

Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend fortschreitende Aufklärung politischer Fehlleistungen rund um den Abgasskandal in Deutschland - Konsequenzen in Österreich

In Deutschland ist mittlerweile die politische Aufarbeitung des Abgasskandals sowohl auf parlamentarischer (Untersuchungsausschuss im Bundestag) als auch auf journalistisch-investigativer Ebene in Gang gekommen.

So berichtet das Magazin *stern* auf Basis von Informationen aus dem Bundestags-Untersuchungsausschuss aktuell folgendermaßen zusammenfassend:

So vergab der Verkehrsminister Persilscheine für Stinkediesel

Interne Unterlagen zeigen: Verkehrsminister Dobrindt hat versucht, den Diesel-Skandal kleinzuhalten. Hersteller wurden milde behandelt, obwohl zumindest Opel unter schweren Verdacht geriet.

Verkehrsminister Alexander Dobrindt hatte es der Industrie versprochen, Ende Januar bei einem Besuch beim Autolobbyverband VDA in Berlin. "Bei der Aufarbeitung der Manipulationen" bei VW werde er nicht die Konfrontation suchen, sondern mit den Herstellern "zusammenarbeiten". "Der ideologische Kampf gegen das Auto", das sei nichts für ihn, versicherte der CSU-Politiker den Autolobbyisten laut offiziellem Manuskript.

Nachsicht für die Abgassünder – das kann nun Dobrindt in Bedrängnis bringen. In Berlin hört seit Ende September ein Untersuchungsausschuss des Bundestages Zeugen in Sachen Dieselskandal. In Brüssel geht die EU-Kommission dem Verdacht nach, dass der Verkehrsminister die deutschen Autobauer zu sanft angefasst hat. Dem stern liegen eine Fülle interner Unterlagen vor. Sie belegen, wie der Minister und seine Mitarbeiter versuchten, die Abgasaffäre möglichst kleinzuhalten - im Interesse der Autokonzerne.

Es war im April 2016, als der Verkehrsminister die gute Nachricht für BMW, Daimler, Ford, Opel und Co. verkündete. Sechs Bedienstete seines Ministeriums und des Flensburger Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) entdeckten zwar nach Tests an 53 Fahrzeugtypen, dass "alle Hersteller" ihre Abgaskontrolle zeitweise außer Kraft setzen oder ihre Leistung reduzieren. Zum Beispiel bei kühleren Lufttemperaturen regelte die Software die Abgasreinigung einfach ab – das sparte teure Katalysatortechnik.

Dobrindt reagierte dennoch milde, als er den Untersuchungsbericht vorstellte. Anders als VW hätten die anderen Hersteller keine nach EU-Recht illegalen Abschaltvorrichtungen eingebaut, beteuerte er. Die Hersteller hatten sich auf Ausnahmeregelungen berufen – laut Dobrindt zu Recht.

Zweifel an Dobrinds positiven Befund

Jetzt zeigen interne Unterlagen: An diesem positiven Befund gab und gibt es massive Zweifel. Nicht einmal die EU-Kommission in Brüssel ist davon überzeugt, dass die von Dobrindt für legal erklärten Abschaltvorrichtungen von Mercedes und Co. wirklich unbedenklich sind. Man könne das ausdrücklich "nicht bestätigen", erklärte jetzt eine Sprecherin der EU-Behörde auf stern-Anfrage schriftlich. Es fehle an Informationen aus Berlin.

Bis heute hält Dobrindt die Prüfprotokolle und einen Großteil der Messdaten unter Verschluss. Und bereits Anfang Mai kam ein Abteilungsleiter des Umweltbundesamtes (UBA) auf sieben Seiten eines internen Berichts zu einem harschen Urteil: Der Dobrindt-Bericht zeige "überdeutlich, dass die Abgasgesetzgebung an einigen Punkten zu große Interpretationen erlaubt und diese im KBA im Sinne der Fahrzeugindustrie ausgelegt wurden".

