

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/1032 –**

Rückrufe von Dieselfahrzeugen sowie Untersuchungen zu weiteren Verdachtsfällen von Abgasmanipulationen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Bekanntwerden des Abgasskandals hat das Kraftfahrt-Bundesamt verschiedene verbindliche Fahrzeugrückrufe aufgrund unzulässiger Abschalteinrichtungen oder sonstiger Abgasmanipulationen angeordnet. Der aktuelle Umsetzungsstand der einzelnen Rückrufe ist jedoch unklar.

In den USA werden nunmehr gegenüber dem Daimler-Konzern Vorwürfe erhoben, dass in bestimmten Fahrzeugen Softwarefunktionen eingesetzt würden, um die Abgastests auf dem Prüfstand zu bestehen (www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/daimler-abgasskandal-in-den-usa-spitzt-sich-fuer-mercedes-benz-zu-a-1194130.html). Offen ist, welche Fahrzeugmodelle von den Vorwürfen betroffen sind, wie viele Fahrzeuge auch in Deutschland zugelassen sind und auf welche Weise die Bundesregierung den Vorwürfen nachgeht.

Bei Fahrzeugen der Hersteller Daimler, VW und Porsche gibt es laut Medienberichten ebenfalls Verdachtsfälle, dass unzulässige Abschalteinrichtungen bzw. fragwürdige Softwarefunktionen eingesetzt oder inkorrekte CO₂-Werte angegeben wurden (www.spiegel.de/auto/aktuell/daimler-und-volkswagen-rueckrufe-bei-vw-und-mercedes-a-1193865.html). Auch in diesen Fällen sind die genauen Hintergründe sowie Maßnahmen zur Beseitigung möglicher Manipulationen und Falschangaben bislang unklar.

In diesem Zusammenhang stellen sich weitere Fragen zur Art und Weise der Untersuchungen, die das Kraftfahrt-Bundesamt vornimmt, um unzulässige Abschalteinrichtungen oder sonstige Abgasmanipulationen bei den laufenden „Schadstoff-Anti-Doping-Tests“ zu entdecken, sowie zur Gründung des im Juni 2017 angekündigten Deutschen Instituts für Verbrauchs- und Emissionsmessungen (DIVEM, vgl. www.zeit.de/mobilitaet/2017-06/alexander-dobrindt-abgas-transparenz-co2-ausstoss-opel-smart).

1. Bei welchen Fahrzeugmodellen wurden durch das Kraftfahrt-Bundesamt seit September 2015 aufgrund unzulässiger Abschalteneinrichtungen oder sonstiger Abgasmanipulationen verbindliche Rückrufe angeordnet?

Es wurden zu folgenden Fahrzeugmodellen verbindliche Rückrufe angeordnet:

- Audi A1, A3, A4, A5, A6, Q3, Q5, TT Coupé
- Seat Alhambra, Altea, Exeo, Ibiza, Leon, Toledo
- Skoda Fabia, Roomster, Praktik, Octavia, Rapid, Superb, Yeti
- VW Amarok, Beetle, Caddy, CC Eos, Golf, Golf Plus, Golf Variant, Jetta, Passat, Passat, Polo, Vento, Scirocco, Sharan, Tiguan, Touran

Im Übrigen wird auf die Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/884 verwiesen.

2. Wann wurden die Rückrufe bei diesen Fahrzeugmodellen durch das Kraftfahrt-Bundesamt jeweils angeordnet, und auf welche Dauer sind die Rückrufe jeweils angelegt (bitte nach Marken und Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?

Die Rückrufe wurden unmittelbar nach Abschluss der Untersuchungen zu den einzelnen Modellen angeordnet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 18/13056 verwiesen.

3. Wie viele Fahrzeuge sind im Rahmen der Rückrufe jeweils betroffen (bitte nach Marken und Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?
4. Wie viele Fahrzeuge haben an den Rückrufen bislang jeweils teilgenommen (bitte nach Marken und Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?

