



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0002-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 24. März 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 24. Jänner 2017 unter der **Nr. 11467/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Abgasskandal: Abgas-Manipulation bei LKW gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Welche Informationen liegen Ihnen zum Verbrauch von Harnstofflösungs-Additiv AdBlue/AUS32/Arla32 in Österreich aus welchen Quellen vor?*
- *Welche Informationen liegen Ihnen zur Diskrepanz zwischen dem aufgrund der Flottenzusammensetzung erwartbaren und dem realen Absatz und Verbrauch von Harnstofflösungs-Additiv (AdBlue/AUS32/Arla32) für a) LKW, b) Busse, c) Traktoren und d) PKW aus welchen Quellen vor?*
- *Falls Ihnen zu Frage 1 und/oder 2 keine Informationen vorliegen sollten: Warum nicht?*

Sowohl zum erwartbaren als auch zum tatsächlichen Verbrauch von AdBlue liegen meinem Ministerium keine Daten vor. Zur Erfassung dieser Daten besteht keine gesetzliche Grundlage.

Zu den Fragen 4 bis 9:

- *Welche Informationen liegen Ihnen aus der österreichischen Kontrollpraxis zum Thema Abgas-Betrug mit sog. „AdBlue-Blockern/AdBlue-Emulatoren“ bei mit SCR ausgestatteten a) LKW, b) Bussen, c) Traktoren und d) PKW im Einzelnen und seit wann vor?*
- *Welche Informationen liegen Ihnen darüber hinaus aus dem Bereich Ihres Ressorts bzw. nachgeordneter Dienststellen wie der BAV zum Thema Abgas-Betrug mit AdBlue-*

Blockern/-Emulatoren bei mit SCR ausgestatteten a) LKW, b) Bussen, c) Traktoren und d) PKW im Einzelnen und seit wann vor?

- *Welche Informationen liegen Ihnen aus sonstigen innerstaatlichen Quellen zum Thema Abgas-Betrug mit AdBlue-Blockern/-Emulatoren bei mit SCR ausgestatteten a) LKW, b) Bussen, c) Traktoren und d) PKW im Einzelnen und seit wann vor?*
- *Falls Ihnen trotz der bereits seit Februar 2016 erfolgten Berichte in deutschen Medien keine Informationen zur österreichischen Situation im Sinne von Frage 4 bis 6 vorliegen sollten: Warum nicht?*
- *Welche Schritte gegen den laut deutschen Recherchen offenbar im LKW-Transitverkehr weit verbreiteten Abgas-Betrug mit AdBlue-Blockern/-Emulatoren haben Sie seit den ersten medienöffentlichen Berichten zu diesem Thema im Februar 2016 konkret wann unternommen bzw. veranlasst?*
- *Falls Sie keine Schritte gesetzt haben sollten: Warum nicht?*

Wie in bisherigen Anfragebeantwortungen ausgeführt, ist die lückenlose Überprüfung der Emissionskontrollsysteme auf allgemeine Manipulationen und Defekte im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung nicht möglich, da die angewendeten Methoden gemäß der Richtlinie 2009/40/EG über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger in der Fassung der Richtlinie 2010/48/EU einfach, schnell und kostengünstig sein sollen. Dementsprechend liegen meinem Ressort auch keine Daten über Manipulationen von Emissionskontrollsystemen aus der wiederkehrenden Begutachtung vor.

Im aktuellen Fall einer konkreten Manipulation am SCR System soll jedoch im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle gegen diese unzulässigen Maßnahmen vorgegangen werden. Die Bundesanstalt für Verkehr, die ASFINAG und die TU Wien arbeiten derzeit gemeinsam an der Entwicklung geeigneter Werkzeuge und Methoden für Schwerpunktkontrollen im öffentlichen Straßennetz, in denen die sachgemäße und gesetzeskonforme Funktionalität der SCR-Abgasnachbehandlung überprüft werden soll.

Zu Frage 10:

- *Falls jemand anderer aus dem Kreis der Bundesregierung für die entsprechenden Erhebungen oder Kontrollen – zB bei Transportunternehmen, Tankstellenbetreibern, einschlägig mit Produkten oder Dienstleistungen werbenden Kfz-Werkstätten oder Handelsunternehmen – zuständig wäre: Wer wäre dies jeweils für a) LKW, b) Busse, c) landwirtschaftliche Zugmaschinen/Traktoren, d) mit SCR-Kat ausgestattete PKW?*

Während mein Ressort für die Vollziehung der Abgasbestimmungen der angeführten Fahrzeuge zuständig ist, liegt die Zuständigkeit für den Betrieb von Tankstellen, Kfz-Werkstätten und Handelsunternehmen beim Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft.