Warum welche Autos getestet wurden, habe die Dobrindt-Kommission "nicht klar dargelegt", schrieb der UBA-Mann. Die Kriterien für die Einstufung der Karossen in sauber oder unsauber schienen ihm "nur schwer nachvollziehbar". Sicher sei aber, "dass die Hersteller die Ausnahmeregelungen massiv zu Ungunsten des Umwelt- und Gesundheitsschutzes ausnutzen".

Ein klarer Schuldspruch für die Autokonzerne – und eine Ohrfeige für den zögerlichen Minister. Kein Wunder, dass Dobrinds Leute bei ihren Abgastests von Anfang an niemanden vom Umweltbundesamt dabei haben wollten. Axel Friedrich, früher dessen Verkehrsexperte und bis heute einer der erfahrensten Abgastester des Landes, hatte nach eigenen Worten dem Verkehrsministerium seine Mithilfe angeboten – und bekam eine Abfuhr.

Offenes Ohr für die Industrie

Stattdessen setzte Dobrindt Ende September 2015 seinen treuen Staatssekretär Michael Odenwald als Chef der Untersuchungskommission ein – und der schickte sogleich ein Fax an VDA-Chef Matthias Wissmann. Der Staatssekretär bot dem Lobbyisten "ein Gespräch zur Gesamthematik" an. Vielleicht gebe es ja "weitere Erkenntnisse", die "berücksichtigt werden sollten"?

Also ein offenes Ohr für die Interessen der Industrie – und ängstliches Abschotten nach draußen. "Wegen der hohen Sensibilität bitte keinen Bericht an die Kommission ohne vorherige Abstimmung mit dem BMVI", also mit dem Verkehrsministerium – diesen Rat zum Umgang mit Brüssel mailte KBA-Chef Ekhard Zinke Ende Januar an seinen zuständigen Abteilungsleiter. Ein paar Wochen später fragten die australischen Behörden an. Aber was ihnen offenlegen? "Könntest Du mir vielleicht auch gleich mitteilen, was wir sagen dürfen und was nicht?", fragte der Abteilungsleiter aus dem Flensburger Bundesamt seinen Kollegen im Ministerium. Der antwortete: "Berechtigter Einwand. Ich versuche da morgen einen ausreichenden Schutzwall zu formulieren."

Der Schutzwall bröckelt

Jetzt droht der Schutzwall zu bröckeln. Die kritischen Nachfragen häufen sich. Bereits Anfang Juni hielt ein Referatsleiter aus dem Verkehrsministerium fest, was ein Experte der EU-Kommission bemängelt hatte. Der Mann aus Brüssel fand es "nicht nachvollziehbar", so der Vermerk, warum Dobrinds Untersuchungskommission die Fahrzeuge von BMW komplett für unbedenklich erklärt hatte – nach teilweise guten und teilweise merkwürdigen Testergebnissen. Da bliesen die Fahrzeuge ab und zu ausgerechnet dann mehr giftige Stickoxide in die Luft, wenn der Motor bereits warm war. Eigentlich müssten die Abgaswerte in einem solchen Fall drastisch sinken – nicht steigen. Bei einem BMW 530 erklärte die Dobrindt-Kommission die ungünstigen Messergebnisse schlicht für "nicht plausibel" – sie seien darum "bei der Bewertung zu vernachlässigen".

Sowohl bei Tests der französischen Behörden wie auch der Deutschen Umwelthilfe zuletzt im September waren Fahrzeuge von BMW durch hohe Stickoxidwerte aufgefallen. Schützt der bayerische Minister den bayerischen Hersteller? Konkrete Fragen dazu ließ das Verkehrsministerium unbeantwortet. BMW wiederum verwies auf weitere Messungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Bei denen hätten die Fahrzeuge die Grenzwerte dann auch mit warmen Motoren eingehalten.

