

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/7239 –**

Offene Fragen der Dieselkrise

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Auto-konzerne bleibt unklar, welche konkreten Bezugstaten 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 Abschalteinrichtungen stellen sich Fragen hinsichtlich der Funktionsweise und bezüglich der angeordneten Maßnahmen zur Beseitigung der Abschalteinrichtungen. 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.

Auslaufende Fahrzeugtypen

1. Für wie viele Fahrzeuge gelten jeweils die in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 71 der Abgeordneten Ingrid Remmers auf Bundestagsdrucksache 19/5643 genannten Ausnahmegenehmigungen für die verschiedenen Fahrzeugtypen (bitte Anzahl der Fahrzeuge für alle der aufgelisteten Fahrzeugtypen angeben)?

Eine typbezogene Statistik wird beim Kraftfahrt-Bundesamt nicht geführt, da der Hersteller gemäß Anhang XII Teil B der Richtlinie 2007/46/EG die Ausnahmegenehmigung für eine oder mehrere Typen in Anspruch nehmen darf. Insgesamt wurden beginnend im Jahr 2018 für 304 000 Fahrzeuge die Bestimmungen zur auslaufenden Serie in Anspruch genommen.

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)?

Die Bezugsfahrzeuganzahl zur Bemessung der maximalen Stückzahl bei Anwendung der Prozent-Regelung wird gemäß Anhang XII Teil B Ziffer 1 der Richtlinie 2007/46/EG für das Vorjahr (1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2017) ermittelt. Im Jahr 2017 wurden insgesamt 3,441 Mio. Fahrzeuge zugelassen.

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 (bitte absolut oder in Prozent angeben) pro Fahrzeugtyp mittels Ausnahmegenehmigung zugelassen werden (bitte Rechtsgrundlage angeben)?

Die zulässige Höchstzahl für Fahrzeuge, die nach Artikel 27 der Richtlinie 2007/46/EG für auslaufende Serien in Betrieb genommen werden, ist im Anhang XII Teil B der Richtlinie 2007/46/EG benannt. Es gilt die Grenze von 10 Prozent. Alternativ kann eine unbegrenzte Anzahl von Fahrzeugen zugelassen werden, wenn deren Übereinstimmungsbescheinigungen vor dem 1. Juni 2018 (sogenannte 3-Monatsregel) ausgestellt wurden und kein anderer Tatbestand für die Inanspruchnahme der Bestimmungen zur auslaufenden Serie schon vor dem 1. September 2018 vorlag.

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 Kraftfahrt-Bundesamt (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 Abschalteinrichtungen Bußgeldverfahren aufnehmen kann?

Wenn nein, warum nicht?

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

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 78 und 79 der Abgeordneten Ingrid Remmers auf Bundestagsdrucksache 19/6212 verwiesen.

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?

Der Bundeshaushalt 2019 hält in Kapitel 1210, Titel 892 81, für die Hardware-nachrüstung gewerblicher Handwerker- und Lieferdieselfahrzeuge Mittel in Höhe von 166 800 Mio. Euro bereit.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6979 verwiesen.

9. Wird die Bundesregierung dem Wunsch der Konferenz der Umweltministerinnen und Umweltminister vom 9. November 2018 (TOP 31, Nummer 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?

Zur Umsetzung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung nachhaltiger Mobilität in unseren Städten“ hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 28. Dezember 2018 „Technische Anforderungen an Stickoxid (NO_x)-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung für die Nachrüstung an Pkw und Pkw-ähnlichen Fahrzeugen (NO_xMS-Pkw)“ veröffentlicht, die am 11. Januar 2019 im Bundesanzeiger bekanntgemacht wurden. Diese adressieren die Nachrüstung von Diesel-Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und M2, sowie N1 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse bis 2 800 kg. Hinsichtlich der Kostenübernahme der Nachrüstsysteme liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt Finanzierungszusagen der Hersteller Volkswagen und Mercedes Benz vor.

10. Bedeutet die Antwort der Bundesregierung zu 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)?

Die am 1. Januar 2019 in Kraft getretenen Förderrichtlinien zu den schweren Kommunalfahrzeugen sowie den leichten und schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen sehen Förderhöchstgrenzen sowie zusätzlich Förderquoten von 40 Prozent (große Unternehmen) bis 60 Prozent (kleine Unternehmen) vor. Maßgeblich für die Festlegung der anzuwendenden Förderquote ist der Zeitpunkt der Antragstellung bei dem Projektträger, der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen. Derzeit ist bis Mitte 2019 die Möglichkeit eröffnet, eine höhere Fördersumme zu der jeweiligen Förderquote zu beantragen. Nach erfolgter Notifizierung ist eine Förderquote von bis zu 80 Prozent vorgesehen. Die Erstattung von Differenzbeträgen ist nicht möglich.

Opel

11. Wie wirken die vier Abschalteinrichtungen, 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 Abschalteinrichtung, die vom KBA gefunden und als illegal eingestuft wurde, bereits mitentfernt?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 7 bis 16 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5924 verwiesen.

14. Gib es Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 6d-temp die auf Verwendung einer Abschalteinrichtung untersucht werden?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, wie viele insgesamt?

Bisher wurden sechs Fahrzeuge dieser Abgasnorm durch das Kraftfahrt-Bundesamt geprüft.

15. Sind dabei Abschalteinrichtungen gefunden worden?
- Wenn ja, bei welchen Fahrzeugen welcher Herstellerinnen und Hersteller?

Die Prüfungen ergaben keinen Hinweis auf unzulässige Abschalteinrichtungen.

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 (bitte in Prozent und in absoluten Werten angeben)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/2655 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 und 20 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/13668 verwiesen.

18. Warum hält die Bundesregierung die Fahrzeuge nach einem Software-Update für zulassungskonform, obwohl die Grenzwerte auf der Straße weiterhin nicht eingehalten werden?

Mit der Umrüstung von Fahrzeugen mit einem Software-Update im Rahmen eines verpflichtenden Rückrufs wird die Konformität mit der EG-Typgenehmigung wiederhergestellt.

19. Für wie viele der vorgesehenen (freiwilligen wie verpflichtenden) Software-Updates stehen die entsprechenden Freigaben dafür durch das Kraftfahrt-Bundesamt noch aus (bitte unterschieden nach angeordnetem Rückruf und freiwilligen Maßnahmen angeben)?
- 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 bzw. des betreffenden Herstellers gestellt?
- d) Wie lange ist die durchschnittliche Zeitspanne zwischen der Stellung des ersten Antrages und der Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt?
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 für Deutschland und Europa insgesamt getrennt angeben)?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Insgesamt wurden von der Automobilindustrie für ursprünglich 5,3 Mio. Fahrzeuge im Rahmen des Nationalen Forum Diesel (August 2017) Software-Updates zugesagt. Diese Zahl hat sich aufgrund weiterer Anmeldungen um ca. eine Mio. Fahrzeuge erhöht. Bisher wurden bei rund vier Mio. Fahrzeuge Software-Updates umgesetzt. Rund 1,5 Mio. Fahrzeuge befinden sich derzeit im Verfahren, stehen kurz davor oder sind in der Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1473, zu den Fragen 2 bis 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/2655, auf die Schriftliche Frage 144 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) auf Bundestagsdrucksache 19/4421 sowie auf die Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes verwiesen.