Zu Frage 11:

- *Welche Strafdrohung aus welchem Titel besteht wem gegenüber beim Einsatz von AdBlue-Emulatoren u.dgl. in LKW auf österreichischem Staatsgebiet?*

In § 134 Abs. 1 KFG 1967 ist festgelegt: „Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, [...] zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.“ Im Wiederholungsfall kann an Stelle der Geldstrafe Arrest bis zu sechs Wochen, bei mehrfacher Wiederholung Geld- und Arreststrafe nebeneinander verhängt werden.

Zu Frage 12:

- *Informationen über derartige offenbar verbreitete Missbrauchs-Praktiken müssten „postwendend“ in entsprechende deutliche Korrekturen des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) eingehen, dessen Angaben unter anderem in Genehmigungsverfahren von Straßenbauprojekten für die Einschätzung dieser Projekte als „umweltverträglich“ oder „nicht umweltverträglich“ mit entscheidend sind. In welcher Weise, wann und mit Geltung ab welchem Datum sind die seit längerem kolportierten und seit mindestens Februar 2016 medienöffentlich bekannten Schätzungen zum Umfang des AdBlue-Betrugs bei LKW konkret durch welche Korrekturfaktoren im HBEFA berücksichtigt worden?*

Die in deutschen Medien berichteten Manipulationen von LKW mit SCR-Abgasnachbehandlung betreffen insbesondere „osteuropäische LKW“. Hierbei handelt es sich, im Gegensatz zu den Manipulationen am Prüfstand der Herstellerinnen und Hersteller (vgl. „VW-Skandal“), um Betrug durch Spediteurinnen und Spediteure.

Betrügereien und strafbare Handlungen der Nutzerinnen und Nutzer von Kfz, die das Emissionsverhalten der Fahrzeuge verändern, können im „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA) nur schwerlich abgebildet werden. Für die Messungen, auf denen das HBEFA aufbaut (Prüfstand bzw. real-drive emissions), muss von typisierten und für den Straßenverkehr zugelassenen Kfz ausgegangen werden, die auch gesetzeskonform betrieben werden. Ein nicht gesetzeskonformes Betreiben von Fahrzeugen – dazu zählt das nachträgliche Manipulieren der Abgasnachbehandlung genauso, wie z.B. auch erhöhte Geschwindigkeit oder das Betreiben von Dieselmotoren mit Heizöl – und die damit verbundenen Emissionen lassen sich nahezu unmöglich quantifizieren. Davon abgesehen ist prinzipiell die Sinnhaftigkeit einer Prognose über zukünftige Entwicklungen von illegalen Handlungen kritisch zu hinterfragen.

Zu Frage 13:

- *Falls gar keine oder erst eine verspätete Korrektur erfolgte: In welcher Weise wurden die seit längerem kolportierten und seit mindestens Februar 2016 medienöffentlich bekannten Schätzungen zum Umfang des AdBlue-Betrugs bei LKW konkret in der Zwischenzeit bis zu einer entsprechenden Handbuch-Korrektur bei der Genehmigung von Straßenbauprojekten berücksichtigt?*

Vergleiche von Realemissionen im Straßenbereich (auf Basis von Immissionsmessungen) mit Berechnungen gemäß HBEFA haben bislang gute Übereinstimmungen gezeigt. Eine Berücksichtigung der Manipulationen eines Teils der LKW Flotte im HBEFA kann derzeit, wie oben erwähnt, nur schwer stattfinden. Die HBEFA-Ersteller stehen hier vor der Herausforderung, dass es sich – wie zuvor unter 12) dargestellt – im Gegensatz zum „VW-Skandal“ bei der Manipulation der SCR-Abgasnachbehandlung um eine nachgelagerte Manipulation handelt. Manipulationen die von Herstellerinnen und Herstellern vorgenommen werden, sind selbstverständlich über Korrekturfaktoren im HBEFA durch die Ermittlung von real-drive emissions abgedeckt.

Ferner muss bei der Genehmigung von Straßenbauprojekten auch davon ausgegangen werden können, dass geltende gesetzliche Bestimmungen und Regelungen von Nutzerinnen und Nutzern eingehalten werden oder Verstöße dagegen sanktioniert werden. Hierfür stellt die ASFINAG z.B. auf dem Bundesstraßennetz in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres und den Ländern ein Netz an multifunktionalen Verkehrskontrollplätzen bereit, um Kontrollen jeder Art (i.S.d. der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes) optimal zu unterstützen. Derzeit sind 13 Kontrollplätze in Betrieb. Weitere drei befinden sich in Planung.

Mag. Jörg Leichtfried