Bereits im Februar hatte die zuständige Generaldirektorin der EU-Kommission Dobrindts Staatssekretär Odenwald und den Chef des Kraftfahrt-Bundesamtes auf Messungen im Auftrag der niederländischen Behörden hingewiesen. Ein Mercedes C 220 war mit hohen Stickoxidwerten aufgefallen. Die Kommissionsbeamtin bat, den "vermuteten Verstößen" nun "unverzüglich" nachzugehen. Doch Dobrindts Prüfer stuften auch diesen Wagen als unbedenklich ein. Es seien zwar "erhöhte Werte" beim Warm-Test aufgetreten. Doch die seien laut Erklärung von Daimler "nicht nachvollziehbar". Damit war der Fall offenbar erledigt.

Opel gerät zunehmend ins Visier

Ganz so rasch ließen sich Probleme mit zwei Opel-Modellen nicht wegerklären, auch das zeigen interne Unterlagen aus Verkehrsministerium und KBA. Bei Diesel-Modellen der Typen Insignia und Zafira hatte Dobrindts Kommission bereits im April öffentlich "Zweifel an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung" formuliert. So wie bei insgesamt über 600.000 Fahrzeugen von Audi, Mercedes, Opel, Porsche und VW sollten diese dann aber durch einen "freiwilligen Rückruf" beseitigt werden. Als ginge es nur um lässliche Sünden.

Doch im Mai veröffentlichten die Deutsche Umwelthilfe, der "Spiegel" und "Monitor" neue Erkenntnisse zu Abgasstricks beim Opel Zafira mit 1,6-Liter-Motor. Gegenüber Dobrindts Leuten räumte der Hersteller jetzt hinter verschlossenen Türen Kniffe ein, von denen die Behörden zuvor nichts geahnt hatten. Es wurde klar: Der Opel reduzierte die Abgaskontrolle bereits, sobald eine Höhe von um die 850 Meter über Null erreicht war - wie auch bei über 2400 Umdrehungen. Der einzige externe Experte in Dobrindts Untersuchungskommission, der Münchner Professor Georg Wachtmeister, kam zu einem harschen Urteil. In einer Expertise vom 16. Mai beklagte der Professor eine "Unterdimensionierung des SCR-Katalysators" beim Zafira. Offenbar habe Opel schlicht Geld sparen wollen und die Katalysatortechnik "in einem nicht ausreichenden Reifezustand eingeführt".

Wachtmeister habe Opel "unzulässige Eingriffe in die Emissionskontrolle" bescheinigt, resümierte ein Beamter Mitte Mai schriftlich. Für ein Treffen der Untersuchungskommission mit Opel galt als "Gesprächsvorschlag" die "Darlegung", dass es sich bei zwei der nun "genannten Abschaltvorrichtungen um unzulässige handelt".

Fall Opel weiter "in Prüfung"

Ist also VW doch nicht der einzige überführte Schummler? Der Fall Opel sei weiter "in Prüfung", sagt die Dobrindt-Behörde heute. Opel wiederum hatte die Vorwürfe im Mai kategorisch dementiert. Sie seien "falsch" und die "Parameter" der Abgasregelung "bekannt". Auf dieses Statement verweist das Unternehmen bis heute.

Gegenüber den Behörden, so legen es die internen Unterlagen nahe, äußerten sich die Firmenleute weniger apodiktisch. Opel habe gegenüber dem KBA "angegeben", Abschaltvorrichtungen bei Geschwindigkeiten über 140 Stundenkilometer und geringem Luftdruck "in den vorgesehenen Feldaktionen entfernen zu wollen", hieß es in einem Vermerk des Verkehrsministeriums vom 17. Mai 2016. Die Abschaltung bei hohem Tempo, hohen Drehzahlen und niedrigem Luftdruck sei dem KBA leider "bisher unbekannt" gewesen.

