

Bundesministerium für Wirtschaft,  
Familie und Jugend  
Abteilung I/5  
Stubenring 1  
1011 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189  
1045 Wien  
T 0590 900DW | F 0590 900269  
E up@wko.at  
W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	Up/13/44/Ne/BB	4268	13.11.2013
	Dr. Monja Nemeč		

## **MOT-VO - Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte; STELLUNGNAHME**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes und nimmt dazu wie folgt Stellung:

### **I. ALLGEMEINES**

Die WKÖ steht dem Novellierungsentwurf prinzipiell positiv gegenüber, jedoch ergeben sich durch die Novellierung schienenbahnspezifische Probleme. Wir ersuchen um Berücksichtigung der nachfolgend vorgebrachten Einwendungen.

Eine **Leistungsminderung für Schienenbahnen** (sowohl bei schwacher, als auch bei starker Aufforderung) **wird abgelehnt**, da diese Drehmomentreduktion bei der schwachen Aufforderung (Leistungseinschränkung) zum Liegenbleiben von Zügen führen kann. Eine geforderte effektive Deaktivierung des Maschinenbetriebs (bei starker Aufforderung) kann in Notbremsüberbrückungsbereichen, wie in Tunneln oder Viadukten, im Ereignisfall sogar zur Gefährdung von Menschenleben führen.

### **II. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN**

Wir ersuchen um Umformulierung der nachfolgenden Punkte:

Die Punkte des Anhangs I, Anlage I, Z. 5. *Aufforderungssystem für das Bedienpersonal* (Punkte. 5.1.1, 5.3, 5.3.1, 5.3.2, 5.4, 5.4.1, 5.4.2, 5.4.2.1), Z. 7 *Überwachung der Reagensqualität* (7.1, 7.1.1, 7.1.1.1, 7.1.2, 7.1.3, 7.1.3.1, 7.1.4, 7.2, 7.3, 7.3.1, 7.3.2, 7.3.3) und der Z. 8 *Dosierung des Reagens* (Punkte. 8.1, 8.2, 8.2.1, 8.2.1.1, 8.2.2, 8.3, 8.4, 8.4.1, 8.4.2) kommen für Motoren von Lokomotiven und Triebwagen nicht zur Anwendung. Tritt bei mit solchen Motoren ausgerüsteten

Lokomotiven und Triebwagen eine schwache Aufforderung auf, so darf ein solches Fahrzeug noch zumindest 24 Stunden ohne Leistungsminderung betrieben werden. Für den Fall einer starken Aufforderung darf ein solches Fahrzeug noch zumindest 12 Stunden ohne Leistungsminderung betrieben werden. Nach Ablauf dieser Frist sind solche Fahrzeuge der planmäßigen Wartung zuzuführen.

**Ad Verschlechterungsfaktoren - Anhang III - Anlage 5 und Anhang IV - Anlage 4:**

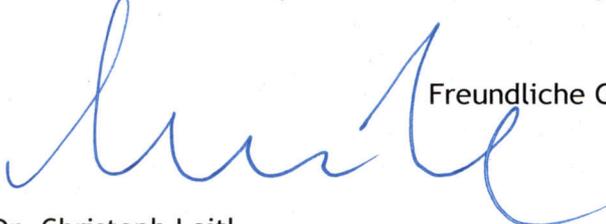
Eine allgemeine Festlegung von Verschlechterungsfaktoren ist aus unserer Sicht nicht zielführend, da Verschlechterungen wesentlich von Faktoren wie Lastprofil, Wartung, Qualität der Betriebsmittel, Laufzeiten, etc. abhängen und daher ein einmalig festgelegter Wert für alle Anwender schwer möglich ist. Zudem ist unklar, welche Auswirkungen ein entsprechendes Aufforderungssystem (welches auf fix eingestellte Werte reagiert?) auf einen alternden Motor hat.

Allgemein gehen wir davon aus, dass bei einer Umsetzung der MOT-VO die Motorschaffungskosten und Motorwartungskosten wesentlich steigen und ein Betrieb von Lokomotiven mit Motoren neuer Generation wesentlich komplizierter abzuwickeln ist. Erschwerend könnte speziell für Schienenfahrzeuge die - im Gegensatz zu anderen Sektoren - weniger dichte Tankinfrastruktur (Diesel und Verbrauchsreagens) werden.

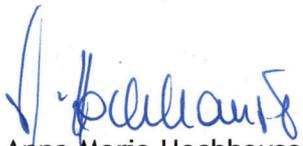
Weiters ersuchen wir erneut (wie in unserer Stellungnahme vom 03.05.2012) um Berücksichtigung der nachfolgenden Forderung:

In **§ 4 Absatz 6** der MOT-VO sollte hinter „Triebwagen“ das Wort „Lokomotiven“ eingefügt werden. Mit Kompressionszündungsmotoren betriebene Bahndienstfahrzeuge wie z.B. Gleiskraftwagen, Motorturmwagen, Oberbauwagen, Stopfmaschinen u.a. sollen den „Lokomotiven“ zugerechnet werden.

Wir ersuchen um entsprechende Berücksichtigung unserer Anliegen.

  
Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl  
Präsident

  
Mag. Anna Maria Hochhauser  
Generalsekretärin