

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Offene Fragen der Dieselkrise

Im Zusammenhang mit dem Regierungshandeln in der Dieselkrise ergeben sich immer mehr offene Fragen. Insbesondere ergeben sich Fragen zu weiterhin verkauften Lagerfahrzeugen die noch nach dem Neuen Europäischen Prüfzyklus geprüft worden sind, auch bei den bisher verhängten Bußgeldern gegen Autokonzerne bleibt unklar, welche konkreten Bezugsgüter sanktioniert wurden. Beim Sofortprogramm Saubere Luft ist unklar, welche konkreten Fahrzeuge einbezogen werden und welche Auswirkungen die Notifizierung bei der EU-Kommission auf die Höhe der Förderung hat. Im Zusammenhang mit den bei Opel aufgefundenen illegalen Abschaltvorrichtungen stellen sich Fragen hinsichtlich der Funktionsweise und bezüglich der angeordneten Maßnahmen zur Beseitigung der Abschaltvorrichtungen. Bei den angeordneten und freiwilligen Software-Updates durch die Herstellerinnen und Hersteller ist weiterhin unklar, ob diese überhaupt eine Wirkung zur Verminderung von Luftschadstoffen entfalten.

Wir fragen die Bundesregierung:

Auslaufende Fahrzeugtypen

1. Für wie viele Fahrzeuge gelten jeweils die in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 71 der Abgeordneten Ingrid Remmers (Fraktion DIE LINKE.) auf Bundestagsdrucksache 19/5643 genannten Ausnahmegenehmigungen für die verschiedenen Fahrzeugtypen (bitte Anzahl der Fahrzeuge für alle der aufgelisteten Fahrzeugtypen angeben)?
2. Wie viele Fahrzeuge der in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 71 auf Bundestagsdrucksache 19/5643 genannten verschiedenen Fahrzeugtypen wurden jeweils vom 1. September 2017 bis zum 30. August 2018 zugelassen (bitte Anzahl der Fahrzeuge für alle der aufgelisteten Fahrzeugtypen angeben)?

3. Trifft es zu, dass die zulässige Höchstzahl für Ausnahmegenehmigungen für auslaufende Serien im Anhang XII Teil B der Richtlinie 2007/46/EG genannt ist und danach maximal 30 Prozent der Fahrzeuganzahl, die im Vorjahr zugelassen wurde, durch eine solche Ausnahmegenehmigung zugelassen werden darf?

Wenn ja, ist dies bei den in Frage 1 genannten Genehmigungen für alle Fahrzeugtypen gewährleistet?

Wenn nein, bei welchen wird die Menge von 30 Prozent mit welcher Begründung überschritten?

Wenn nein, welche Anzahl von Fahrzeugen darf maximal (Angabe absolut oder in Prozent) pro Fahrzeugtyp mittels Ausnahmegenehmigung zugelassen werden (bitte Rechtsgrundlage angeben)?

Sanktionen wegen der Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen

4. Was war die konkrete Bezugstat wegen der das Bußgeld vom 13. Juni 2018 gegen die Volkswagen AG verhängt wurde (Nachfrage zur Antwort auf die Schriftliche Frage 78 der Abgeordneten Ingrid Remmers auf Bundestagsdrucksache 19/6212)?
5. Wurde dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) bezüglich dieses Bußgeldes nur eine Mitteilung übersandt, oder auch der Bußgeldbescheid selber?
6. Welcher Art sind die Angaben der Staatsanwaltschaft Braunschweig diesbezüglich, die in der Information der Bundesregierung vom 14. Februar 2018 zum Vertragsverletzungsverfahren 2016/2180 wegen Sanktionen gegen die Volkswagen-Gruppe genannt werden (vgl. <http://eudoxap01.bundestag.btg:8080/eudox/dokumentInhalt?id=212372&latestVersion=true&type=5>)?
7. Prüft das KBA oder hat es geprüft, ob es auch wegen anderer Bußgeldtatbestände als der wegen derer mittlerweile Bußgelder verhängt wurden, gegen die Herstellerinnen und Hersteller von Diesel-Kfz mit illegalen Abschaltvorrichtungen Bußgeldverfahren aufnehmen kann?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche wurden mit welchem Ergebnis geprüft, und wurden daraufhin weitere Bußgeldverfahren eingeleitet (bitte begründen)?

