

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Matthias Gastel, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Volkswagen-Skandal – Abgasuntersuchung, Manipulation und Rechtsfolgen in Deutschland

Der Volkswagen-Skandal (VW-Skandal) um manipulierte Schadstoffuntersuchungen bei Diesel-Modellen wirft drängende Fragen zur Rolle der Bundesregierung und ihr nachgelagerter Bundesämter auf. Obwohl seit längerer Zeit wissenschaftliche Studien und verschiedene Medienberichte auf das Problem erheblicher Abweichungen zwischen Labortests und Überprüfungen im realen Straßenbetrieb aufmerksam gemacht haben und damit auch der Bundesregierung spätestens seit dem Jahr 2014 Auffälligkeiten auch bei Diesel-Fahrzeugen der EURO 6-Klasse hätten bekannt sein müssen, hat erst die US-amerikanische Environment Protection Agency (EPA) den Verbraucher- und Behördenbetrug durch Spezialsoftware aufgedeckt. Dem VW-Konzern drohen in den USA Strafen in Milliardenhöhe; der weitere Unternehmenserfolg des Unternehmens ist beeinträchtigt.

Die von VW verbaute Spezialsoftware hat dafür gesorgt, dass die Emissionen im Testbetrieb stark vermindert wurden, um den strengen Vorschriften des Clean Air Act zu genügen. Im Normalbetrieb waren die Stickstoffoxid-Emissionen dieser Autos dagegen um das zehnfache bis vierzigfache höher. Das Problem sogenannter Abschaltvorrichtungen und möglicher Zykluserkennungen nach der Definition des Artikels 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 war der Bundesregierung bekannt. Dennoch hat sie keine eigenen Erkenntnisse über Abschaltvorrichtungen, die VW in 11 Millionen Fahrzeugen des Konzerns weltweit verbaut hatte, gewonnen. Die Betrugsvorwürfe gegen den VW-Konzern haben gezeigt, dass Manipulationen beim Umwelt- und Gesundheitsschutz einen erheblichen Vertrauensverlust zur Folge haben. Der Schaden für den VW-Konzern, die Umwelt und den Wirtschaftsstandort Deutschland ist bisher nicht absehbar.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. War der Bundesregierung bekannt, dass die EPA auffällige Abweichungen untersucht, und wenn ja, seit wann?
2. Seit wann hat die Bundesregierung Kenntnisse von dem in den USA eingeleiteten Ermittlungsverfahren der EPA gegen VW, und welche Kenntnisse waren das?

3. Welche Gespräche der Bundesregierung fanden seit dem Jahr 2006 mit Wissenschaftlern und/oder Umweltverbänden zum Thema Typengenehmigung, Abgasmessungen, Stickstoffemissionen von Dieselfahrzeugen und Abschaltvorrichtungen statt?
4. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus Medienberichten, etwa in der „taz. die tageszeitung“ vom 13. Oktober 2014 oder im Nachrichtenmagazin „DER SPIEGEL“ vom 10. November 2014, gezogen, die bereits auf erhebliche Abweichungen beim Stickoxidausstoß zwischen Labortests und Fahrten auf echten Straßen hingewiesen haben, und welche Konsequenzen hat sie daraus gezogen?
5. Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit Nachprüfungen von Dieselfahrzeugen durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) angeordnet, und wenn nicht, warum nicht?
6. Warum hat die Bundesregierung, obwohl ihr laut einer Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656 das Problem von Abschaltvorrichtungen bekannt war, keine eigenen Untersuchungen veranlasst, um die Ursachen von Abweichungen zu ermitteln?
7. Wer entsendet Mitglieder in die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, angekündigte Kommission zur Aufklärung des VW-Skandals, wie wurden bzw. werden diese Mitglieder ausgewählt, aus wie vielen Mitgliedern wird die Kommission bestehen, und wer ist bzw. wird Mitglied in der Kommission sein?
8. Werden die Ergebnisse aus der angekündigten Untersuchungskommission öffentlich gemacht, und wenn ja, in welcher Form, und zu welchem Zeitpunkt?
9. Was konkret wird die Kommission untersuchen?
10. Inwiefern wird die Kommission auch Fahrzeuge anderer Hersteller daraufhin untersuchen, ob durch Abschaltvorrichtungen die Abgaswerte manipuliert wurden bzw. werden?
11. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass nicht nur der in Rede stehende Motorentyp betroffen ist, obwohl die gesamte deutsche Automobilbranche auf das Clean-Diesel-Konzept setzt?
12. Wird die Bundesregierung die bisherige Praxis des KBA bei Nachprüfungen ändern, regelmäßige Abgas- und Verbrauchstests anordnen und Ergebnisse öffentlich machen?
13. Entspricht es den Tatsachen, dass das KBA reine Plausibilitätsprüfungen im Verfahren zur Typengenehmigung durchführt und keine eigenständigen Prüfungen, und wenn ja, warum?
14. Wie werden Verstöße im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Deutschland sanktioniert, und welche Vorschrift bzw. welche Vorschriften wurden der Europäischen Kommission zu welchem Zeitpunkt gemäß Artikel 13 Absatz 1 Satz 3 gemeldet?
15. Welche Rechtsfolge ergibt sich danach aus einem Verstoß gegen das Verbot aus Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007?
16. Mit welchen Konsequenzen rechnet die Bundesregierung, wenn sich herausstellen sollte, dass VW-Dieselfahrzeuge neueren Typs die Euro 6-Norm nicht einhalten?
17. Was passiert mit den Fahrzeugen, bei denen sich jetzt herausstellt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß höher ist als bei den Herstellerangaben oder dass sie die Grenzwerte überschreiten?

18. Mit welchen rechtlichen Konsequenzen muss der VW-Konzern aus Sicht der Bundesregierung rechnen, sollte sich herausstellen, dass er auch in Europa vorsätzlich Abgasmessungen manipuliert hat?
19. Behalten alle manipulierten VW-Diesel-Fahrzeuge, die in Deutschland zugelassen wurden, ihre Emissionsschlüsselnummer und die Umweltplakette?
20. Bleiben manipulierte VW-Diesel-Fahrzeuge, die in Deutschland zugelassen wurden, in ihrer bisherigen Einteilung der Steuergruppe nach der Emissionsschlüsselnummer?

Berlin, den 25. September 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

