

## **196 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP**

# **Bericht**

## **des Verkehrsausschusses**

### **über den Antrag 98/A(E) der Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen betreffend die Änderung des Übereinkommens von Wien über den Straßenverkehr zwecks Schaffung international verbindlicher strenger Abgasvorschriften**

Dem gegenständlichen Antrag ist folgende Begründung beigegeben:

In Österreich wurde in den letzten Jahren nicht nur im Bereich der Sicherheitsüberprüfungen sondern vor allem auch bezüglich der Reduktion der Schadstoffemission durch österreichische Kraftfahrzeuge ein relativ hoher Standard erreicht; so sind mittlerweile rund die Hälfte der heimischen Kfz mit geregelter Katalysator ausgerüstet. Damit die Bevölkerung, die diese Verbesserungen letztlich bezahlen muß, auch in den Genuß der reineren Luft und der Sicherheit kommt, muß sichergestellt werden, daß alle Fahrzeuge, die auf Österreichs Straßen verkehren, diesen Standards genügen.

Die täglich zu beobachtenden Qualmwolken, die von desolaten Fahrzeugen, vor allem aus den Ostblockländern, ausgestoßen werden, zeigen deutlich, wie dringend hier eine Gleichbehandlung mit heimischen Fahrzeugen wäre. Dies ist jedoch, auf Grund der derzeitigen Regelung des KFG bzw. der Übereinkommen von Paris, Genf und Wien, nicht durchsetzbar, da diese Abkommen vorsehen, daß jedes Fahrzeug in dem Zustand, in dem es in seinem Heimatland zugelassen ist, in jedem der Teilnehmerländer ebenfalls fahren darf.

Spektakuläre LKW- und Busunfälle mit ausländischen Fahrzeugen, vor allem aus ehemaligen Ostblockländern, haben in letzter Zeit zu einer verstärkten Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit geführt, die letztlich auch den politisch verantwortlichen Verkehrsminister und die Landeshauptleute dazu brachten, endlich eine „Aktion Scharf“ gegen die gefährlichen rollenden Bomben zu unternehmen.

Die spektakulären Erfolge in den ersten Tagen dieser Aktion zeigen deutlich, wie dringend erforderlich eine rigorose Routineüberprüfung notwendig ist und auch schon bisher – so wie vom Antragsteller bereits vor Jahren beantragt – erforderlich gewesen wäre. Diese Kontrollen müssen daher im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu einer Dauereinrichtung werden!

Während bezüglich der Sicherheit also mit entsprechend rigorosen Kontrollen eine Verbesserung der Situation durchaus möglich ist, gibt es auf Grund der Abkommen überhaupt keine Handhabe zur Kontrolle der Abgasemissionen, sodaß fremde Kraftfahrzeuge weiterhin völlig rechtens die mit Katalysatoren und ähnlichem saubergehaltene Luft verschmutzen dürfen.

Die einzig zielführende Lösung ist hier daher die Neuverhandlung der fraglichen Passagen dieser Vereinbarungen, zumindest aber die nachträgliche Durchsetzung eines Vorbehaltes, wie ihn etwa Deutschland schon anlässlich des Beitritts bezüglich der Spikesreifen deponiert hat. Ziel muß jedenfalls sein, die sicherheits- und umweltrelevanten heimischen Zulassungsvoraussetzungen auch für ausländische Kraftfahrzeuge, die österreichische Straßen benutzen, vorzuschreiben.

Der Nationalrat hat bereits vor Jahren einen Antrag ähnlicher Intention, eingebracht vom Antragsteller vor exakt drei Jahren, diskutiert, seinerzeit wurde seitens der Koalition allerdings lediglich der Verkehrsminister ermuntert, mit Forschungsaufträgen Grundlagen für globale Abgasnormen zu unterstützen und diese gegebenenfalls auf UNO-Ebene bzw. im Wiener Übereinkommen zu vertreten,

2

196 der Beilagen

der gegenständliche Antrag, insbesondere auch jener Punkte, der strenge Sicherheits-Routinekontrollen vorsieht, abgelehnt.

Der Verkehrsausschuß hat den Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 19. Juni 1996 in Verhandlung gezogen. Nach einer Debatte, an der sich außer der Berichterstatterin im Ausschuß Abgeordneter Dr. Susanne Preisinger die Abgeordneten Peter Rosenstingl, Karlheinz Kopf und Rudolf Parnigoni beteiligten, fand der Antrag 98/A (E) nicht die Mehrheit des Ausschusses. Auf Antrag der Abgeordneten Rudolf Parnigoni und Mag. Helmut Kukacka beschloß der Ausschuß mit Mehrheit, dem Nationalrat einen Entschließungsantrag betreffend Schaffung international verbindlicher strenger Abgasvorschriften für Kraftfahrzeuge vorzulegen.

Dieser Antrag ist wie folgt begründet:

Österreich war das erste Land, das die strenge amerikanische Abgasgesetzgebung in Europa umgesetzt hat. Die Einführung von strengen Abgaslimits ab 1986 für PKW und ab 1988 für LKW führte zu einer Reduktion des Ausstoßes um 40% bei den Kohlenwasserstoffen und um etwa 10% bei den Stickoxiden, obwohl sich die Personenverkehrsleistung in diesem Zeitraum um mehr als 40% und die Güterverkehrsleistung um mehr als 80% gesteigert hat. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß bereits mehr als zwei Drittel der österreichischen Kraftfahrzeugflotte den strengen Abgasgrenzwerten entspricht. Leider ist jedoch die Kraftfahrzeugflotte in anderen Ländern noch lange nicht so umweltfreundlich ausgerüstet wie in Österreich. In manchen Ländern sind noch Kraftfahrzeuge in Betrieb, die um Größenordnungen höhere Schadstoffemissionen ausweisen.

Die Zulassung von Kraftfahrzeugen für den internationalen Verkehr ist in den Übereinkommen von Genf und Wien über den Straßenverkehr geregelt. In diesen Übereinkommen bestehen zwar Mindeststandards für die Sicherheitsvorschriften, sodaß Kraftfahrzeuge, die diesen Mindeststandards nicht entsprechen, wegen Gefahr in Verzug abgestellt werden müssen, es fehlt jedoch eine Festlegung von Mindeststandards für die Abgasemissionen der Kraftfahrzeuge.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle

- /1
1. die beigedruckte Entschließung annehmen;
  2. diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 1996 06 19

**Ernst Fink**

Berichterstatter

**Rudolf Parnigoni**

Obmann

·/₁

## EntschlieÙung

1. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst wird ersucht, sich dafür einzusetzen, daß in internationalen Vereinbarungen, insbesondere im Wiener Übereinkommen und dem Genfer Abkommen über den Straßenverkehr, Mindeststandards für die Emissionen und die technischen Anforderungen (zB Geschwindigkeitsbegrenzung bei LKW und Omnibussen) von Kraftfahrzeugen festgeschrieben werden, die dem EU-Standard entsprechen.

2. Der Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten und der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst werden ersucht, eine Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr herbeizuführen, sodaß eine Verweigerung der Einreise mit Kraftfahrzeugen in das Bundesgebiet nicht nur aus Gründen der schwerwiegenden Gefährdung der Verkehrssicherheit, sondern auch wegen schwerwiegender Gefährdung der Umwelt ermöglicht wird.

3. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst wird gemeinsam mit dem Bundesminister für Inneres ersucht, auf die Länder einzuwirken, die Kontrolle von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Sicherheitsausstattung und ihres Fahrzeugzustandes zu intensivieren, um Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer durch verkehrsuntaugliche Fahrzeuge zu vermeiden.