In Deutschland waren mit Stand 23. Februar 2018 rund 93 Prozent der betroffenen Fahrzeuge umgerüstet.

Im Übrigen wird auf die Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/884 verwiesen.

5. Wie viele Fahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch Zulassungsbehörden aufgrund einer nicht vorgenommenen Umrüstung bislang stillgelegt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

6. Koordiniert die Bundesregierung das Vorgehen der Zulassungsbehörden und der zuständigen Bundesländer?

Wenn ja, auf welche Weise koordiniert die Bundesregierung das Vorgehen, und wie stellt sie insbesondere ein einheitliches Vorgehen sicher?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Zuständigkeit für eine Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen nach § 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung liegt ausschließlich bei den Bundesländern.

7. Bei wie vielen Fahrzeugen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung durch Prüforganisationen aufgrund einer nicht vorgenommenen Umrüstung keine Prüfplakette bei der Hauptuntersuchung erteilt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

8. Koordiniert die Bundesregierung das Vorgehen der Prüforganisationen?

Wenn ja, auf welche Weise koordiniert die Bundesregierung das Vorgehen, und wie stellt sie insbesondere ein einheitliches Vorgehen sicher?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 18/13056 verwiesen.

9. Wie viel Prozent der Diesel-Pkw, die im Rahmen von bereits vor dem Dieselpfand eingeleiteten verbindlichen Rückrufen sowie freiwilligen Serviceaktionen jeweils umgerüstet werden, wurden in den 15 am stärksten von Stickstoffdioxid belasteten Städten im Jahr 2017 (www.zdf.de/nachrichten/heute/diese-deutschen-staedte-ueberschreiten-die-no2-grenzwerte-100.html) bereits umgerüstet (bitte für jede Stadt und ihre Verbundregion die Umrüstungsquote der verbindlichen Rückrufe einerseits und der freiwilligen Rückrufe andererseits darstellen), und wie viel Prozent der ca. 5,3 Millionen Diesel-Pkw, die laut Ergebnisprotokoll des Nationalen Forums Diesel umgerüstet werden sollen, wurden in den genannten 15 Städten bereits umgerüstet (bitte für jede Stadt und ihre Verbundregion die Umrüstungsquote und die absoluten Zahlen darstellen)?

Den Bestand an Personenkraftwagen in ausgewählten Städten am 1. Januar 2018 mit der Kraftstoffart Diesel sowie der Art des Rückrufs sind der beigelegten Anlage zu entnehmen.

Bezüglich der freiwilligen Serviceaktionen liegen für die Zulassungsbezirke keine Zahlen vor.

10. Welche Fahrzeugmodelle wurden für den zweiten Teil des zweiten Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ (Teil über Fahrzeuge ausländischer Hersteller, bei welchen das Kraftfahrt-Bundesamt nicht die zuständige Typgenehmigungsbehörde für Emissionen ist) bislang untersucht?
11. Welche Fahrzeugmodelle werden für diesen Bericht insgesamt untersucht?
12. Inwiefern werden für diesen Bericht auch Fahrzeuge in Hinblick auf mögliche Manipulationen von Verbrauchswerten untersucht?
13. Aus welchem Grund sind die Untersuchungen weiterhin nicht abgeschlossen?

Die Fragen 10 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im 1. Teil des zweiten Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ angekündigten Messungen seitens des KBA sind abgeschlossen. Es handelt sich um folgende Fahrzeugmodelle:

Alfa Romeo	Giuletta 2.0 l
Fiat	Ducato 3.0 l
Suzuki	Vitara 1.6 l
Jeep	Cherokee 2.0 l
Jaguar	XE 2.0 l
Land Rover	Evoque 2.0 l
Peugeot	308 SW 1.6 l

Renault Kadjar 1.5 l
Renault Kadjar 1.6 l
Volvo V60 2.0 l

Die Messungen konzentrierten sich auf die Überprüfung der durch die Hersteller angegebenen CO₂-Werte. Das KBA ist nicht die zuständige Typgenehmigungsbehörde für die Emissionsgenehmigung dieser Fahrzeugmodelle. Die ermittelten CO₂-Werte wurden daher an die zuständigen Typgenehmigungsbehörden gemeldet. Der Informationsaustausch ist noch nicht abgeschlossen. Daher ist der Zeitplan für die Veröffentlichung des zweiten Teils des zweiten Berichts der Untersuchungskommission Volkswagen noch nicht festgelegt.

