

Anfrage

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

betreffend Ausweitung des Abgasskandals I - Abgasverhalten von PKW weiterer Hersteller, Rolle von Zulieferern, Aktivitäten in anderen Staaten

Die Diskussion über den Abgasskandal (Dieselgate, „VW“-Skandal) wird von Österreichs Verantwortlichen im Parlauf mit dem bisher entlarvten Herstellerkonzern und zum Nachteil der KonsumentInnen und der Umwelt und Gesundheit klein gehalten.

In Deutschland bewegt sich die Bundesregierung im Einklang mit offenbar überforderten und/oder nicht völlig von der Branche unabhängigen Behörden in eine ähnliche Richtung. So ist die für Dezember angekündigte behördliche Veröffentlichung der seit Oktober gewonnenen Testergebnisse auch Anfang Februar noch ausständig.

Anders als in Österreich nimmt jedoch in Deutschland die öffentliche und auch mediale Empörung über Verfälschung und branchenschonende Umgangsformen massiv zu. Öffentlich-rechtliche Sender wie das ZDF und namhafte Medien wie „Der Spiegel“ sind mit investigativer Arbeit aktiv an der Aufklärung der zahlreichen Ungereimtheiten und offenen Fragen beteiligt. Die unverblümt branchenfreundliche Darbietung von CSU-Bundesverkehrsminister Dobrindt bei den seit September 2015 eingeleiteten (angeblichen?) Maßnahmen zur Aufarbeitung des Abgasskandals wird kritisch gewürdigt, weiters werden unabhängige Tests mitbeauftragt und die höchst aufklärungsbedürftigen Ergebnisse - zB zu einem Opel-Modell bei NOx und CO2 - öffentlich dokumentiert.

Die bisherige Linie des BMVIT, auf politischer wie beamteter Ebene ausschließlich die deutschen Schritte und Ergebnisse abzuwarten, ist somit massiv in Frage gestellt, zeichnet sich doch deren branchenschonendes und aus Sicht des KonsumentInnen-, Gesundheits- und Umweltschutzes klar ungenügendes Niveau längst klar ab. Wegen der besonderen Brisanz dieser Angelegenheit wird dies jedoch Gegenstand einer eigenen, weiteren Parlamentarischen Anfrage sein.

Die Entwicklung in anderen Staaten und auf anderen Ebenen hat jedoch überwiegend eine deutlich andere Tendenz als sie in Deutschland und Österreich bei den Zuständigen vorherrscht:

- Nicht nur in den USA herrscht ein völlig anderer, selbstbewusster statt haltungsschwacher Umgang der Behörden mit manipulierenden Konzernen und ihren Repräsentanten. Hier werden nicht klar nachvollziehbare Reparatur-Strategien des VW-Konzerns schlicht zurückgewiesen und parallel wird mit staatlichen Klagen gegen den Hersteller mit riesigen Streitwertsummen der Druck erhöht, um tatsächlich wirksame Lösungen sicherzustellen.
- Auch in Frankreich wurde durch die Nachtstung von 100 zufällig ausgewählten PKW-Modellen – und zwar nicht nur in Frankreich typpenehmigten! – ein anderer Weg gewählt und nun im Jänner 2016 spät aber doch mit Hausdurchsuchungen und weiteren

Maßnahmen deutlich Position gegen den nach beträchtlichen Diskrepanzen bei Abgaswerten bereits 2015 ebenfalls unter Beschuss gekommenen Hersteller Renault bezogen und Druck in Richtung Klärung der Ungereimtheiten aufgebaut. Sowohl Renault als auch das französische Umweltministerium erwähnten in diesem Zusammenhang, dass auch andere Fabrikate – offensichtlich wieder nicht nur französische – bei den Nachttests auffällig geworden seien.

