



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0036-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 27. Dezember 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 27. Oktober 2016 unter der **Nr. 10643/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend fortschreitende Aufklärung politischer Fehlleistungen rund um den Abgasskandal in Deutschland - Konsequenzen in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Ist Ihnen der aktuelle investigative Bericht des „stern“ zur Aufarbeitung des Abgasskandals bekannt, der zahlreiche fragwürdige Vorgänge, Abläufe und Positionierungen in Institutionen wie insbesondere im deutschen BMVI und im deutschen KBA dokumentiert, auf deren Erkenntnisse, Urteile und Schritte zur Causa sich Ihre Amtsvorgänger und Ihr Ressort seit Auffliegen des Abgasskandals im September 2015 wiederholt zu hundert Prozent verlassen wollten?
- Welche Konsequenzen werden Sie bzw Ihr Ressort aus diesen Informationen ziehen?
- Welche Konsequenzen werden Sie bzw Ihr Ressort aus der ebenfalls im genannten „stern“-Bericht dokumentierten Aussage der EU-Kommission ziehen, dass sie ausdrücklich „nicht bestätigen“ kann, dass die vom deutschen Verkehrsminister für legal erklärten Abschalteinrichtungen aller Hersteller außerhalb des VW-Konzerns wirklich unbedenklich sind?

- *Einem Vermerk des deutschen Verkehrsministeriums vom 17. Mai 2016 nach vorangegangener kritischer Expertise und nach der Charakterisierung von mindestens zwei Opel-Abschalteinrichtungen als unzulässig ist zu entnehmen, dass Opel gegenüber dem KBA "angegeben" habe, Abschalteinrichtungen bei Geschwindigkeiten über 140 Stundenkilometer und geringem Luftdruck "in den vorgesehenen Feldaktionen entfernen zu wollen. Dies ist wohl nur nötig, wenn es sich um eine illegale Abschalteinrichtung handelt, was somit offenbar seit einem halben Jahr in Deutschland auch offiziell bekannt ist. Welche Informationen zu dieser Causa sind Ihnen bzw. Ihrem Ressort wann seitens der deutschen Behörden zugegangen?*

Das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt als zuständige EG-Typgenehmigungsbehörde hat Untersuchungen an verschiedenen Fahrzeugen vorgenommen, die im „Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ veröffentlicht wurden. Dabei wurde bei Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns, die mit Motoren der Type EA 189 EU5 ausgestattet sind, der Einsatz unzulässiger Abschalteinrichtungen gemäß Artikel 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 nachgewiesen. Daraufhin wurde vom KBA eine nachträgliche Nebenbestimmung zur Typgenehmigung erlassen, um die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge wiederherzustellen. Die durch diese Nebenbestimmung erforderliche Rückrufaktion läuft derzeit auch in Österreich.

Bei anderen Fahrzeugen, die vom KBA in diesem Zusammenhang untersucht wurden und deren Hersteller sich auf die Ausnahmen bezüglich Abschalteinrichtungen in Artikel 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 berufen, konnte die Unzulässigkeit dieser Abschalteinrichtungen nicht nachgewiesen werden. Einige Hersteller dieser Fahrzeuge haben freiwillige technische Verbesserungen an ihren Fahrzeugen angekündigt. Diese technischen Verbesserungen werden zurzeit durch das KBA auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Sobald diese Überprüfungen erfolgreich abgeschlossen sind und die entsprechenden Rückholaktionen in Deutschland starten, gehe ich davon aus, dass die betroffenen Hersteller diese Verbesserungen auch an den in Österreich in Betrieb befindlichen Fahrzeugen vornehmen werden. Die Adam Opel AG hat am 29.4.2016 bestätigt, dass diese freiwilligen technischen Verbesserungsmaßnahmen auch an den in Österreich im Feld oder im Auslieferungsprozess befindlichen Fahrzeugen durchgeführt werden.

Unter den vom KBA untersuchten Fahrzeugen sind auch solche, deren EG-Typgenehmigung nicht durch das KBA erfolgt ist. In diesen Fällen wurden die jeweiligen zuständigen Genehmigungsbehörden, die für allfällige weitere Schritte verantwortlich sind, durch das KBA informiert.