Drohten dem Hersteller nun Sanktionen? Offenkundig nicht. Das Verkehrsministerium verlangte lediglich, die betroffenen Autos zurückzurufen und nachzurüsten. Bis heute ist

aber nicht einmal das passiert – denn die Behörden haben das Konzept von Opel bisher nicht genehmigt.

Laxe Abgasreinigung

Dass die Abgasreinigung bei Opel zuvor eher lax betrieben wurde, zeigte sich bereits bei einem Treffen der Rüsselsheimer mit der Untersuchungskommission im Februar. "Vollumfänglich" finde die Stickoxidkontrolle der betroffenen Fahrzeuge lediglich "im Bereich von 20 – 30 Grad" statt, hörten die Behördenleute von den Opelanern. Also Abgasreinigung nur bei sommerlichen Temperaturen. Laut Protokoll fand das heikle Gespräch "außerhalb des vom KBA gegen Opel eröffneten Verwaltungsverfahrens" statt. Und Opel-Chef Karl-Thomas Neumann ließ sich vom ehemaligen hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch begleiten, einem in Berlin gut vernetzten CDU-Politiker.

Opel sah sich im Recht. So wie andere Autohersteller auch hielten die Rüsselsheimer ihre Pflicht für erfüllt, wenn die Abgaskontrolle unter den amtlich definierten Testbedingungen funktioniert. So als ob das Gesetz nur zum Ziel hat, die Luft in Europas Laboren reinzuhalten, nicht auch auf den Straßen.

Und diese Sichtweise stieß im Ministerium nicht auf Bestürzung, sondern auf Verständnis. Ein vom Verkehrsministerium bestellter Rechtsgutachter kam zwar im April zu dem naheliegenden Ergebnis, dass die Abgasgrenzwerte für die "normalen Betriebsbedingungen der Realität" gelten und "nicht einen Prüfzyklus im Labor widerspiegeln" sollen. Zugleich hielt der Professor – ein Jurist, zwei Meinungen – ein Zusatzargument für erwägenswert. Er fand, dass sich neben der naheliegenden Gesetzesinterpretation zugleich die gegenteilige Sicht der Autoindustrie "durchaus vertreten lässt" – "wenn auch mit weniger überzeugenden Argumenten". Der Rechtsgutachter gab sogar grünes Licht für ein anderes Standardargument von Mercedes und Co: Ja, die Abgaskontrolle dürfe in der Tat auch immer dann abgeschaltet werden, wenn es für den Motorschutz nötig sei – dank eines "Persilscheins", der in der Verordnung "faktisch" enthalten sei.

Ein Herz für Hersteller mit Haltbarkeitsproblemen

Noch im März hatte der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages in einem eigenen Gutachten dieser industriefreundlichen Sicht widersprochen. Wenn der Motorschutz so wichtig sei, könnte ein Hersteller ja auf die Idee kommen, "Motoren sehenden Auges so suboptimal zu konstruieren, dass sie bei vollem Greifen des Emissionskontrollsystems drohten Schaden zu nehmen". Der Berliner Verwaltungsrechtler Remo Klinger versuchte es in einem Gutachten für die Deutsche Umwelthilfe mit Spott: Wenn ein Autokonzern die Haltbarkeit seiner Maschinen nicht gewährleisten könne, müsse er eben "von dem Bau derartiger Dieselmotoren absehen".

Doch im Verkehrsministerium, so scheint es, hatte man ein Herz für Hersteller mit Haltbarkeitsproblemen. Intern beklagte zwar auch Staatssekretär Odenwald, dass die Hersteller "exzessiv" von dem Motorschutz-Argument "Gebrauch gemacht" hätten. Wegen der "Unschärfe" der EU-Regeln könnten Abschaltvorrichtungen dennoch in der Tat immer dann erlaubt sein, urteilte die Untersuchungskommission, "wenn von Seiten des Fahrzeugherstellers nachvollziehbar dargestellt wird, dass ohne die Verwendung einer solchen Einrichtung dem Motor Schaden droht, sei dieser auch noch so klein".

