

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Lisa Badum und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Software-Updates bei Diesel-PKW vom Sommer 2017 und Nachprüfung bei BMW 320d**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für wie viele zusätzliche Diesel-PKW (ohne die schon vorher vereinbarten) wurden auf dem Dieseltreffen im August 2017 von den PKW-Herstellern Software-Updates zugesagt (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?
2. Wie viele dieser Diesel-PKW haben nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile ein neues Software-Update aufgespielt bekommen (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?  
Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss dieses Prozesses?
3. Für wie viele Modelle liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Anträge auf Freigabe beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) vor (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?
4. Wie wird die Prüfung der Software-Updates im Kraftfahrt-Bundesamt organisiert?  
Wurden neue Stellen dafür besetzt?  
Wie viele Personen sind im Kraftfahrt-Bundesamt mit der Freigabe der Software-Updates beschäftigt?
5. Mit wie vielen neuen Anträgen auf Freigabe der Software-Updates aus der Vereinbarung vom August 2017 rechnet das Kraftfahrt-Bundesamt?
6. Inwiefern treffen Medienberichte zu ([www.heise.de/newsticker/meldung/Software-Umruestung-alter-Diesel-geht-schleppend-voran-3971427.html](http://www.heise.de/newsticker/meldung/Software-Umruestung-alter-Diesel-geht-schleppend-voran-3971427.html)), wonach das Kraftfahrt-Bundesamt den Herstellern keine maximalen Vorgaben zur Höhe des NO<sub>2</sub>-Ausstoßes gemacht hat und deswegen die Hersteller kaum Software-Updates zur Freigabe eingereicht haben?  
Falls ja, warum ist dies so?
7. Welche Anforderungen an die Software-Updates hat das Kraftfahrt-Bundesamt bisher an die PKW-Hersteller kommuniziert?

8. Inwiefern hat die Bundesregierung inzwischen Kenntnis über die Wirksamkeit bisher vorgenommener Software-Updates?

Inwiefern teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), wonach sich damit „25 bis 30 Prozent weniger Stickoxidemissionen im Durchschnitt“ erzielen lassen ([www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/diesel/softwareupdates.html](http://www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/diesel/softwareupdates.html))?

Auf welcher Basis beruht diese Einschätzung?

Was und wie genau hat das KBA bei dem von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) kritisierten BMW 320d Euro 6 nachgemessen, und wie sehen die genauen Werte bei den verschiedenen Messungen aus?

9. Was sind die laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur „nicht normalen Betriebsbedingungen“, die es in den Tests der Deutschen Umwelthilfe erkannt hat, und was genau war daran „nicht normal“ (siehe [www.tagesschau.de/wirtschaft/bmw-entlastung-101.html](http://www.tagesschau.de/wirtschaft/bmw-entlastung-101.html))?
10. Was ist an einem NEFZ-+10-Test „nicht normal“ oder extrem, den die DUH nach dem Vorbild des Berichts der Untersuchungskommission Volkswagen ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?__blob=publicationFile)) gefahren hat und dabei im außerstädtischen Betrieb auf deutlich erhöhte NOx-Werte kam?
11. Inwiefern hat das Kraftfahrt-Bundesamt den von der DUH beanstandeten BMW 320d nachgeprüft?
- Welche Tests wurden dabei unter welchen Bedingungen durchgeführt?
12. Bei welcher Prüfeinrichtung fand nach Kenntnis der Bundesregierung der Test statt?
13. Wie wurde der geprüfte bzw. wurden die geprüften BMW 320d nach Kenntnis der Bundesregierung ausgewählt?
14. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der BMW AG vor dem Test Zugang zu dem Fahrzeug bzw. den Fahrzeugen gewährt?
- Falls ja, was konnte BMW tun?
15. Waren nach Kenntnis der Bundesregierung BMW-Mitarbeiter bei dem Test in der Prüfeinrichtung vor Ort anwesend?
16. Wer wurde nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Überprüfung der Motorsteuersoftware des BMW 320d beauftragt, um die von der DUH dokumentierten defeat devices zu kontrollieren?
17. Hat das KBA Kenntnis darüber, dass zeitgleich mit der KBA-Überprüfung die BMW AG Halter des BMW 320d zur Aktualisierung der Motorsteuersoftware in die Werkstätten ruft?
18. Wurde dieses Software-Update vom KBA offiziell genehmigt, und welche Veränderung in der Abgasreinigung ist damit verbunden?
19. Welche technische Erklärung hat das Kraftfahrt-Bundesamt für die von der DUH dokumentierte exakt 7,2-fache Erhöhung der NO<sub>x</sub>-Emissionen, wenn ein BMW 320d denselben Testzyklus auf der Straße statt auf der Rolle fährt?
20. Hat BMW nach Kenntnis der Bundesregierung die Prüfprotokolle der Nachtestung erhalten?
- Falls ja, warum wurden sie nicht der DUH ausgehändigt?
21. Welche Abschaltvorrichtungen im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurden dem Hersteller BMW bei der Typzulassung für das genannte Fahrzeug genehmigt?

22. Wurde zwischenzeitlich die Typzulassung bei diesem Modell geändert?  
Wenn ja, wann wurde die Typzulassung geändert?  
Welche Abschalteinrichtungen im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat BMW für dieses genannte Fahrzeug bei der Änderung der Typzulassung nachgemeldet?
23. Stellt nach Ansicht der Bundesregierung die Herunterregelung der Abgasreinigung ab einer Drehzahl von 3 500 Umdrehungen pro Minute und einem Drehmoment von 200 Newtonmetern eine legale Abschalteinrichtung dar, und wodurch wäre dies gerechtfertigt?
24. Von welchen unzulässigen Abschalteinrichtungen hat das Bundesverkehrsministerium über die bei VW hinaus festgestellten inzwischen Kenntnis (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?

Berlin, den 27. Februar 2018

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