Ich sehe keine Veranlassung, die Arbeit des deutschen BMVI oder des KBA in diesem Zusammenhang anzuzweifeln. Sollte der Europäischen Kommission der Nachweis vorliegen, dass in weiteren Fahrzeugen unzulässige Abschalteinrichtungen eingesetzt werden, gehe ich davon aus, dass die Kommission die erforderlichen Schritte einleiten wird. Mir liegen allerdings keine diesbezüglichen Informationen vor.

Zu den Fragen 5 bis 6:

- *Gab es seit September 2015 Termine seitens Opel oder General Motors oder deren Importeur im BMVIT, bei denen Themen im Zusammenhang mit dem Abgasskandal besprochen wurden? Wenn ja wann, mit welchen VertreterInnen Ihres Ressorts und welchen Inhalten?*
- *Welche Auskünfte zu Themen im Zusammenhang mit dem Abgasskandal sind seitens Opel oder General Motors (incl. Generalimporteur) seit September 2015 auf sonstigen Wegen dem BMVIT zugegangen oder vom BMVIT bei Opel oder General Motors (incl. Generalimporteur) eingeholt worden?*

In diesem Zeitraum gab es keine Termine von Opel oder General Motors oder deren Generalimporteur mit dem bmvit. Auf Anfrage der Bundesanstalt für Verkehr wurde von der Adam Opel AG eine schriftliche Stellungnahme mit o. a. Inhalt abgegeben.

Zu Frage 7:

- *Wann rechnen Sie mit einem Rückruf von Opel-Modellen in Österreich?*

Sobald das KBA die Wirksamkeit der entsprechenden Verbesserungsmaßnahmen bestätigt hat.

Zu den Fragen 8 bis 9:

- *Der stern-Bericht dokumentiert auch fragwürdigen Umgang der deutschen Behörden mit auffälligen Testergebnissen bei BMW. Gab es seit September 2015 Termine seitens BMW oder deren Importeur im BMVIT, bei denen Themen im Zusammenhang mit dem Abgasskandal besprochen wurden? Wenn ja wann, mit welchen VertreterInnen Ihres Ressorts und welchen Inhalten?*
- *Welche Auskünfte zu Themen im Zusammenhang mit dem Abgasskandal sind seitens BMW oder deren Importeur seit September 2015 auf sonstigen Wegen dem BMVIT zugegangen oder vom BMVIT bei Opel oder General Motors (incl. Generalimporteur) eingeholt worden?*

Weder gab es in diesem Zeitraum Termine von BMW oder dessen Generalimporteur mit dem bmvit noch sind Auskünfte beim bmvit eingelangt oder eingeholt worden.

Zur Frage 10:

- *Wie weit ist die Umsetzung Ihrer im September 2016 erfolgten Ankündigung, Autos auf Abgas-Manipulations-Software zu testen, mittlerweile gediehen?*

In Zusammenarbeit mit ExpertInnen der Technischen Universität Wien wurde von der Bundesanstalt für Verkehr bereits begonnen, Fahrzeuge auf ihr Abgasverhalten zu überprüfen. Mit dieser Kooperation ist in einem ersten Schritt das Ziel verbunden, dass für das bmvit in der Bundesanstalt für Verkehr personelle und technische Ressourcen für die kommenden Aufgaben der Marktüberwachung und Produktionskontrolle zur Verfügung stehen.

Im Ergebnis wird das Ziel verfolgt, ein erkennungsstarkes Prüfprogramm zu entwickeln, welches mittels Messungen auf dem Rollenprüfstand und auf der Straße nichtkonforme Maßnahmen von Fahrzeugherstellern im Bereich der Emissionsminderungsmaßnahmen (des Emissionskontrollsysteins) aufzeigt. Dieses Prüfprogramm soll in eine Gesamtstrategie zur Marktüberwachung von Personenkraftwagen, welche auch ein Fahrzeug-Auswahlverfahren beinhaltet wird, eingebunden werden. Die Aufgabenstellung betrifft das Thema „defeat device“, das Abgasverhalten von Euro 5 und Euro 6 Fahrzeugen, die Prüfung von Fahrzeugen mit einem konkreten Verdacht auf zu hohe Abgaswerte. Das Prüfprogramm besteht in der Durchführung von RDE-Fahrten sowie den Prüfstandvergleichsmessungen zur Beurteilung des Verhaltens in

Abhängigkeit verschiedener Aspekte wie etwa der Geschwindigkeit, dem thermischen Motorzustand, der Dauer des Tests, der Umgebungstemperatur, der realen Fahrwiderstände, der realen Fahrzeugmasse und den realen Witterungsbedingungen.