Bei einem Treffen mit den KBA-Leuten hatte Opel-Lobbyist Joachim Koschnicke im Februar schließlich ein besonders schlagendes Argument parat: In den Nachbarländern gehe es doch auch. In Frankreich und den Niederlanden sei Opel bereits bestätigt worden, dass das Unternehmen keine unerlaubten Abschaltvorrichtungen benutze.

In der Tat hatten die Tester zum Beispiel in Frankreich bei heimischen Autos von Renault teils deutlich höhere Stickoxidausstöße gemessen als bei Vergleichsmodellen von VW. Aber genau wie Dobrindt und die Kollegen in Großbritannien oder Italien konnten auch die Prüfer in Frankreich partout nirgends außer bei VW verbotene Software entdecken.

Schutz der Industrie hat Vorrang

Wo jeder in seinem Glashaus sitzt, wirft halt niemand einen Stein. Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte das Problem bereits im Dezember in einem Schreiben an das Verkehrsministerium ganz unverblümt angesprochen: "Die Abgrenzung zwischen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung und einer schlechten/günstigen Applikation ist fließend und bedarf individueller und international abgestimmter Bewertung", hieß es da. Tue man das nicht, könne das "zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen am Markt und Kapitalvernichtung am Aktienmarkt führen". Anders gesagt: Geht man im Alleingang scharf gegen die landeseigenen Hersteller vor - benachteiligt man sie gegenüber der Konkurrenz.

Es ging also um den Schutz der Industrie, nicht um den Schutz der Atemwege. Und selbst EU-Kommissare, die gelegentlich markig Aufklärung fordern, wollen da nicht beiseite stehen. Diesen Schluss erlaubt eine vom KBA zeitweise als "geheim" eingestufte Präsentation der EU-Generaldirektion Binnenmarkt vom 13. Juni. Ihr war ein Vorschlag zu entnehmen, der den Autoherstellern gefallen musste. "Als vorübergehende Maßnahme" sei denkbar, hieß es dort, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt die Stickoxidbehandlung "bei Umgebungstemperaturen unter 10 Grad" zu reduzieren. Das sei ja auch in den USA erlaubt gewesen, wenn auch nur bis zum Jahr 2004.

Keine Abgasreinigung unter 10 Grad? Ziemlich genau um diesen Wert liegt in Deutschland die Durchschnittstemperatur, über das Jahr gerechnet. Einstweilen gilt also: Auch in diesem Winter dürfen deutsche Diesel weiter stinken."

Diese aktuelle Zusammenfassung bestätigt erneut viele Kritikpunkte und Fragen der Grünen – zB auch zur Opel-Causa - an Ihre beiden Amtsvorgänger im BMVIT (vgl. zB https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/ABEU/ABEU_00002/index.shtml und https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/J/J_08021/imfname_503455.pdf, die von diesen leider nicht ernstgenommen wurden - siehe die Beantwortungen, insbesondere https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/AB/AB_07750/imfname_523340.pdf von BM a.D. Mag. Klug.

Erfreulicherweise hat sich unter Ihrer Amtsführung die Einstellung zur Aufarbeitung des Abgasskandals merklich geändert, zumindest an der Spitze Ihres Ressorts. Während Ihre beiden Amtsvorgänger im Zusammenhang mit dem VW-Abgasbetrug wie der deutsche Amtskollege in enger Abstimmung mit dem skandalverantwortlichen Konzern und seinem Importeur agierten und ausschließlich auf das Abwarten deutscher Erhebungs-Ergebnisse und deutscher Maßnahmen sowie auf in Österreich de facto unkontrolliertes Handeln dieses Konzerns zur Skandalbewältigung setzten, haben Sie dies neu bewertet und sind bemüht den nationalen Handlungsrahmen zu nutzen.

