

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ingrid Remmers, Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Fabio De Masi, Dr. Diether Dehm, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Alexander Ulrich, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel, Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.

Laufende Prüfungen der Untersuchungskommission „Volkswagen“

Nachdem die Volkswagen AG (VW) im September 2015 einräumen musste, in ihren in den USA verkauften Dieselfahrzeugen unzulässige Abschalteinrichtungen eingesetzt zu haben, wurde bekannt, dass auch die auf dem europäischen Markt in Verkehr gebrachten Fahrzeuge mit unzulässiger Software ausgestattet wurden – und dies nicht nur durch VW.

Daraufhin setzte der damalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt eine „Untersuchungskommission Volkswagen“ (Untersuchungskommission) ein, durch die im Rahmen umfangreicher Messungen das Emissionsverhalten von mehr als 50 Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller mit dem Ziel untersucht wurde, illegale Abschaltstrategien sowie Systematiken zur Prüfstands- und Zykluserkennung aufzudecken.

Hierbei wurden lediglich die PKW der Volkswagengruppe mit dem Motor EA 189 der Gruppe III zugeordnet, d. h. derjenigen, welche VW-Fahrzeuge mit den vom Konzern eingeräumten illegalen Abschalteinrichtungen umfasste (siehe Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?__blob=publicationFile), und deren „Wirkung durch die Messungen nachvollzogen werden“ (ebd. S. 110) konnte.

Am 8. Dezember 2017 gab das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) auf seiner Homepage einen Rückruf des Euro 6 Volkswagen Touareg V.6. 3.0 l Euro 6 (Touareg) bekannt (www.kba.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2017/pm_31_17_Freigabe_VW_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt abgerufen am 15. Dezember 2017). Gemäß der Pressemitteilung des KBA handele es sich um eine im Realverkehr nicht aktivierte schadstoffmindernde Aufwärmstrategie sowie um eine Strategie, die die Nutzung von Ad Blue unzulässig einschränkt.

Gemäß dem am 22. April 2016 veröffentlichten Bericht der Untersuchungskommission (Bericht) hatte die Untersuchungskommission das Fahrzeug hingegen als unauffällig bewertet (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?__blob=publicationFile).

Am 23. Januar 2018 gab das KBA auf seiner Homepage bekannt: „Bei der Überprüfung der Audi 3.0 l Euro 6, Modelle A4, A5, A6, A7, A8, Q5, SQ5, Q7 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden unzulässige Abschaltvorrichtungen nachgewiesen. Die schadstoffmindernde, sogenannte schnelle Motoraufwärmfunktion springt bei diesen Fahrzeugen nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ an.“ Als Konsequenz wurden vom KBA „deshalb in den vergangenen Wochen verpflichtende Rückrufe dieser Fahrzeuge angeordnet, um die Vorschriftsmäßigkeit der produzierten Fahrzeuge wiederherzustellen. Davon sind in Deutschland rund 77 600 und weltweit insgesamt rund 127 000 zugelassene Fahrzeuge betroffen“ (www.kba.de/DE/Home/audi_inhalt.html).

Das Modell Audi A6 3.0 l wurde ebenfalls im bereits erwähnten Bericht der Untersuchungskommission als unauffällig eingestuft. Zu diesem Fahrzeug wird ausgeführt: „Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die von Audi gewählte Schaltstrategie (Aufwärmstrategie) dem Ziel dient, in kürzerer Zeit den notwendigen Wirkungsgrad des Abgasbehandlungssystems sicherzustellen. Diese Strategie wird nach Herstellerangaben auf dem Prüfstand wie auf der Straße gleichermaßen angewendet. Das untersuchte Fahrzeug hält den NOx-Grenzwert von 80 mg/km ein. Bei der Prüfstandsmessung mit warmen Fahrzeug (NEFZ warm) wird der Wert leicht überschritten“ (Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, S. 24 f.). In einem Bericht von „FOCUS ONLINE“ (vgl. www.focus.de/finanzen/news/zwangsrueckruf-fuer-audis-audi-verwendet-unzulaessige-abschaltvorrichtungen-in-neuen-dieselmotoren_id_8335858.html) wird ein Sprecher der AUDI AG mit der Aussage zitiert, die vom KBA beanstandeten Fahrzeuge seien bereits in einer freiwilligen und kostenlosen Serviceaktion zur Verbesserung der Emissionswerte bei 850 000 Fahrzeugen enthalten.

Dies wirft Fragen nach der Aussagekraft der Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“ sowie zur fortlaufenden Arbeit des KBA im Kontext des Abgasskandals auf.

