
189/AB XXII. GP

Eingelangt am 06.05.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfragebeantwortung

BM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 167/J-NR/2003 betreffend Schadstoffemissionen der LKW Type Euro 2, die die Abgeordneten Bayr und GenossInnen am 6. März 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen und zu Frage 8:

Liegen Ihnen Daten vor, inwieweit die Schadstoffmessungen der Euro-3 und Euro-4-LKW auf Straße und Prüfstand kongruent sind?

Die Fragenstellungen und deren Begründung gehen davon aus, dass Schadstoffemissionen von LKW falsch gemessen werden und damit eine Diskrepanz zwischen der Realität und den Messungen auf dem Prüfstand bestehen. Dem dürfte die Auffassung zugrunde liegen, dass die LKW zwar bei der Zulassung, nicht aber im Betrieb die gesetzlichen Auflagen erfüllen. Diese Sichtweise ist, bevor im Detail auf die Fragen eingegangen wird, etwas zu differenzieren:

Seit kurzem liegen die Endergebnisse eines Forschungsprogramms, das die TU-Graz im Auftrag meines Ressorts, des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und des Umweltbundesamtes sowie im Rahmen eines EU-Projektes durchführte, vor.

An der TU-Graz, die zu den führenden Institutionen Europas im Bereich der Abgasmessung zählt, wurden Messungen von Schadstoffemissionen an über hundert LKW durchgeführt. Ähnliches geschieht auch bei der Zulassung der Fahrzeuge, wo festgestellt wird, ob die Fahrzeuge die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte erfüllen. Bei der Zulassung werden nur einige wenige Lastzustände des Motors gemessen, die TU-Graz hat aber mit vielen Messungen praktisch den gesamten Lastbereich der Motoren untersucht. Wie sich dabei herausstellte, erfüllen die LKW zwar streng genommen die gesetzlichen Vorgaben. Bei den Lastpunkten, die bei der Zulassungsmessung gemessen werden, sind die Grenzwerte eingehalten. Im gesamten übrigen

Motorenkennfeld sind aber wesentlich höhere Stickoxidemissionen zu verzeichnen; die Folgen sind:

- EURO 2 Motoren emittieren im Betrieb rund 10% mehr Stickoxide als EURO 1 Motoren, obwohl der entsprechende Grenzwert um rund 13% geringer ist.
- EURO 3 liefern zwar je nach Betriebszustand zwischen 5 und 30% weniger Stickoxide als EURO 1 Motoren, laut Grenzwert sollten sie aber um 38% weniger emittieren.
- Bei den Partikelemissionen zeigt sich eine ähnliche Tendenz.

Aus österreichischer Sicht besteht hier dringender Handlungsbedarf. Folgende Schritte wurden von mir bereits in dieser Angelegenheit veranlasst:

- Ich habe unverzüglich in einem Schreiben die Verkehrskommissarin de Palacio und die Umweltkommissarin Wallström auf das Problem aufmerksam gemacht und entsprechende Schritte gefordert.
- Ebenso habe ich mich mit einem Schreiben an den zuständigen Bundesminister DI Pröll gewandt.
- Weiters befindet sich eine Präsentation der Studie vor Experten der Kommission in Brüssel in Vorbereitung.

Es ist nach verbesserten Prüfverfahren und nach technischen Maßnahmen zu suchen, um bei EURO 3 und EURO 2 LKW eine wirkliche Entlastung der Umwelt zu ermöglichen. Eine Intensivierung der Untersuchung und Kontrolle von bereits im Betrieb befindlichen LKW auf Basis der bestehenden Gesetze vermag das Problem nicht zu lösen.

Bezüglich EURO 4 LKW existieren noch keine entsprechenden Messungen, da bis dato keine serienreifen EURO 4 LKW am Markt sind; es ist aber bekannt, dass bereits ein verbessertes verbindliches Prüfverfahren normiert wurde, welches das Problem, das bei EURO 3 und EURO 2 aufgezeigt wurde, zumindest deutlich entschärfen dürfte.

Frage 1:

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Schadstoffbelastungen durch Euro 2 LKW durch Überprüfungen festzustellen?

Antwort:

In Umsetzung der EU-Richtlinie 96/96/EG zur technischen Überwachung werden in Österreich im Zuge der jährlichen Begutachtung die Fahrzeuge sowohl auf ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit, als auch auf ihre Umweltqualität geprüft.

Zweck der Richtlinie ist es, mittels regelmäßiger Abgasuntersuchungen das Emissionsniveau von Kraftfahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer niedrig zu halten und zu gewährleisten, dass die größten Luftverschmutzer unter den Fahrzeugen solange aus dem Verkehr gezogen sind, als sie nicht ordnungsgemäß gewartet sind.

Bei Selbstzündungsmotoren gilt die Messung der Rauchgastrübung als ausreichender Indikator für den Wartungszustand bezüglich der Abgasemissionen. Demnach darf bei der jährlich durchgeführten Begutachtung diese Rauchgastrübung einen vorgegebenen, gesetzlich festgelegten Wert nicht überschreiten. Die genauen Bestimmungen dazu sind in § 57a KFG 1967 sowie dessen Verordnungen festgelegt.

Auch im Zuge der besonderen Überprüfung gem. § 56 KFG 1967 sowie der Überprüfung an Ort und Stelle gem. § 58 KFG 1967 sind Fahrzeuge bei Bedenken zu prüfen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, oder ob mit ihnen nicht mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidlich ist, verursacht werden.

Zusätzlich laufen Projekte zur Fernerkennung von Abgasemissionen, d.h. Fahrzeuge werden während der Fahrt gemessen, wodurch eine weitgehende Vorselektierung möglich gemacht wird.

Fragen 2 und 3:

In wie vielen Fällen erfolgt die Überprüfung von Schadstoffemissionen durch LKW üblicherweise durch die Exekutive?

Wie wirkt sich die Reduzierung der Exekutivbeamten auf die Überprüfung der Schadstoffemissionen durch LKW aus?

Antwort:

Die Überprüfungen an Ort und Stelle gem. § 58 KFG 1967 werden von der Behörde in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, durchgeführt und beziehen sich weitgehend auf Kontrollen zur Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge.

Ich kann deshalb keine konkreten Zahlen zu den durchgeführten Abgasuntersuchungen auf der Straße nennen. Ebenso ist es mir nicht möglich, Aussagen über allfällige Auswirkungen des Personalstandes der Exekutive zu treffen.

Entsprechende Abgasuntersuchungen wie bei der § 57a Begutachtung werden bei Prüfungen auf der Straße jedoch nur bei besonders auffälligen Fahrzeugen durchgeführt; es geht in erster Linie um die Feststellung einer eventuellen Gefahr im Verzug. Sehr wohl werden jedoch abgasrelevante Bauteile einer entsprechenden Sichtprüfung unterzogen, wodurch sich bereits Rückschlüsse auf das Abgasverhalten ergeben. Im Anlassfall sind solche Abgasmessungen jedoch vorgesehen, wie auch in der Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen.

Fragen 4, 5 und 6:

Wie viele Überprüfungen von Schadstoffemissionen durch LKW durch die Exekutive haben in den Jahren 1998 bis 2002, aufgeschlüsselt nach höchstzulässigem Gesamtgewicht der LKW, stattgefunden?

Wie viele der überprüften LKW entsprachen in ihren Emissionen nicht den gesetzlichen Normen?

Wie viele von den LKW, die in ihren Emissionen nicht den gesetzlichen Normen entsprachen, waren in welchem Bundesland, wie viele davon im Ausland zugelassen?

Antwort:

Diese Überprüfungen werden von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, durchgeführt. Ich kann darüber deshalb keine näheren Angaben machen. Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG ist ab 1.1.2003 auch eine Berichtspflicht (zweijährig) an die Europäische Kommission gegeben, sodass hinkünftig auch solche statistischen Auswertungen möglich werden sollten.

Frage 7:

Wie viele zusätzliche Exekutivbeamtinnen wären notwendig, um eine sachgerechte, dem Gesetz entsprechende Überprüfung von LKW vorzunehmen?

Antwort:

Ich gehe davon aus, dass die Tätigkeit der Exekutive ungeachtet ihrer Personalstärke immer dem Gesetz entspricht.