



II-12019 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/26-4/90

5492/AB

1990 -07- 16

zu 5524/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Strobl und Genossen vom 17. Mai 1990,
Zl.: 5524/J-NR/90, betreffend "den schad-
stoffarmen LKW"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß Sie als Termin für die Einführung des
schadstoffarmen LKW's den 1.10.1991 vorgesehen haben?"

Ja. In den Gesprächen im Rahmen der Stockholm-Gruppe haben
Österreich und die Schweiz die Haltung eingenommen, daß die
erste Stufe einer deutlichen Herabsenkung der Abgasemissionen
von LKW am 1.10.1991 eingeführt werden soll. In der Schweiz
ist das Vernehmlassungsverfahren beendet und die Verordnung
vom Bundesrat beschlossen, in Österreich wurde für eine ent-
sprechende Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsver-
ordnung (KDV) das Begutachtungsverfahren bereits abge-
schlossen.

Zu Frage 2:

Ist der "schadstoffarme LKW" in den einschlägigen Rechts-
normen bereits definiert?"

Der Begriff des emissionsarmen Kraftfahrzeuges wurde bereits
im März 1989 im Entwurf einer 28. KDV-Novelle (24.3.1989, Zl.
170.121/1-I/7-89) zur Begutachtung durch alle interessierten
Stellen ausgesendet.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Um welche Werte handelt es sich dabei?"

Dieser Entwurf enthielt neben den Geräuschgrenzwerten für das lärmarme Kraftfahrzeug die Schadstoffgrenzwerte für Dieselmotorkraftwagen mit einem Höchstgewicht von mehr als 3500 kg und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h; diese Grenzwerte betragen:

für den Gehalt an	g/kWh
Kohlenmonoxid (CO)	4,9
Unverbrannten Kohlenwasserstoffen (HC)	1,23
Stickoxidverbindungen (NO _x)	9,0
Partikeln	0,7

Diese Grenzwerte stimmen mit den in der Schweiz erlassenen Werten überein, die dort am 1.10.1991 für alle ab diesem Zeitpunkt in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge wirksam werden.

Zu Frage 4:

"Wurden diese Werte auf internationaler Ebene bereits bekanntgegeben und wie waren die einschlägigen Reaktionen?"

Ja. Im Rahmen der Expertengruppe für einen "umweltfreundlichen LKW", die die EG als Untergruppe für die Verhandlungen zum alpenquerenden Transit mit Österreich und der Schweiz eingerichtet hat, sowie im Rahmen der Stockholm-Gruppe wurden diese Werte bekanntgegeben. Hierbei wurde von österreichischer Seite betont, daß das Prinzip der besten verfügbaren Technologie von fundamentaler Bedeutung für die Definition eines "schadstoffarmen" LKW ist. Dieses Grundprinzip wurde zwar von allen Delegationen bejaht, es wurden jedoch Zweifel daran geäußert, ob die in Österreich und in der Schweiz mit 1.10.1991 geplanten Abgasgrenzwerte zu diesem frühen Termin von den Kraftfahrzeugherstellern eingehalten werden können. Diese Einwände betrafen sowohl den frühen Einführungszeitraum

- 3 -

als auch die sehr strengen Grenzwerte, die nach Meinung mehrerer Delegationen erst Mitte der 90er Jahre eingehalten werden könnten.

Zu Frage 5:

"Wie verhalten sich diese Grenzwerte verglichen mit den einschlägigen US-Grenzwerten?"

Das amerikanische Testverfahren (Transiententest) und das europäische ECE-R-49 Testverfahren (13 Mode-Test) sind nicht direkt vergleichbar, sodaß Meßwerte ausschließlich empirisch miteinander in Beziehung gesetzt werden können. Im Rahmen dieser Ungenauigkeiten entsprechen die in Österreich und der Schweiz geplanten Grenzwerte der sogenannten US-91 Regelung.

Zu Frage 6:

"Ist daran gedacht, auch die US-Grenzwerte, die dem Vernehmen nach strenger sein sollen, in Österreich verbindlich zu machen?"

Die von Österreich und der Schweiz ab 1.10.1991 geplanten Grenzwerte entsprechen im Rahmen der durch die unterschiedlichen Meßverfahren bedingten Unschärfe den Grenzwerten der US-91 Regelung. Als nächste Stufe sollen in den USA die Grenzwerte der US 94 für LKW in Kraft treten. Die zweite Stufe der Herabsetzung der Abgasgrenzwerte für LKW soll Mitte der 90er Jahre diese Werte auch in Österreich vorschreiben.

Zu Frage 7:

"Haben Sie über den schadstoffarmen LKW und die mögliche geplante Übernahme der US-Grenzwerte mit den Europäischen Gemeinschaften bereits verhandelt?"

Ja. Im Rahmen der Arbeitsgruppe "umweltfreundlicher LKW", die als Vorbereitung der Transitverkehrsverhandlungen zwischen Österreich, der Schweiz und der EG auf Expertenebene

- 4 -

eingerrichtet wurde, haben Österreich und die Schweiz diese Grenzwerte der EG gegenüber bekanntgegeben.

Zu Frage 8:

"Denken Sie daran diese Grenzwerte in einen eventuellen Vertrag Österreich-EG aufzunehmen?"

Ja, dies entspricht den österreichischen Intentionen, dazu dient auch die Einrichtung der Arbeitsgruppe "umweltfreundlicher LKW" auf Expertenebene für die Verhandlungen über den alpenquerenden Transitverkehr.

Zu Frage 9:

"Könnten Sie sich vorstellen, die Einführung des schadstoffarmen LKW's im Sinne der Forderung des Komitees Vomp zur Rettung des Lebensraumes Tirols vorzuverlegen?"

Nein. Ich habe die Einführung der Abgasgrenzwerte für einen "schadstoffarmen" LKW und ihren Einführungszeitpunkt sorgfältig abgewogen und im Detail mit der Schweiz abgestimmt. Aus Sicht internationaler Experten, die in der Stockholm-Gruppe und im Rahmen der ECE ihre Ansichten geäußert haben, sind diese Grenzwerte sehr ambitioniert und werden kurzfristig in Österreich und der Schweiz zu einer Einschränkung der Typenvielfalt führen. Nicht zuletzt deshalb planen die anderen in der Stockholm-Gruppe vertretenen Länder die Herabsetzung der heute gültigen LKW-Abgasgrenzwerte erst zu einem späteren Zeitpunkt. Eine Vorverlegung halte ich daher einerseits aus technischen Gründen andererseits wegen der notwendigen Übergangsfrist, die bei den Herstellern zur Produktionsumstellung auf "schadstoffarme LKW" erforderlich ist, nicht für durchführbar.

Zu Frage 10:

"Halten Sie es für realistisch für eine Vorverlegung der Einführung des schadstoffarmen LKW's die Zustimmung der betroffenen Wirtschaftskreise zu bekommen?"

- 5 -

Österreich und die Schweiz haben sowohl die geplanten Abgasgrenzwerte als auch den Einführungszeitraum mit 1.10.1991 den Kraftfahrzeugherstellern mitgeteilt. Eine Zustimmung der betroffenen Wirtschaftskreise für eine kurzfristige Vorverlegung des Einführungstermins halte ich daher nicht für realistisch.

Wien, am 12. Juli 1990

Der Bundesminister