Am 20. Januar 2018 berichtete zudem „Spiegel Online“, dass laut eines Gutachtens von Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister von der Technischen Universität München für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Nachrüstung von Dieselaautos mit SCR-Katalysatoren möglich ist. Die Stickoxyde würden demnach um 90 Prozent reduziert. Die Kosten für die technischen Maßnahmen werden auf 1300 Euro pro Fahrzeug beziffert (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasskandal-gutachten-fordert-hardware-nachruestungen-bei-dieselaautos-a-1188732.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aufgrund welcher Erkenntnisse und welcher Annahmen hat die Untersuchungskommission im Frühjahr letzten Jahres von einer vertieften Prüfung des VW Touareg abgesehen und dieses Fahrzeug als unbedenklich in die Gruppe 1 eingestuft (vgl. Bericht, S. 68)?
2. Wurde für den VW Touareg seitens VW und/oder dem Hersteller des Motors (AUDI) eine Erklärung abgegeben, dass keine illegalen Abschaltvorrichtung eingesetzt wurde, wie dies ausweislich des Berichts für fünf Modelle mit dem Motor der Baureihe EA 288 (ebd., S. 60) der Fall war (bitte begründen)?

3. Hatte die Volkswagen AG die inzwischen vom KBA nachgewiesenen und beanstandeten Abschalteinrichtungen des VW Touareg während der Erarbeitung des Berichts offengelegt, und welche genauen Abschalteinrichtungen wurden im VW Touareg nachgewiesen?

Wenn ja, wie ist das KBA der Frage der Rechtmäßigkeit nachgegangen?

Wenn nein, wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Volkswagen AG gegenüber dem KBA dazu erklärt, dass die Abschalteinrichtung nicht angegeben worden ist?

4. In welchen anderen Fahrzeugen ist der betroffene Motor des VW Touareg nach Kenntnis der Bundesregierung verbaut, und mit welchem Ergebnis wurden diese Fahrzeuge auf die Verwendung illegaler Abschalteinrichtungen getestet (bitte unter Angabe etwaiger Anordnungen zum Rückruf sowie verhängter Sanktionen ausführen)?
5. Bei welchen Fahrzeugmodellen wurde durch das KBA im Kontext des Abgasskandals ein Verkaufsverbot verfügt, und mit welcher Begründung wurde dieses gegebenenfalls inzwischen wieder aufgehoben?
6. Mit welchen Mitteln wollte sich VW nach Kenntnis der Bundesregierung gegen einen verpflichtenden Rückruf zur Wehr setzen (siehe „Rückruf mit Folgen“, DER SPIEGEL vom 23. September 2017), und wie wurde seitens VW die Ablehnung eines verpflichtenden Rückrufes begründet?
7. Wann wurde VW von der Bundesregierung bzw. dem KBA damit konfrontiert, dass das KBA einen Rückruf für den VW Touareg in Betracht zieht, und welche Treffen und Gespräche fanden daraufhin von der Bundesregierung bzw. dem KBA mit Vertreterinnen und Vertretern von VW wann statt (bitte auch Telefonkonferenzen u. Ä. mit aufführen)?
8. Welche eigenen Erkenntnisse haben die Bundesregierung bzw. das KBA veranlasst, den VW Touareg erneut auf den Einsatz illegaler Abschalteinrichtungen zu überprüfen?
9. Welche Gründe haben nach Kenntnis der Bundesregierung das KBA trotz einer frühen Kenntnis über den Verbau von illegalen Abschaltstrategien dazu veranlasst, mit der Anordnung des Rückrufes solange zu warten, bis das von der Volkswagen AG dem KBA vorgelegte Softwareupdate abgenommen worden ist?
10. Welche weiteren Bestimmungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung das KBA in der Rückrufanordnung getroffen, um Verbraucherinnen und Verbrauchern vor Nachteilen in Bezug auf Verschlechterungen der Fahrzeugeigenschaften und einer Verjährung von Ansprüchen zu bewahren?
11. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Halterinnen und Halter, die nicht an der Nachrüstung teilnehmen, die Fahrzeugzulassung entzogen bzw. das Fahrzeug stillgelegt wird (bitte begründen)?
12. Aufgrund welcher Erkenntnisse und welcher Annahmen hat die Untersuchungskommission im Frühjahr letzten Jahres von einer vertieften Prüfung des Audi A6 abgesehen und dieses Fahrzeug als unbedenklich in die Gruppe 1 eingestuft (vgl. Bericht, S. 24 f.)?
13. Wann wurde von wem in den „Audi 3.0 l Euro 6“-Modellen nach Kenntnis der Bundesregierung illegale Abschalteinrichtungen nachgewiesen?
14. Wann hat das KBA verpflichtende Rückrufe für die Audi 3.0 l Euro 6 Modelle angeordnet?
15. Warum wurde die Öffentlichkeit vom KBA erst am 23. Januar 2018 informiert, obwohl die verpflichtenden Rückrufe nach Angaben des KBA bereits in den Wochen zuvor angeordnet wurden?

16. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Modelle des Audi 3.0 l Euro 6 bereits Gegenstand eines freiwilligen Rückrufes waren?

Wenn ja, warum wurde der Rückruf angeordnet, obwohl bereits freiwillige Maßnahmen mit AUDI vereinbart wurden?

17. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung von Audi zuvor eine Erklärung abgegeben, dass bei den Fahrzeugen 3.0 l Euro 6 A4, A5, A6, A7, A8, Q5, SQ5 und Q7 keine illegalen Abschalteinrichtung eingesetzt wurden, und wenn ja, wann?

18. Hatte AUDI die inzwischen vom KBA nachgewiesenen und beanstandeten Abschalteinrichtungen des Audi A6 während der Erarbeitung des Berichts bereits offengelegt, und welche Abschalteinrichtungen genau wurden im Audi A6 nachgewiesen?

Wenn ja, wie ist das KBA der Frage der Rechtmäßigkeit nachgegangen?

Wenn nein, wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Firma AUDI gegenüber dem KBA mittlerweile dazu erklärt, dass die Abschalteinrichtung nicht angegeben worden ist?

19. In welchen anderen Fahrzeugen ist der betroffene Motor der 3.0 l Motor der Modelle Audi A4, A5, A6, A7, A8, Q5, SQ5 und Q7 nach Kenntnis der Bundesregierung verbaut, und mit welchem Ergebnis wurden diese Fahrzeuge auf die Verwendung illegaler Abschalteinrichtungen getestet (bitte unter Angabe etwaiger Anordnungen zum Rückruf sowie verhängter Sanktionen ausführen)?

Sind weitere Tests zur Auffindung illegaler Abschalteinrichtungen vorgesehen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

20. Wann wurde AUDI von der Bundesregierung bzw. dem KBA damit konfrontiert, dass das KBA einen Rückruf für die vom KBA aufgelisteten Modelle in Betracht zieht, und welche Treffen und Gespräche fanden von der Bundesregierung bzw. dem KBA mit Vertreterinnen und Vertretern von AUDI wann statt (bitte auch Telefonkonferenzen o. Ä. mit aufführen)?

21. Ist die Aussage von „SPIEGEL ONLINE“, dass das KBA AUDI für das A8-Modell mit einem Zulassungsverbot drohe (www.spiegel.de/auto/aktuell/dieselskandal-audi-muss-130-000-fahrzeuge-umruesten-a-1189008.html) richtig?

Unter welchen Bedingungen könnte ein solches Zulassungsverbot erlassen bzw. unter welchen Bedingungen könnte es von AUDI vermieden werden?

22. Geht die Bundesregierung bzw. das KBA im Rahmen der hier genannten angeordneten Rückrufe von VW- und AUDI-Modellen jeweils von einer rechtswidrigen Abschalteinrichtung aus (bitte jeweils begründen)?

Wenn ja, wurde dies vom KBA in dem Bescheid gegenüber der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG bestandskräftig festgestellt?

23. Mit welchem Ergebnis wurde die Prüfung eines Softwareupdates für die Opel Automobil GmbH (siehe „Rückruf mit Folgen“, in: DER SPIEGEL vom 23. September 2017) nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen, und welche Prüfungen wurden an Opel-Modellen mit ähnlicher Technik, allen voran in den Modellen Astra und Insignia, mit welchem Ergebnis vorgenommen?

Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bzw. das KBA aus diesen Ergebnissen gezogen bzw. welche Konsequenzen werden gezogen?

24. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass der VW-Bus T6 mit Dieselmotoren der Euro-6-Norm von einem emissionsbedingten Rückruf betroffen ist (www.auto-motor-und-sport.de/news/neuer-vw-t6-mit-abgas-problemen-alle-infos-zum-rueckruf-714006.html) (bitte begründen), und wann wurden gegebenenfalls softwarebasierte Abhilfemaßnahmen vom KBA geprüft bzw. sogar abgenommen?
25. Durch den Einsatz welcher Methoden wies das KBA den Einsatz der in der Vorbemerkung genannten Abschaltvorrichtungen nach (gegebenenfalls unter Darstellung weiterer gefundener Abschaltvorrichtungen ausführen), und inwieweit kamen diese Methoden in der Arbeit der Untersuchungskommission vor Erscheinen deren Berichts zum Einsatz?

Werden die gegebenenfalls neuen Methoden inzwischen permanent durch das Kraftfahrt-Bundesamt eingesetzt (bitte begründen)?

Wenn nein, warum (jeweils) nicht?