- Im Europaparlament erfolgte mit der Zurückweisung der von Österreichs Regierung im TCMV und im Verkehrsministerrat unterstützten Einigung auf einen viel zu hohen Abweichungsfaktor beim künftigen neuen Typprüfungszyklus durch den EP-Umweltausschuss ENVI und der Ablehnung durch den Rechtsausschuss deutliche Schüsse vor den Bug der Autolobby und ihrer Unterstützer in den Regierungen und Ministerien der EU-Mitgliedsstaaten. Ein entsprechender Nein-Beschluss auch im EP-Plenum würde die Zurückweisung des vorliegenden, für die Industrie bequemen Vorschlags bedeuten. Diese Abstimmung wird nach einer von den großen Fraktionen durchgesetzten Verschiebung nun am 3.2.2016 stattfinden, dann wird man wissen, ob die Versuche der Lobby erfolgreich waren, eine sachgerechtere Lösung mit Unterstützung vor allem der schon im Umweltausschuss umweltfeindlich abstimmenden Konservativen zu hintertreiben.
- In Schweden wurde am 12.1.2016 vom dortigen Pendant unserer Anti-Korruptions-Staatsanwaltschaft Vorermittlungen wegen schweren Betrugs eingeleitet (vgl. dpa). Und zwar bewusst *trotz* der in Deutschland laufenden Aktivitäten: "Uns ist bewusst, dass sehr viele Untersuchungen in Deutschland stattfinden", sagte Johansson. "Es könnte sein, dass wir den Fall letzten Endes fallen lassen, weil diese ausreichen." Aber Schweden verlässt sich eben nicht blind auf das, was anderswo geschieht – anders als Österreich!
- In Belgien haben Enthüllungen des Belgischen Staatlichen Fernsehens am 18.1.2016 nach den bereits 2015 erfolgten Hinweisen der einschlägig engagierten Umweltorganisation Deutsche Umwelthilfe (DUH) unterstrichen, dass auch bei Modellen des Herstellers Opel etwas faul sein dürfte: Im Zuge anderweitig motivierter Aufenthalte bei Markenwerkstätten erfolgten - ohne Hinweis an die Fahrzeugeigner! - bei den Fahrzeugen Softwareänderungen, woraufhin „nur“ mehr das zweieinhalb- bis dreifache statt zuvor das fünf- bis siebenfache der eigentlich zulässigen NOx-Emissionen zu verzeichnen war. Der Hersteller versuchte sich mit Hinweisen auf ihm zufolge schon zuvor bestehende Defekte bei den Fahrzeugen zu rechtfertigen. Diese Causa macht umso deutlicher, dass rasche und transparente Aufklärung statt Schweigen, Zuschauen und völlig verfehltem „Gottvertrauen“ in die Ehrlichkeit der Konzerne dringend not tut. Belgien ist im Übrigen ebenso wie Österreich nicht selbst in der Typgenehmigung der entsprechenden Fahrzeuge tätig, dennoch wird offenbar weit genauer „hingeschaut“.
- Schließlich haben nun einem Bericht des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel“ vom 2.2.2016 zufolge Straßen-Tests der weltweit angesehenen technischen Forschungseinrichtung TNO in den Niederlanden, die im offiziellen staatlichen Auftrag des Niederländischen Umweltministeriums (!) erfolgten, grobe Unregelmäßigkeiten beim NOx-Ausstoß eines Mercedes-Benz (C-Klasse, „bluetec“) bewiesen. Der Ausstoß des gesundheitsgefährdenden Schadstoffs lag dabei beim bis zu 40fachen des laut Typgenehmigung Zulässigen. Einer Stellungnahme des Mercedes-Herstellers gegenüber der erwähnten Umweltorganisation DUH zufolge handle es sich um „Fehlinterpretationen“ der Technik-Koryphäen des TNO; allerdings „... gebe (es) an Bord der Diesel-C-Klasse eine Abschaltvorrichtung in der Motorsteuerung, der unter diesen und anderen

Bedingungen die Stickoxid-Reinigung stoppe. Das diene dem Schutz des Motors und sei damit erlaubt, so die Erläuterung des Stuttgarter Autobauers. „Spekulationen oder Interpretationen, dass mögliche Abweichungen zwischen Messwerten auf dem Prüfstand im Vergleich zum realen Fahrbetrieb nur durch Manipulationen erklärbar seien, weisen wir mit Entschiedenheit zurück. Ein Defeat Device, sprich eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kommt bei Mercedes-Benz nicht zum Einsatz.“ (Zitat Der Spiegel). Das heißt: Die Abgasreinigung funktioniert nur im Prüfstands-Temperaturband, bei den im Alltagsbetrieb weit überwiegenden davon (insbesondere nach unten) abweichenden Temperaturen hingegen nicht. So offenbar auch bei den bei Temperaturen von +7 bis +10 Grad Celsius durchgeführten Straßentests in den Niederlanden. Und: Der betreffende Hersteller bestätigt entsprechende Abschaltvorrichtungen, erklärt diese jedoch für legal, obwohl Abschaltvorrichtungen laut EU-Vorgabe illegal sind.

Mehr Engagement bei Kontrolle und Aufklärung statt Abwarten und Vertrauen in die Aufklärungsarbeit anderer wäre angesichts der vielfältigen Aktivitäten und Erkenntnisse anderswo und der immer klarer erkennbaren Trickereien und Ungereimtheiten auch in Österreich dringend nötig.

Dies umsomehr, als mit den zuvor aufgelisteten Schritten und ihren Ergebnissen wohl noch bei weitem nicht das Ende der Fahnenstange erreicht ist. Denn bereits Mitte Dezember 2015 wurden sehr konkrete Vorwürfe gegen weitere Hersteller (Mercedes/Daimler, BMW und abermals Renault und Opel) laut, die großteils noch der weiteren Klärung harren. Reuters und APA berichteten am 16.12.2015:

**„Streit über Diesel-Abgaswerte erreicht Daimler und BMW
Utl.: Umwelthilfe und ZDF berichten über höhere Abgaswerte – Daimler weist
Manipulationsvorwürfe zurück - Daimler und BMW drohen mit rechtlichen Schritten
- StA ermittelt gegen Bosch =**

Wolfsburg/Stuttgart/München (APA/Reuters) –

Im Zuge des Diesel-Abgasskandals bei Volkswagen kommen nach Opel und Renault auch Daimler und BMW unter Rechtfertigungsdruck wegen Stickoxid-Werten. Messungen im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe und des ZDF-Magazins "Frontal 21" ergaben zwei bis drei Mal so hohe Werte wie im normierten Test auf dem Prüfstand.

In der ZDF-Sendung am Dienstagabend bezeichneten Experten das Ausmaß der Abweichungen als erklärungsbedürftig. Daimler und BMW verwahrten sich gegen Spekulationen, illegale Abschaltprogramme einzusetzen. "Den damit verbundenen Vorwurf der Manipulation weist die Daimler AG erneut auf das Schärfste zurück", erklärte Daimler am Mittwoch. Mercedes-Fahrzeuge entsprächen in vollem Umfang den gesetzlichen Vorschriften.

Umwelthilfe und ZDF hatten die Berner Fachhochschule in der Schweiz eingeschaltet. Im Auftrag der Umwelthilfe prüften die Experten einen Mercedes C 200 CDI, Baujahr 2011, im Labor im üblichen Normzustand und mit warmem Motor. Bei Tests mit kaltem Motor sei der Grenzwert von 180 Milligramm je Kilometer nach Euro 5 mit 149 Milligramm eingehalten worden, bei zwei Testläufen mit warmem Motor sei der Ausstoß mit 337 und 352 Gramm mehr als doppelt so hoch gewesen.

Ein getesteter Renault Espace übertraf das Limit um das 13- bis 25-Fache. Bei einem Opel Zafira hatten die Experten auf dem Prüfstand mit vier Rollen vier Mal so hohe Abgase gemessen wie beim üblichen Test auf zwei Rollen. Das ZDF ließ das gleiche Mercedes-Modell sowie einen BMW 320d und einen VW Passat auf dem Prüfstand

messen und den Testzyklus auf der Straße nachfahren. Mercedes und BMW stießen auf der Straße fast drei Mal so viel aus wie im Labor. Bei dem Passat, der einen Motor mit der zugegebenen illegalen Abschaltsoftware hat, waren die Werte fast vier Mal so hoch.

Nach derzeitiger Rechtslage können Autobauer zur Messung der Abgaswerte im Prüfstand Änderungen an den Fahrzeugen vornehmen, also etwa den Reifendruck erhöhen. Die Schadstoffemissionen beim tatsächlichen Fahrbetrieb sind in der Regel höher, was legal ist.

Ab 2017 sollen strengere Regeln in der Europäischen Union gelten. Die Abgaswerte für neue Modelle sollen dann auf der Straße gemessen werden und um einen Faktor höher liegen dürfen, der zurzeit noch umstritten ist. Die EU-Mitgliedstaaten sind dafür, ein Überschreiten der Norm im Straßenverkehr um das Zweifache und später um das Anderthalbfache zuzulassen. Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments lehnte das ab. Sollte auch das Plenum des Parlaments dagegen stimmen, müsste die EU-Kommission den Gesetzentwurf zurückziehen.

Daimler und BMW kämpfen mit harten Bandagen gegen Unterstellungen, Abgaswerte zu manipulieren. Sie drohten der Umwelthilfe mit rechtlichen Schritten für den Fall, dass die Organisation behaupten sollte, es gebe unzulässige Abschaltvorrichtungen. Die Testergebnisse nannte ein Daimler-Sprecher fragwürdig, weil die Berner FH auf Nachfrage über die genauen Rahmenbedingungen nicht informiert hätte. Höhere Beladung und Temperaturänderungen können zu höheren Werten führen, was die derzeitige Rechtslage aber zulässt.

Die Umwelthilfe erhob keinen Manipulationsvorwurf gegen Daimler, warf aber dem Bundesverkehrsministerium und dem Kraftfahrt-Bundesamt vor, die Aufklärung zu behindern. Die Flensburger Behörde prüft im Auftrag des Ministeriums seit Oktober Abgaswerte bei etlichen Modellen aller großer Hersteller, hat aber noch keine Ergebnisse veröffentlicht.

Mit rechtlichen Schritten muss sich unterdessen der VW-Zulieferer Bosch auseinandersetzen, der neben Continental die Software lieferte, die im Mittelpunkt des Diesel-Skandals steht. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart leitete Ermittlungen gegen Bosch ein. "Wir gehen dem Verdacht nach, ob sich diese Firma an einer möglichen Straftat eines großen deutschen Automobilkonzerns beteiligt hat", sagte eine Sprecherin. Bosch erklärte, mit allen Behörden zu kooperieren, die zur Aufklärung des Sachverhaltes beitragen wollten."

Diese Informationen vom 16.12.2015 dokumentierten in zweierlei Hinsicht klaren weiteren Handlungsbedarf:

- Dass der Schadstoffausstoß desselben Verbrennungsmotors im kalten Zustand massiv geringer ausfällt als bei Normal-Betriebstemperatur, ist wider jede technische Logik – es müsste genau umgekehrt sein. Ebendies hat auch der deutsche Experte Dr. Axel Friedrich bereits bei einer sehr verdienstvollen Großveranstaltung der Arbeiterkammer zum Thema am 6.11.2015 in Wien klar und unmissverständlich angesprochen. Diese Facette des Skandals muss also auch dem SPÖ-Verkehrsminister bekannt sein.
- Ebenso ist völlig eindeutig, dass dann, wenn die Zahl der bewegten Achsen zu gravierenden Unterschied beim Abgasverhalten führt, VW-artige Vorkehrungen in der Motor- und Abgas-Steuerung eingebaut sein müssen, genau bei diesem Setting ist ja VW in Nordamerika mit seinen Manipulationen aufgefliegen.

Von irgendwelchen behördlichen Tests oder sonstigen Schritten, die derartige Trickserien bloßstellen könnten, ist jedoch in Österreich weiterhin nichts zu sehen. Ja es wird sogar gegenüber entsprechend nachfragenden BürgerInnen vom BMVIT im Endeffekt jede sinnvolle Auskunft verweigert.

Es ist aber den in ihrer Gesundheit beeinträchtigten Bürgerinnen und Bürgern ebensowenig wie den Autokäuferinnen und -käufern zumutbar, dass die Zuständigen in dieser Republik trotz der offenkundigen Missstände die Hände in den Schoß legen.

Die Ausrede, Österreich könne hier gar nichts tun, ist nicht nur durch die Aktivitäten in anderen, von der Konstellation her vergleichbaren EU-Staaten wie den Niederlanden oder Schweden widerlegt, sondern auch durch ein an den Verkehrssprecher der Grünen adressiertes Schreiben des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, in dem klar und eindeutig festgehalten ist:

„Grundsätzlich kann jeder Mitgliedstaat der EU Überprüfungen an auf seinem Markt befindlichen Fahrzeugen vornehmen.“

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Ist Ihnen bekannt, dass die staatlichen Behörden der USA sich nicht mit den ersten Vorschlägen des VW-Konzerns für die Sanierung der illegal ausgerüsteten Fahrzeuge zufriedengaben, sondern sowohl in technischer Sicht als auch im Hinblick auf Konsumentenschutz und –entschädigung entsprechende Klärungen und Nachbesserungen durchsetzten und dem auch mit staatlichen Klagsdrohungen Nachdruck verliehen?
- 2) Welche Konsequenzen haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus wann im Einzelnen gezogen, um darauf hinzuwirken, dass österreichische Kunden des VW-Konzerns ähnliche Unterstützung von staatlicher Seite erfahren wie Kunden in den USA?
- 3) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger wie zu Beginn des Abgasskandals auch weiterhin nicht mehr als das Unvermeidliche getan haben, also das Gegenteil der US-Behörden: Werden Sie dies nun ändern? Wenn nein, warum nicht?
- 4) Ist Ihnen bekannt, dass in Frankreich von staatlicher Seite (im Übrigen unter politischer Verantwortung einer sozialdemokratischen Ministerin) a) Nachttests zum Abgasverhalten auch an nicht in Frankreich EU-typgenehmigten Pkw vorgenommen wurden, b) die dabei offenkundig nicht nur bei Renault-Modellen aufgedeckten Fragwürdigkeiten zumindest teilweise sukzessive öffentlich gemacht wurden?
- 5) Wieso kann Frankreich über zB Renault hinaus auch in Sachen nichtfranzösischer Hersteller sehr wohl wirksam handeln, während doch den „gebetsmühlenartigen“ (Zitat APA) Erklärungen Ihres Amtsvorgängers zufolge Staaten wie Österreich bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen gar nichts tun können und brauchen, was analog bei zB in Deutschland EU-typgenehmigten Fahrzeugen auch für Frankreich und seine Regierung gelten müsste?
- 6) Welche Informationen zu welchen Herstellern liegen Ihnen offiziellerseits im Einzelnen seit wann von Seiten Frankreichs bzw der dortigen für EU-Typgenehmigungen zuständigen Stelle vor?
- 7) Welche Konsequenzen haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus wann im Einzelnen gezogen?

- 8) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Erkenntnissen in Frankreich und/oder den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben: Warum nicht?
- 9) Falls Sie die Auskunft zu Frage 5 und/oder 6 und/oder 7 und/oder 8 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?
- 10) Ist Ihnen bekannt, dass in Belgien im Zusammenhang mit dem Abgasverhalten von Opel-Fahrzeugen vor und nach Werkstättenaufenthalten aufklärungsbedürftige Ungereimtheiten aufgedeckt wurden?
- 11) Welche Informationen liegen Ihnen offiziellerseits a) zu Fahrzeugen des GM-Konzerns bzw. des Herstellers Opel, b) zu den diesbezüglichen Erkenntnissen in Belgien vor?
- 12) Welche Konsequenzen haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus wann im Einzelnen gezogen?
- 13) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Opel betreffenden Erkenntnissen der DUH bei unabhängigen in der Schweiz durchgeführten Tests und den Opel betreffenden Vorkommnissen in Belgien und den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben: Warum nicht?
- 14) Falls Sie die Auskunft zu Frage 11 und/oder Frage 12 und/oder Frage 13 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?
- 15) Ist Ihnen bekannt, dass in Schweden der Anti-Korruptions-Staatsanwalt in Sachen VW wegen schweren Betrugs (vor-)Ermittlungen eingeleitet hat, bewusst trotz der in Deutschland laufenden Aktivitäten rund um den Abgasskandal?
- 16) Wieso kann Schweden in Sachen VW sehr wohl wirksam handeln, während doch den „gebetsmühlenartigen“ (Zitat APA) Erklärungen Ihres Amtsvorgängers zufolge Staaten wie Österreich bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen gar nichts tun können und brauchen?
- 17) Welche Informationen liegen Ihnen offiziellerseits zu den Aktivitäten Schwedens im Zusammenhang mit dem Abgasskandal vor?
- 18) Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?
- 19) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Erkenntnissen in Schweden und/oder den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben: Warum nicht?
- 20) Falls Sie die Auskunft zu Frage 16 und/oder 17 und/oder 18 und/oder 19 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?
- 21) Ist Ihnen bekannt, dass in den Niederlanden bei von staatlicher Seite beauftragten Tests grobe, offensichtlich temperaturabhängige bzw. -gesteuerte Unregelmäßigkeiten beim NOx-Ausstoß eines Mercedes-Benz C-Klasse „bluetec“-Dieselmodells aufgedeckt wurden, die vom Hersteller mit einer Abschaltvorrichtung erklärt wurden, und dass bei anderen Tests mit diesem Pkw-Modell (DUH/FH Bern) auch noch andere NOx-Ungereimtheiten auftraten?
- 22) Wieso können die Niederlande in Sachen Abgasskandal bei deutschen Herstellern sehr wohl wirksam handeln, während doch den „gebetsmühlenartigen“ (Zitat APA) Erklärungen Ihres Amtsvorgängers zufolge Staaten wie Österreich bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen gar nichts tun können und brauchen?
- 23) Welche Informationen liegen Ihnen offiziellerseits zu den Aktivitäten der Niederlande im Zusammenhang mit dem Abgasskandal vor?

- 24) Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?
- 25) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Erkenntnissen in Schweden und/oder den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben: Warum nicht?
- 26) Falls Sie die Auskunft zu Frage 22 und/oder 23 und/oder 24 und/oder 25 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?
- 27) Ist Ihnen bekannt, dass die von den Vertretern Ihres Hauses im Namen der Republik im TCMV (Technical Committee on Motor Vehicles) der EU unterstützte Position (großzügige Abweichungsfaktoren von zunächst 2,1 und später 1,5 und terminlich entspanntes schrittweises Inkrafttreten) für die künftigen EU-Abgastests vom Umweltausschuss des Europaparlaments mit deutlicher Mehrheit abgelehnt wurde, sowohl aus inhaltlichen als auch aus formalen Gründen?
- 28) Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?
- 29) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen daraus gezogen haben: Warum nicht?
- 30) Ist Ihnen bekannt, dass auch der Rechtsausschuss des Europaparlaments die Position von TCMV und Verkehrsministerrat mehrheitlich zurückgewiesen hat, weil diese versucht im Wege einer technischen Arbeitsgruppe die klar artikulierte EU-Gesetzgebung zum Thema NOx-Grenzwert für PKW zu „korrigieren“ bzw. in entscheidenden Punkten geradezu ins Gegenteil zu verdrehen, was das Mandat einer solchen Arbeitsgruppe insbesondere auch formal bei weitem überdehnt?
- 31) Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?
- 32) Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger insbesondere Ihre Vertreter im TCMV angewiesen, künftig keine mit den Regeln der EU-Gesetzgebung unvereinbaren Positionen in diesem Gremium mehr zu vertreten? Wenn ja, wann, wenn nein warum nicht?
- 33) Ist Ihnen bekannt, dass Ihre österreichischen ParteigenossInnen im EP ebenfalls eine sehr kritische Haltung zum mit ihrer Unterstützung zustande gekommenen Beschluss des Verkehrsministerrats und zur autolobbygerechten „Positionierung“ Österreichs im TCMV in Sachen NOx und Abweichungsfaktoren vertreten?
- 34) Ist Ihnen bekannt, dass ein ausgewiesener deutscher Fachmann für das Gebiet Abgastests und Abgasbetrug bereits bei einer großen Publikumsveranstaltung der AK in Wien vor drei Monaten unüberhörbar und wiederholt darauf hingewiesen hat, dass bessere Schadstoffwerte bei kaltem Motor als bei betriebswarmem Motor – wie nunmehr laut Agenturmeldung vom 16.12.2015 an einem Schweizer Prüfstand bei einem Mercedes C-Klasse Diesel-PKW festgestellt – nicht auf „natürlichem“ Weg, sondern nur mit entsprechend situationsabhängiger „Steuerung“ zustandekommen können?
- 35) Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?
- 36) Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger insbesondere Anstrengungen unternommen um zu klären, ob es sich hierbei um eine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne des EU- und des nationalen Rechts handelt? Wenn ja welche?

