
2773/J XXVI. GP

Eingelangt am 31.01.2019

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

Anfrage

des Abgeordneten Bruno Rossmann, Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus

betreffend „nationales Luftreinhalteprogramm“

Begründung

Die Bundesregierung hat gemäß § 6 Abs 1 EG-L 2018 ein erstes nationales Luftreinhalteprogramm zur fortschreitenden Verminderung von Luftschadstoffen bis spätestens 1. April 2019 an die Europäische Kommission zu übermitteln. Die Begrenzung der jährlichen Emissionen zwischen den Jahren 2020 und 2029 hat gemäß § 4 Abs 2 EG-L 2018 grundsätzlich einem linearen Reduktionspfad zu folgen. Nur ausnahmsweise kann unter den Bedingungen des § 4 Abs 3 leg. cit. ein nichtlinearer Reduktionspfad gewählt werden - ein solcher nichtlinearer Reduktionsweg ist zu begründen.

Österreich hat in der Vergangenheit erhöhte NOX-Werte mit dem Abgasskandal gerechtfertigt, woraufhin vom Überhang die Werte im Ausmaß der falschen Herstellerangaben abgezogen wurden und die österreichischen Emissionen wieder „gestimmt“ haben. Die tatsächliche Luftschadstoffbelastung für die Menschen in Österreich war aber höher. Im Jahr 2016 (aktuellste Daten) machten die Stickstoffoxid-Emissionen in Österreich laut Umweltbundesamt insgesamt 139.000 Tonnen aus. Erlaubt sind laut EU- Vorschrift seit 2010 aber nur 103.000 Tonnen. Österreichs Regierung hat in Brüssel damit argumentiert, dass 33.400 Tonnen Stickstoffoxid auf Diesel-Pkw zurückzuführen seien, die mehr Stickstoffoxid ausstoßen als ihr Grenzwert erlaube. Österreich habe daher gar keine Chance gehabt, diesen Unterschied zu beeinflussen. Daher müsse man diese 33.400 Tonnen wegrechnen, so dass im Ergebnis nur mehr 105.600 Tonnen übrig bleiben.

In den Jahren nach 2016 ist eine Zunahme der NOX-Emissionen aus dem Verkehr zu erwarten, weil die Umrechnungsfaktoren vom Umweltbundesamt wegen der Dieselmanipulationen noch erhöht wurden.

Laut Bundesumweltamt stoßen fast 900.000 Euro-5-Dieselfahrzeuge in Österreich statt der erlaubten 180 mg pro Kilometer fast fünfmal so viel, nämlich durchschnittlich 846 mg an Stickoxiden pro Kilometer aus. Es handelt sich dabei um 3 bis 7 Jahre alte Autos, also einen besonders großen Anteil der Autos im österreichischen Straßenverkehr. Laut Bundesumweltamt stoßen diese Euro-5-Dieselaautos also sogar mehr Stickstoffoxid aus als die noch älteren Diesel-

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

Pkw der Abgasnorm Euro 4, die auf 642 mg kommen. Vor allem eine Hardwareumrüstung könnte hier Abhilfe schaffen. Diese fast 900.000 Fahrzeuge sind für einen Großteil aller Stickstoffoxid-Emissionen aus dem Verkehr verantwortlich.

Es stellt sich die Frage, ob die Überschreitungen der Grenzwerte auch weiterhin mit Rechenricks bewältigt werden oder ob echte Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Österreich in Angriff genommen werden.

Die unterfertigten Angeordneten stellen daher folgende

Anfrage

1. Werden Sie im ersten nationalen Luftreinhalteprogramm einen linearen Reduktionspfad angeben?
2. Wie begründen Sie eine nicht lineare Reduktion, falls Sie abweichend von § 4 Abs 2 EG-L 2018 von 2020 bis 2029 eine solche Variante wählen? (Bitte um ausführliche Begründung unter Einbeziehung der in § 4 Abs 3 Z 1-3 EG-L 2018 angeführten Voraussetzungen).
3. Welche Werte werden Sie für jeden anzuführenden Luftschadstoff an die Europäische Kommission melden? Bitte um detaillierte Angabe der Werte pro Jahr von 2020 bis 2029.
4. Wird bei der zukünftigen Berechnung der NOX-Werte nach wie vor der Abgasskandal als Rechtfertigung für erhöhte Werte angeführt und werden Sie auch in Zukunft eine Bereinigung der nationalen Werte auf Basis der angeführten Begründung in Brüssel fordern? Wird Österreich also auch für die Jahre 2017 und 2018 eine Bereinigung der Abgaswerte fordern?
5. Welche effizienten Maßnahmen werden Sie zur tatsächlichen Eindämmung der NOX Emissionen ergreifen und welche Reduktionen erwarten Sie sich von jeder dieser Maßnahmen? (Bitte um jeweils getrennte ausführung).
6. Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die erhöhten NOX-Werte der Euro Klassen 5 und 6 - Flotten, die noch länger im österreichischen Verkehr unterwegs sein werden - in den Griff zu bekommen?
7. Wird es auch in Österreich Hardware-Nachrüstungen (etwa nachträglicher Einbau von SCR Katalysatoren samt AdBlue Tank) für Dieselfahrzeuge der Euro Abgasnorm 5 auf Kosten der Hersteller geben wie jetzt in Deutschland in den 15 am stärksten belasteten Städten?
8. Werden Sie im Rahmen Ihrer Möglichkeiten bei moderneren Diesel-Autos der Euro Abgasnorm Euro 5 und Euro 6, die bereits eine AdBlue-Abgasreinigung haben, Software-Updates für eine optimalere Dosierung von AdBlue urgieren?
9. Bezogen auch auf alle weiteren Luftschadstoffe, welche Maßnahmen werden Sie zur Reduktion und zur Zielerreichung setzen? Welche dieser Maßnahmen werden noch in diesem Jahr umgesetzt, welche 2020?