

Kleine Anfrage

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

Rückrufe von Dieselfahrzeugen sowie Untersuchungen zu weiteren Verdachtsfällen von Abgasmanipulationen

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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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

9. Wie viel Prozent der Diesel-Pkw, die im Rahmen von bereits vor dem Dieselpikett 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)?
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?
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?
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?

17. Welche Fahrzeugmodelle sind von den Vorwürfen betroffen, und wie viele Fahrzeuge dieser Modelle sind in Deutschland derzeit zugelassen (bitte nach Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?
18. Treffen Medienberichte zu, nach denen das Kraftfahrt-Bundesamt bei einem Daimler-Fahrzeug des Typs Vito eine unzulässige Abschalteneinrichtung 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 Abschalteneinrichtung?
19. Wie viele in Deutschland zugelassene Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegebenenfalls betroffen?
20. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt diese gegebenenfalls vorhandene unzulässige Abschalteneinrichtung eigenständig entdeckt, oder ist das Kraftfahrt-Bundesamt erst nach einem Hinweis Dritter auf die gegebenenfalls vorhandene unzulässige Abschalteneinrichtung 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?
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 Abschalteneinrichtungen?
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?
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?
29. Wie viele Fahrzeuge und wie viele Fahrzeugmodelle wurden im Rahmen der Schadstoff-Anti-Doping-Tests bislang geprüft (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
30. Wie viele Fahrzeuge und wie viele Fahrzeugmodelle sollen im Rahmen der Schadstoff-Anti-Doping-Tests jährlich geprüft werden?

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?

Berlin, den 27. Februar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion