

Anfrage

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

betreffend Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte bei dieselbetriebenen Kraftfahrzeugen

Die offensichtlich im großen Stil erfolgte Manipulation der Grenzwerte von Stickoxidemissionen bei dieselbetriebenen Personenkraftwagen durch Volkswagen in den USA wirft auch für Europa und Österreich viele Fragen auf. VW hat bereits zugegeben, bei Diesel-Fahrzeugen in den USA Software zur Manipulation von Abgasnormen eingebaut zu haben. Die Software zur Manipulation der Abgaswerte ist gemäß VW auch in weiteren Dieselfahrzeugen eingebaut. Weltweit sollen elf Millionen Fahrzeuge betroffen sein, teilte Volkswagen am 22.9.2015 in Wolfsburg mit. Automobilexperten gehen davon aus, dass nicht nur VW bei den Stickoxidwerten von Dieselfahrzeugen falsche Zahlen vorgelegt haben, sondern auch andere Hersteller betroffen sind. Im Gegensatz zu den USA, wo auch Behörden Messungen vornehmen, verlässt man sich in Europa gänzlich auf Herstellerangaben. Laut International Council on Clean Transportation (ICCT) ist das Vertrauen völlig unberechtigt: Die vom Council getesteten Pkw überschreiten den NOx-Grenzwert der Abgasnorm Euro 6 (80 Milligramm je Kilometer) um das Siebenfache.

Die Tageszeitung Kurier schreibt am 22.9.2015:

Infrastrukturminister Alois Stöger erklärte zum Skandal um manipulierte Abgaswerte bei Volkswagen, dass sich technische Begutachter in Österreich die Fahrzeuge genau ansehen. "Wir überprüfen immer regelmäßig die Fahrzeuge", verwies Stöger auf die Begutachtungsplakette. "Das, was VW hier in Amerika gemacht hat, geht gar nicht", zeigte er sich empört über die Manipulation. Stöger geht davon aus, dass in Österreich die Werte eingehalten werden, erklärte er am Dienstag vor dem Ministerrat gegenüber Journalisten.

(<http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/vw-abgasaffaere-weltweit-11-millionen-autos-betroffen/154.191.824>)

Das ist insofern sehr erstaunlich, als Stickoxide laut den im Anhang der Verordnung aufgeführten Prüfpositionen gar nicht gemessen werden.

(https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1998_78_2/1998_78_2.pdf)

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Im Rahmen welcher regelmäßigen Überprüfung werden in Österreich die Stickoxidwerte von dieselbetriebenen Personenkraftwagen überprüft?
2. Welche Begutachtungsplakette weist die Einhaltung der NOx-Abgasnormen aus?
3. Wird vor Zulassung eines neuen dieselbetriebenen Pkw-Modells der Stickoxid-ausstoß von einer Behörde überprüft?
4. Warum wird vom BMVIT - im Gegensatz zu den zuständigen Ministerien vieler anderer europäischer Länder - davon ausgegangen, dass die Grenzwerte eingehalten werden?
5. Frankreich hat bereits angekündigt, die von den Automobilherstellern angegebenen Grenzwerte kontrollieren zu wollen und drängt auch auf eine gesamteuropäische Überprüfung. Wie ist die Position des BMVIT?
6. Der sogenannte Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) könnte genauere Aussagen zum Schadstoffausstoß als bisherige Tests liefern. Wie steht das BMVIT zu diesem Projekt bzw. wie könnte ein sinnvoller Test aussehen, der den Schadstoffausstoß möglichst realitätsnahe abbildet?
7. Wenn sich der Verdacht der Manipulation bei den Stickoxidwerten dieselbetriebener Pkws erhärtet, welche Maßnahmen wird das BMVIT ergreifen?

 Pock (Pock)

 (Stolz)

 (Loacker)

N. Seinerl
(SEINERL)

 (Auer)