So haben Sie vor über einem Monat zum Jahrestag des Auffliegens des Abgasskandals öffentlich angekündigt, dass das Verkehrsministerium künftig über Personal der BAV und dort anzuschaffende Messgeräte Autos auf Abgas-Manipulations-Software testen wird. Sie sprachen in diesem Zusammenhang von „dreistem Betrug am Kunden, der noch dazu schädlich für Umwelt und Gesundheit ist. Dem wollen wir einen Riegel vorschieben.“

Die letzten Monate hätten „gezeigt, dass der Missbrauch von Abschaltvorrichtungen womöglich weit verbreitet ist. Darauf reagieren wir mit speziellen Tests“. Werden bei einem Test Auffälligkeiten nachgewiesen, meldet die BAV die entsprechenden Ergebnisse an den Staat, in dem das betroffene Automodell genehmigt wurde. Die jeweilige Behörde muss dann feststellen, ob die Software illegal ist und entsprechende Konsequenzen ziehen. Welche

Automodelle getestet werden, wird von der Häufigkeit ihrer Zulassung in Österreich abhängen. Diesbezüglich wird man sich auch mit europäischen Partnern austauschen, die ebenfalls testen, um Doppelgleisigkeiten zu vermeiden.

Nunmehr liegt allerdings ein Vorschlag des BMVIT für eine umfangreiche KFG-Novellierung vor, der mit keiner Zeile auf den Abgasskandal eingeht und unter anderem die Strafbestimmung für den Einsatz von Abschaltvorrichtungen, über deren Interpretation sich nicht einmal das BMVIT mit sich selbst einig war, unberührt lässt.

Auch sonstige Mängel und Lücken im derzeitigen Regime der Kontrolle der Abgasminderungsanlagen von Kraftfahrzeugen (vgl. die einschlägigen Beschlüsse der Landes-UmweltreferentInnenkonferenz 2015 und 2016 sowie die Anfrage der Grünen https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/J/J_07545/imfname_494844.pdf) bleiben in diesem Entwurf unberührt und damit ungelöst.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) 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?
- 2) Welche Konsequenzen werden Sie bzw Ihr Ressort aus diesen Informationen ziehen?
- 3) 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 Abschaltvorrichtungen aller Hersteller außerhalb des VW-Konzerns wirklich unbedenklich sind?
- 4) Einem Vermerk des deutschen Verkehrsministeriums vom 17. Mai 2016 nach vorangegangener kritischer Expertise und nach der Charakterisierung von mindestens zwei Opel-Abschaltvorrichtungen als unzulässig ist zu entnehmen, dass Opel gegenüber dem KBA "angegeben" habe, Abschaltvorrichtungen 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 Abschaltvorrichtung 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?
- 5) 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?

- 6) 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?
- 7) Wann rechnen Sie mit einem Rückruf von Opel-Modellen in Österreich?
- 8) 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?
- 9) 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?
- 10) Wie weit ist die Umsetzung Ihrer im September 2016 erfolgten Ankündigung, Autos auf Abgas-Manipulations-Software zu testen, mittlerweile gediehen?
- 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?
- 12) Halten Sie Klarstellungen infolge des Abgasskandals im KFG, zB bei der illegale Abschaltvorrichtungen betreffenden Strafbestimmung, für nötig? Wenn nein warum nicht?
- 13) Warum ignoriert der Begutachtungsentwurf des BMVIT zur 34. KFG-Novelle den (angesichts der Probleme Österreichs bei der Einhaltung von EU-Luftreinhalteregegn dringlichen) Handlungsbedarf, der Inhalt der Beschlüsse der Landes-UmweltreferentInnenkonferenzen von 2015 und 2016 zum Thema „Kontrolle der Abgasminderungsanlagen von Kraftfahrzeugen“ (zB NOx bei Pickerlüberprüfung, Chiptuning & Co) ist?



