter bestehenden Zuckerfabriken angepasst wurde. So wurden Staatz für das Weinviertel und Himberg für den Großraum Schwechat mit Bahnanschluss neu errichtet.

Zu Frage 5:

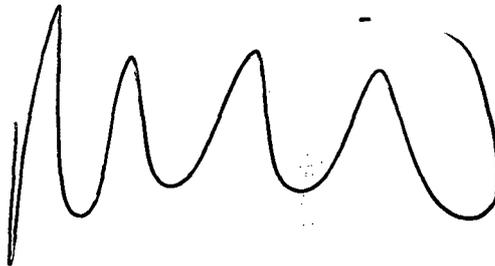
Zur Frage detaillierter Erhebungen über Fahrleistungen von Einzeltransporten wird auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2 verwiesen. Aus den Gesamterhebungen zum Off-Road Verkehr geht hervor, dass die Schadstoffemissionen (Stickoxide, Feinpartikel) des Sektors Landwirtschaft nicht zugenommen, sondern abgenommen haben.

Zu den Fragen 6 und 7:

Eine Konzentration von Rübensammelplätzen führt nicht notwendigerweise zu Mehrverkehr, da durch die Bündelung von Transporten die Beladungskapazität besser ausgelastet, die Anzahl der Fahrten verringert und der Treibstoffverbrauch reduziert werden kann. Die Zuständigkeit für Maßnahmen der Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene liegt bei der Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. Das BMLFUW unterstützt grundsätzlich die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, da damit die Umweltbelastung verringert werden kann.

Im Hinblick auf Maßnahmen zur Verringerung des Treibstoffverbrauchs und der Umweltbelastung bei landwirtschaftlichen Arbeitsgängen, insbesondere bei Transporten auf der Straße, hat das BMLFUW in Zusammenarbeit mit der Höheren Bundeslehr- und Forschungsanstalt für Landwirtschaft, Landtechnik und Lebensmitteltechnologie Francisco Josephinum in Wieselburg die Initiative zu „Spiritsparen mit Traktoren“ gestartet. Diese Initiative wird durch spezielle Spiritspartrainings im Rahmen des Aktionsprogramms klima:aktiv mobil, der Klimaschutz-Initiative des BMLFUW im Verkehrsbereich, umgesetzt.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, consisting of several large, connected loops and curves, typical of a cursive signature.