Zu Frage 11:

- *Sind für die Umsetzung dieses Vorhabens a) budgetäre Schritte, b) sonstige gesetzliche Schritte, c) sonstige Schritte auf Verordnungsebene, d) sonstige von Ihnen zu setzende Schritte erforderlich? Wenn nein warum nicht?*

Zur Durchführung der Abgastests wurde die im bmvit eingerichtete Bundesanstalt für Verkehr beauftragt, deren Aufgabe – als österreichische Typengenehmigungsbehörde – (auch) darin besteht, gemäß § 131 Abs. 1 KFG „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Bearbeitung, Lösung und Begutachtung fahrzeug- und verkehrstechnischer Fragen zu dienen“.

Die Bundesanstalt für Verkehr wurde mit den im BVA 2017 vorgesehenen personellen und finanziellen Mitteln so ausgestattet, dass sie die gegenständlichen Aufgaben erfüllen kann.

Zu Frage 12:

- *Halten Sie Klarstellungen infolge des Abgasskandals im KFG, zB bei der illegale Abschalteinrichtungen betreffenden Strafbestimmung, für nötig? Wenn nein warum nicht?*

In der Regierungsvorlage zur 34. KFG-Novelle wurde eine Klarstellung im § 56 getroffen, die auf die Durchführung der Rückrufaktion zur Wiederherstellung des vorschriftsmäßigen Zustandes der VW Aggregate vom Typ EA189 und vergleichbare Situationen abzielt. ZulassungsbesitzerInnen müssen nachweisen, dass die verpflichtenden Umrüstungsmaßnahmen an ihrem Fahrzeug durchgeführt wurden, andernfalls kann die Zulassung aufgehoben werden.

In § 134 Abs. 1c sind die Strafbestimmungen betreffend Verstöße, die in den unmittelbar anwendbaren Vorschriften der EU betreffend der Betriebserlaubnis von Fahrzeugen genannt sind, geregelt. Das betrifft unter anderem die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die den Einsatz von Abschalteinrichtungen als unzulässig definiert. In der Regierungsvorlage zur 34. KFG-Novelle wird klargestellt, dass der Strafrahmen je Fahrzeug zu verstehen ist.

Zu Frage 13:

- *Warum ignoriert der Begutachtungsentwurf des BMVIT zur 34. KFG-Novelle den (angesichts der Probleme Österreichs bei der Einhaltung von EU-Luftreinhalteregeln dringlichen) Handlungsbedarf, der Inhalt der Beschlüsse der Landes-UmweltreferentInnenkonferenzen von 2015 und 2016 zum Thema „Kontrolle der Abgasminderungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen“ (zB NOx bei Pickerlüberprüfung, Chiptuning & Co) ist?*

Die wiederkehrende Begutachtung ist in § 57a KFG entsprechend der Richtlinie 2009/40/EG über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeughänger in der Fassung der Richtlinie 2010/48/EU geregelt. Diese Richtlinie hat zum Ziel, „die Regeln für die technische Überwachung zu harmonisieren, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen zu vermeiden und um zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge vorschriftsmäßig eingestellt und gewartet werden.“

Die Maßnahmen dienen dazu, „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 werden, wie sie nicht ordnungsgemäß gewartet sind.“ In der Richtlinie wird auch festgehalten, dass die „Untersuchungen [...] relativ einfach, schnell und kostengünstig“ sein sollen und dass die Messung der Abgastrübung bei Kompressionszündungsmotoren und die Messung des Kohlenstoffmonoxidegehalts des Abgases als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen gilt.

Unter diesen Gesichtspunkten entspricht die Durchführung der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen in Österreich den Zielsetzungen der Europäischen Union und ist ein strengerer nationaler Maßstab nicht anwendbar. Die Messung der Stickstoffoxidemissionen oder die Feststellung von leistungssteigernden und emissionsverschlechternden Manipulationen am Motorsteuergerät ist im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung nicht möglich, da hierzu aufwändige und kostspielige zusätzliche Mess- und Prüfeinrichtungen wie ein Rollenprüfstand und aufwändige Messverfahren notwendig wären, die der Richtlinie 2009/40/EG nicht entsprechen.

Mag. Jörg Leichtfried