14. Auf welche Weise prüft das Kraftfahrt-Bundesamt die in den USA erhobenen Vorwürfe gegenüber Abgasmanipulationen bei bestimmten Fahrzeugen des Daimler-Konzerns (vgl. www.manager-magazin.de/unternehmen/auto-industrie/daimler-abgasskandal-in-den-usa-spitzt-sich-fuer-mercedes-benz-zu-a-1194130.html)?
15. Welche eigenen Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die möglichen Abgasmanipulationen bislang gewonnen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA überprüft europäische Modelle der Daimler AG im Rahmen der Feldüberwachung. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

16. Inwiefern steht die Bundesregierung im Austausch mit den entsprechenden US-Behörden, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung auf diesem Wege über die möglichen Abgasmanipulationen gewonnen?

Es erfolgt kein Austausch mit US-Behörden zu laufenden Verfahren.

17. Welche Fahrzeugmodelle sind von den Vorwürfen betroffen, und wie viele Fahrzeuge dieser Modelle sind in Deutschland derzeit zugelassen (bitte nach Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 14 und 15 verwiesen.

18. Treffen Medienberichte zu, nach denen das Kraftfahrt-Bundesamt bei einem Daimler-Fahrzeug des Typs Vito eine unzulässige Abschalteinrichtung entdeckt hat (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/daimler-und-volkswagen-rueckrufe-bei-vw-und-mercedes-a-1193865.html)?
Wenn ja, auf welche Weise wirkt die Abschalteinrichtung?
19. Wie viele in Deutschland zugelassene Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegebenenfalls betroffen?
20. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt diese gegebenenfalls vorhandene unzulässige Abschalteinrichtung eigenständig entdeckt, oder ist das Kraftfahrt-Bundesamt erst nach einem Hinweis Dritter auf die gegebenenfalls vorhandene unzulässige Abschalteinrichtung aufmerksam geworden?

21. Wird das Kraftfahrt-Bundesamt gegebenenfalls einen verbindlichen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge anordnen, und wenn ja, wann wird dies geschehen, und auf welche Dauer werden diese Rückrufe jeweils angelegt sein?

Die Fragen 18 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA überprüft eine Variante des Modells Mercedes-Benz Vito. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

22. Treffen Medienberichte zu, nach denen das Kraftfahrt-Bundesamt bei einem Porsche-Fahrzeug des Typs Macan fragwürdige Softwarefunktionen entdeckt hat (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/daimler-und-volkswagen-rueckrufe-bei-vw-und-mercedes-a-1193865.html)?

Wenn ja, auf welche Weise wirken diese Funktionen, und handelt es sich um unzulässige Abschaltvorrichtungen?

23. Wie viele in Deutschland zugelassene Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegebenenfalls betroffen?
24. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt diese gegebenenfalls vorhandenen Softwarefunktionen eigenständig entdeckt, oder ist das Kraftfahrt-Bundesamt erst nach einem Hinweis Dritter auf die gegebenenfalls vorhandenen Softwarefunktionen aufmerksam geworden?
25. Wird das Kraftfahrt-Bundesamt gegebenenfalls einen verbindlichen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge anordnen, und wenn ja, wann wird dies geschehen, und auf welche Dauer werden diese Rückrufe jeweils angelegt sein?