Sofortprogramm Saubere Luft

8. Für wie viele verschiedene Fahrzeugtypen wird das Förderprogramm zur Hardware-Nachrüstung von gewerblichen Handwerker- und Lieferdieselfahrzeugen für Fahrzeuge ab 2,8 t zul. GG (Bundeshaushalt 2019, Kapitel 1210, Titel 892 81) potenziell technische Nachrüstungen ermöglichen, weil diese von den Förderkriterien erfasst werden?
 - a) Welche Fahrzeugtypen sind das und wie viele Fahrzeuge jeden Typs könnten potenziell eine Förderung erhalten?
 - b) Bei welchen davon handelt es sich um (auch) als Pkw zugelassene bzw. zuzulassende Fahrzeugtypen?
9. Wird die Bundesregierung dem Wunsch der Konferenz der Umweltministerinnen und Umweltminister vom 9. November 2018 (TOP 31, Nr. 4) Folge leisten, das Förderprogramm zur Hardware-Nachrüstung von gewerblichen Handwerker- und Lieferdieselfahrzeugen auf Fahrzeuge unter 2,8 t zul. GG auszuweiten?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

10. Bedeutet die Antwort der Bundesregierung auf Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5622, dass es bis zur Notifizierung der Förderrichtlinie durch die EU-Kommission eine unterschiedliche und niedrigere Förderung geben wird, als nach erfolgter Notifizierung, oder wird die Differenz den Unternehmen nachträglich erstattet (bitte begründen)?

Opel

11. Wie wirken die vier Abschaltvorrichtungen, die in Folge der Arbeit der Untersuchungskommission Volkswagen bei Fahrzeugen von Opel gefunden und als legal eingestuft wurden?
12. Warum wurden diese als legal eingestuft?
13. Wurde beim freiwilligen Software-Update die fünfte Abschaltvorrichtung, die vom KBA gefunden und als illegal eingestuft wurde, bereits entfernt?
14. Gibt es Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 6d-temp die auf Verwendung einer Abschaltvorrichtung untersucht werden?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie viele insgesamt?
15. Sind dabei Abschaltvorrichtungen gefunden worden?
Wenn ja, bei welchen Fahrzeugen welcher Herstellerinnen und Hersteller?

Software-Updates

16. Bei welchen Modellen welcher Herstellerinnen und Hersteller (für freiwillige und verpflichtende Updates) ergibt sich jeweils eine Verminderung der NO_x-Emissionen in welcher Höhe (Angabe bitte in Prozent und in absoluten Werten)?
17. Bei jeweils welchen Temperaturen in welchen Messverfahren wurden die Messungen durchgeführt?
 - a) Was waren insbesondere die jeweils niedrigsten Temperaturen, bei denen die Messungen durchgeführt wurden?
 - b) Mit welcher Begründung wurden keine niedrigeren Temperaturen gewählt?
18. Warum hält die Bundesregierung die Fahrzeuge nach einem Software-Update für zulassungskonform, obwohl die Grenzwerte auf der Straße weiterhin nicht eingehalten werden?
19. Für wie viele der vorgesehenen (freiwilligen wie verpflichtenden) Software-Updates stehen die entsprechenden Freigaben dafür durch das Kraftfahrtbundesamt noch aus (bitte unterschieden nach angeordnetem Rückruf und freiwilligen Maßnahmen)?
 - a) Welche Modelle welcher Herstellerinnen und Hersteller sind das?
 - b) Wie viele Fahrzeuge betrifft dies jeweils (bitte gesondert für Deutschland und Europa insgesamt angeben)?
 - c) Wann wurde, soweit bereits erfolgt, jeweils der erste Antrag der betreffenden Herstellerin/des betreffenden Herstellers gestellt?
 - d) Wie lange ist die durchschnittliche Zeitspanne zwischen der Stellung des ersten Antrages und der Freigabe durch das Kraftfahrtbundesamt?

20. Bei welchen Modellen welcher Herstellerinnen und Hersteller, bei denen die Freigabe für die Software-Updates bereits erfolgt ist, sind am 1. Januar 2019 wie viele Software-Updates noch nicht durchgeführt worden, und wie viele Fahrzeuge müssten bzw. sollten jeweils umgerüstet werden (bitte getrennt angeben für Deutschland und Europa insgesamt)?

Berlin, den 14. Januar 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.