

Anfrage

der Abgeordneten Alois Stöger, Genossinnen und Genossen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend

abgasmanipulierte Lkw und rechtliche Bestimmungen der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – (PBStV) , des Bundesstraßenmautgesetzes (BStMG) und Kraftfahrzeuggesetzes (KFG)

Im Straßengüterverkehr herrschen besorgniserregende Geschäftspraktiken mit abgasmanipulierten LKW vor. Grund hierfür sind die Betriebskosten für AdBlue, aber auch Verschleiß und Reparaturkosten bei der Abgasvorrichtung. Daher bringen Frächter illegale Software („Emulatoren“) zum Einsatz, die die Einhaltung von Grenzwerten für schädliche Emissionen (Stickoxide und Feinstaub) durch ein computergesteuertes Diagnosesystem (OBD) im LKW außer Kraft setzt.

Eine gemeinsam mit der Verkehrsabteilung der Wiener Polizei durchgeführte Abgasmessung im Auftrag der AK ergab, dass auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ein Drittel aller LKW mit Schadstoffnorm EURO VI den bei der EU-Typengenehmigung vorgesehenen Emissionswert auch unter Berücksichtigung einer „Toleranzmarge“ nicht einhält. Bei älteren LKW der Schadstoffnorm EURO V war es sogar die Hälfte.

Dänemark und Belgien haben erfolgreich mit gesetzlich klar geregelten Kontrollvorgängen reagiert. Diese bestehen im Wesentlichen in einer Vorselektion von verdächtigen Fahrzeugen auf Straßen durch die Polizei, die mit einer Messsonde in der Abgasfahne auffällige Fahrzeuge ermittelt und in einem weiteren Schritt diese zu einer Prüfanstalt oder bevollmächtigten Werkstätten eskortiert, wo einschlägig geschultes Personal das computergestützte Diagnosesystem (OBD) beim LKW auf Manipulation untersucht und auf dieser Basis auch gerichtsfeste Strafbescheide ausgestellt werden.

Für ein transitgeplagtes Land wie Österreich ist hervorzuheben, dass rund zwei Drittel aller LKW am ASFINAG-Netz nicht in Österreich zugelassen sind. Folglich sind technische Unterwegskontrollen auf Autobahnen und Schnellstraßen die einzige Möglichkeit, abgasmanipulierte Lkw zu erfassen und zu bestrafen, damit Schäden bei Gesundheit und Umwelt in unserem Land nicht folgenlos bleiben.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage

- 1) Um wie viel mehr Stickoxidemissionen emittiert ein Lkw pro kWh (Fahrzeug mit Abgasnorm EURO VI, Klasse: N2 und N3) ohne bzw. mit völlig ausgeschalteten SCR-Katalysator gegenüber einem Vergleichsfahrzeug mit einem funktionierendem SCR-Katalysator gemäß WHTC-Straßenzyklus?
- 2) Bei wie vielen Fahrzeugen konnten im Rahmen der Technischen Unterwegskontrolle bei den 120.363 anfänglichen Kontrollen und den nachfolgenden 9.900 gründlicheren technischen Unterwegskontrollen im Jahr 2020 in Österreich Mängel an der Abgasvorrichtung von Fahrzeugen festgestellt werden?

- 3) Im Bericht „Technische Unterwegskontrollen im Jahr 2020“ geben Sie an, dass die AdBlue Manipulationen immer raffinierter durchgeführt werden. Welche Maßnahmen haben Sie gesetzt, um die Kontrollmöglichkeiten diesen raffinierteren Methoden anzupassen?
- 4) Planen Sie die Einführung von Partikelfilter-Tests, wie in den Niederlanden, der Schweiz oder Deutschland ab dem Jahr 2023?
- 5) Treten Sie dafür ein, dass bei Unternehmen mit besonders vielen Abgasmanipulationen eine Überprüfung des gesamten LKW-Bestands am Betriebsgelände vorgenommen werden kann?
- 6) Treten Sie für eine, über die allgemeinen Strafbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG) hinausgehende, Strafe bei Abgasmanipulationen ein?
- 7) Wie hoch ist das Ausmaß der gewährten Mautvergünstigungen auf Autobahnen und Schnellstraßen für LKW mit der Abgasnorm EURO V und EURO VI im Vergleich zu Fahrzeugen mit Abgasnorm EURO 0-III? Bitte geben Sie den Betrag auf Basis des Geschäftsjahres 2021 der ASFINAG an.
- 8) Treten Sie für eine Rückforderung gewährter Mautvergünstigungen im Fall nicht berechtigter Schadstoffklassendeklarationen bei abgasmanipulierten LKW ein?


[Stöckl]


(Michaela)


(Peter)


(Drobil)


(HERR)

