



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-756 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/5-4-91

201 IAB
1991 -02- 14
zu 290 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Svihalek und Genossen vom 16. Jänner 1991,
Zl. 290/J-NR/1991 "Abgasemissionen von
Kraftfahrzeugen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Inwieweit ist es auch in Österreich erforderlich, die
zulässigen Abgasgrenzwerte aber auch die Testverfahren
den tatsächlichen Fahrgegebenheiten besser anzupassen?"

Für welche Abgasstoffe halten Sie derartige Anpassungen für
vordringlich?"

Die für die Beurteilung der Schadstoffemissionen der Kraft-
fahrzeuge maßgebenden Prüfverfahren und Grenzwerte sind
Gegenstand von Beratungen in einer Expertengruppe, der die
Staaten mit den strengsten Abgasanforderungen wie Schweden,
Schweiz, Österreich und USA angehören. Diese Beratungen be-
ziehen sich u.a. auf die Ergänzung des Testfahr-
zyklus im Sinne der von den USA in Zukunft angewendeten Er-
mittlung der CO-Emissionen bei niedrigen Temperaturen (Kalt-
start). Nach Abschluß der Beratungen werden die sodann fest-
liegenden Prüfkriterien in die österreichischen
Emissionsvorschriften übernommen werden. Dies gilt auch für
die ebenfalls in Beratung stehenden künftigen Grenzwerte für
weitere Schadstoffe bei dem bisher angewendeten Test-
verfahren sowie für Ergänzungen zu den bisherigen Testzyklen,
die dem Fahrverhalten besser angepaßt werden sollen.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Welchen anderen Weg wollen Sie beschreiten, um die Abgasgrenzwerte, wie im Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien angekündigt, abzusenken? Inwieweit gedenken Sie, die verschärften Abgasbestimmungen in den USA zu berücksichtigen?"

Bisher hat Österreich in Europa bei der Begrenzung von Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eine Vorreiterrolle eingenommen. Die verkehrspolitischen Leitlinien sehen diese Rolle auch in Zukunft vor, weil der modernste Stand der Technik zum frühestmöglichen Zeitpunkt eingesetzt werden muß. Es ist daher vorgesehen, alle Abgasgrenzwerte für Kfz immer stufenweise dem Stand der Technik anzupassen. Auf internationaler Expertenebene finden daher laufend Gespräche mit dem Ziel statt, eine einheitliche Vorgangsweise der umweltpolitisch fortschrittlichen Länder bei den weiteren Stufen der Emissionsminderung zu erreichen. Dabei stehen selbstverständlich auch die in den USA für Mitte der 90er Jahre geplanten genauso wie die europäischen Grenzwerte zur Diskussion.

Zu Frage 4:

"In der BRD denkt Umweltminister Töpfer daran, nach Autotypen obligatorische Grenzwerte für den Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) einzuführen. Derzeit werden im Auftrag des bundesdeutschen Umweltbundesamtes bereits bei mehreren hundert PKW's CO₂-Emissionen der Fahrzeuge ermittelt. Wäre es nicht sinnvoll, auch in Österreich, einen CO₂-Grenzwert als verbindliche Zulassungsvoraussetzung einzuführen?"

Bei der Prüfung und Genehmigung von Kraftwagentypen wird bereits jetzt der Kraftstoffverbrauch (nach dem Europa-Zyklus sowie bei gleichbleibender Geschwindigkeit von 90 bzw. 120 km/h) bescheidmäßig festgehalten. Durch den Zusammenhang zwischen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen ist hiermit auch die beim Betrieb des Fahrzeuges entstehende CO₂-Menge erfaßt. Dementsprechend könnte eine Begrenzung der CO₂-

- 3 -

Emission durch Vorgabe von Grenzwerten für den für den Staatsbürger zweifellos anschaulicheren Kraftstoffverbrauch erreicht werden. Derzeit bin ich bestrebt eine Vereinbarung mit der Kfz-Industrie über die Absenkung des Flottenverbrauchs um 20 % innerhalb von 3 Jahren zu erreichen. Damit wäre auch eine äquivalente Absenkung der CO₂ Emissionen des österreichischen Kfz-Parks gegeben.

Wien, am 14. Februar 1991

Der Bundesminister