- 37) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen im Sinne von Frage 35 gezogen und/oder keine Anstrengungen im Sinne von Frage 36 unternommen haben: Warum nicht?
- 38) Ist Ihnen bekannt, dass mittlerweile auch von anderen Fabrikaten als solchen des VW-Konzerns Nachweise vorliegen, dass das Abgasverhalten (insbesondere auch bei gesundheitsschädlichen Stickoxiden/NOx) je nach Zahl der bewegten Achsen unterschiedlich ausfällt, zB von einem Opel-Modell?
- 39) Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?
- 40) Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger insbesondere Anstrengungen unternommen um zu klären, ob es sich hierbei um eine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne des EU- und des nationalen Rechts handelt? Wenn ja welche?
- 41) Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen im Sinne von Frage 39 gezogen und/oder keine Anstrengungen im Sinne von Frage 40 unternommen haben: Warum nicht?
- 42) Nachdem selbst das Deutsche Bundes-Verkehrsministerium betont, dass Tests in anderen Staaten bei dort im Markt befindlichen Fahrzeugen möglich und zulässig sind: Werden Sie dennoch wie Ihr Amtsvorgänger weiter darauf beharren, dass Tests zur Kontrolle tricksender oder gar betrügender Hersteller nicht nötig sind?
- 43) Werden Sie aufgrund der Tatsache, dass der breiten Öffentlichkeit in Österreich nach wie vor keine belastbaren und technisch im Einzelnen nachvollziehbaren Informationen über die konkret im Rahmen des geplanten Rückrufs von 388.000 Fahrzeugen des VW-Konzerns vorgesehenen Maßnahmen (zB: Welche Art von Software-Änderung bzw. welche Hardware-Änderung wird wo konkret vorgenommen?) vorliegen, für entsprechende detaillierte Informationen sorgen? Bitte um konkrete Beantwortung im Einzelnen.
- 44) Wenn nein, warum nicht?
- 45) Werden Sie aufgrund der Tatsache, dass der breiten Öffentlichkeit in Österreich keine belastbaren und technisch im Einzelnen nachvollziehbaren Informationen über die konkreten Auswirkungen (zB: Welche konkreten Auswirkungen hat dieser Eingriff auf das Abgasverhalten am Prüfstand und im Realbetrieb? Welche konkreten Auswirkungen hat dieser Eingriff auf den Treibstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß? Welche konkreten Auswirkungen hat dieser Eingriff auf die Motorleistung?) der konkret im Rahmen des geplanten Rückrufs von 388.000 Fahrzeugen des VW-Konzerns vorgesehenen Maßnahmen vorliegen, für a) entsprechende detaillierte Nachkontrolle, b) entsprechende detaillierte Informationen sorgen? Bitte um konkrete Beantwortung im Einzelnen.
- 46) Wenn nein, warum nicht?

The block contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a large signature that appears to be 'Frag will'. In the center, there are the initials 'Zil' written above a long, horizontal signature. On the right, there is a signature that looks like 'B. Schwa' above another signature that appears to be 'B. Schwa'.