Die Fragen 22 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA führt Untersuchungen zum Porsche Macan durch. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

26. Treffen Medienberichte zu, nach denen das Kraftfahrt-Bundesamt bei einem VW-Fahrzeug des Modells T6 entdeckt hat, dass die CO₂-Werte nicht den offiziellen Angaben entsprechen (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/daimler-und-volkswagen-rueckrufe-bei-vw-und-mercedes-a-1193865.html)?
27. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt diese gegebenenfalls inkorrekten Angaben eigenständig entdeckt, oder ist das Kraftfahrt-Bundesamt erst nach einem Hinweis Dritter auf die gegebenenfalls inkorrekten Angaben aufmerksam geworden?
28. Auf welche Weise wird die Bundesregierung diese gegebenenfalls inkorrekten Angaben sanktionieren und beheben?

Die Fragen 26 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA führt Untersuchungen zum VW T6 durch. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

29. Wie viele Fahrzeuge und wie viele Fahrzeugmodelle wurden im Rahmen der Schadstoff-Anti-Doping-Tests bislang geprüft (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Das KBA hat in den Jahren 2016 und 2017 jeweils rund 60 Modelle geprüft.

30. Wie viele Fahrzeuge und wie viele Fahrzeugmodelle sollen im Rahmen der Schadstoff-Anti-Doping-Tests jährlich geprüft werden?

Derzeit ist vorgesehen, im Jahr 2018 etwa 70 Modelle zu prüfen.

31. Wann wird das im Juni 2017 angekündigte Deutsche Institut für Verbrauchs- und Emissionsmessungen (DIVEM, vgl. www.zeit.de/mobilitaet/2017-06/alexander-dobrindt-abgas-transparenz-co2-ausstoss-opel-smart) gegründet, und welche Rechtsform wird es besitzen?
32. Warum wurde das Institut nicht wie vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgesehen „noch im Jahr 2017 gegründet“ (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/dobrindt-autohersteller-transparenz-verbrauchsmessung.html)?
33. Welche Aufgaben wird das Institut besitzen?
34. Welche Organisationsstrukturen wird das Institut besitzen, und wie wird insbesondere der Beirat des Instituts besetzt?
35. Welche Finanzierungsformen wird das Institut besitzen, und mit welchem Budget wird es jährlich ausgestattet?

Die Fragen 31 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist geplant, das Deutsche Institut für Verbrauchs- und Emissionsmessungen (DIVEM) als eingetragenen Verein zu organisieren. Zurzeit erfolgen Abstimmungen bezüglich der Organisation, Struktur, Finanzierung und Satzung des Vereins zwischen den beteiligten Ressorts. Aufgaben des Vereins sollen die unabhängige und neutrale Ermittlung von Emissions- und Verbrauchsangaben für im Straßenverkehr zugelassene Personenkraftwagen und deren Veröffentlichung sein, um zur Transparenz im Interesse der Verbraucher und der Umwelt beizutragen.

Anlage zu Frage 9

Stand: 1. Jan. 2018

Zulassungsbezirk	angeordnete Rückrufe insgesamt	darunter	
		umgerüstet	Anteil in %
München, Stadt	28.396	24.632	86,7
Stuttgart, Stadt	11.960	10.547	88,2
Köln, Stadt	16.023	13.894	86,7
Reutlingen	9.154	8.289	90,6
Hamburg	30.330	26.702	88,0
Düsseldorf, Stadt	14.598	12.432	85,2
Kiel, Stadt	4.696	4.165	88,7
Heilbronn, Stadt	3.137	2.765	88,1
Darmstadt, Stadt	3.096	2.736	88,4
Ludwigsburg	13.106	11.498	87,7
Dortmund, Stadt	10.491	9.180	87,5
Wiesbaden, Stadt	5.936	5.244	88,3
Berlin	36.650	31.435	85,8
Freiburg im Breisgau, Stadt	4.108	3.627	88,3
Oberhausen, Stadt	3.086	2.770	89,8