26. Kann die Bundesregierung vor dem Hintergrund der beim VW Touareg sowie bei den „Audi 3.0 l Euro 6“-Modellen festgestellten Abschaltvorrichtungen ausschließen, dass bei weiteren bereits vom KBA getesteten Fahrzeugen illegale Abschaltvorrichtungen zum Einsatz kamen bzw. kommen (bitte begründen)?

Wenn nein, wann und wie (Umfang und Methoden) wird die Bundesregierung eine umfassende Überprüfung von Bestandsfahrzeugen insbesondere im Bereich der Euro-6-Diesel durchführen?

Wann und woher erlangte die Bundesregierung bzw. das KBA nach Veröffentlichung des ersten Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ weitere Anhaltspunkte, Hinweise oder Indizien, die Anlass zu weiteren Prüfungen an bereits untersuchten Fahrzeugen gaben?

27. Welche Hersteller haben bezüglich welcher Modelle gegenüber dem KBA erklärt, keine illegalen Abschaltvorrichtungen (inklusive Aufwärmstrategien, Prüfstands- und Zykluserkennung) einzusetzen (bitte unter Angabe der Baureihe, der Euro-Norm und der Motorenserie aufführen)?
28. Welche Fahrzeugtypen welcher Hersteller wurden daraufhin vom KBA erneut mit jeweils welchen neuen, zusätzlichen Methoden untersucht?
29. Sind im Zuge der weiteren Untersuchungen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ bzw. der sogenannten „Doping-Tests“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/abgas-thematik.html) regelmäßige weitere Tests zur Auffindung illegaler Abschaltvorrichtungen vorgesehen?

Wenn ja, welche und an welchen Fahrzeugen sollen diese durchgeführt werden?

Wenn nein, warum nicht?

30. Bei welchen weiteren von der Untersuchungskommission „Volkswagen“ untersuchten und im Bericht aufgeführten Fahrzeugen liegen der Bundesregierung inzwischen Hinweise bzw. sogar Kenntnisse auf die Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen vor (bitte unter Angabe der jeweiligen Hinweisgeber ausführen)?

31. Sind aufgrund des Einsatzes der vorgefundenen Abschaltvorrichtungen aus Sicht der Bundesregierung die Voraussetzungen für die Erhebung eines Bußgeldes aufgrund des Feilbietens von Fahrzeugen ohne gültige Typengenehmigung gegeben?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, beabsichtigt die Bundesregierung die notwendigen Maßnahmen zur Erhebung eines Bußgeldes gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG zu veranlassen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Volkswagen AG und die Audi AG auch nach Bekanntwerden des Einsatzes illegaler Abschaltvorrichtungen weiterhin rechtswidrige Abschaltvorrichtungen eingesetzt haben?

32. Welche wissenschaftlichen Untersuchungen zur Möglichkeit der technischen Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/378) hat die Bundesregierung seit Anfang 2016 beauftragt?

- a) Welche Aufgabenstellung hatten diese?
- b) Wer war jeweils Auftragnehmerin/Auftragnehmer?
- c) Wie hoch war/ist jeweils die Vergütung?
- d) Sind diese Untersuchungen jeweils bereits abgeschlossen?
- e) Für gegebenenfalls welche Fahrzeugmodelle welcher Hersteller wurde eine technische Nachrüstbarkeit mit jeweils welcher NO_x-Minderung nachgewiesen?
- f) Für gegebenenfalls welche Fahrzeugmodelle welcher Hersteller konnte eine technische Nachrüstbarkeit zur NO_x-Minderung jeweils nicht nachgewiesen werden?

33. Teilt die Bundesregierung die in „SPIEGEL ONLINE“ zitierten Aussagen aus dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister zur möglichen Nachrüstung von Diesel-Autos (bitte begründen)?

34. Bis wann wird sich die Bundesregierung fachlich zu der Studie von Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister positionieren (bitte begründen; siehe Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 78 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Plenarprotokoll 19/10, S. 771(B))?

Warum ist dies bislang noch nicht erfolgt, obwohl dieses Gutachten in der Arbeitsgruppe 1 des von der Bundesregierung ins Leben gerufenen Nationalen Forums Diesel vorgelegt und dort besprochen wurde (siehe Bundestagsdrucksache 19/378)?

35. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass reine Softwareupdates durch die Hersteller von Diesel-Fahrzeugen nicht ausreichend sind, sondern technische Nachrüstungen mit SCR-Systemen erforderlich sind (bitte begründen)?

36. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen zur Nachrüstung von Diesel-Autos mit SCR-Systemen?

Wenn ja, wie soll diese ausgestaltet werden?

Wenn nein, warum ist eine solche Planung zum Schutz der Gesundheit und des Lebens der Allgemeinheit durch die Bundesregierung nicht geplant?

Berlin, den 6. Februar 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

