

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Schadstoffmessungen und Typgenehmigungen bei Pkw**

Der Skandal um manipulierte Schadstoffmessungen bei Neuwagen zur Einhaltung von Emissionsgrenzwerten rückt die Frage in den Mittelpunkt, auf welcher Grundlage das Kraftfahrtbundesamt (KBA) sogenannte Konformitätsprüfungen durchführt. Bei solchen Prüfungen soll festgestellt werden, ob Hersteller bzw. Inhaber der Typgenehmigung in Übereinstimmung mit der ursprünglich erteilten Genehmigung Fahrzeuge herstellt. Hinweise auf erhebliche Abweichungen bei Schadstoffmessungen zwischen dem auf dem Prüfstand durchgeführten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und Fahrten im realen Betrieb auf der Straße lagen durch unterschiedliche Veröffentlichung des International Council on Clean Transportation (ICCT; [www.theicct.org](http://www.theicct.org) „Reales Emissionsverhalten moderner Dieselfahrzeuge“, Oktober 2014), der Deutschen Umwelthilfe (DUH; [www.duh.de](http://www.duh.de) vom 19. Juli 2011 „Deutsche Umwelthilfe fordert von Herstellern wirklich saubere Fahrzeuge“) und des ADAC e. V. ([www.adac.de](http://www.adac.de) „Stickoxidemission von Dieselmodellen“) seit längerer Zeit vor. Erst die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat amtlicherseits festgestellt, dass auch illegale Abschalteinrichtungen („defeat devices“) zum Einsatz kommen, um Testverfahren zu bestehen. Nach Auskunft der Bundesregierung lagen in Deutschland hingegen keinerlei Erkenntnisse über Abschalteinrichtungen vor.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welcher Grundlage gelangte die Bundesregierung zu der Erkenntnis, dass EURO-6-Dieselfahrzeuge im Realbetrieb erheblich höhere Stickoxidemengen als auf dem Prüfstand ausstoßen?
2. Seit wann kannte die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie „Real-world exhaust emissions from modern diesel cars“ des ICCT vom Oktober 2014?
3. Wie hat die Bundesregierung in den vergangenen Jahren auf Hinweise des ICCT, des ADAC e. V. und von Umweltverbänden reagiert, dass die Schadstoffemissionen von Diesel-Pkw der EURO-6-Klasse im Realbetrieb höher lagen, als bei der Typzulassung gemessen?
4. Waren dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und/oder dem KBA Hinweise darauf bekannt, dass Autohersteller ihre Fahrzeuge darauf optimieren könnten, die Schadstoffanforderungen nach der EURO-Norm im NEFZ auf dem Prüfstand einzuhalten, und wenn

ja, in welcher Form konnten diese Optimierungen erfolgen, und wie haben das BMVI und das KBA reagiert?

5. Wann handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung rechtlich um illegale, auf den NEFZ ausgerichtete Fahrzeugoptimierungen, und welche Untersuchungsmöglichkeiten besitzt das KBA, um diese gegebenenfalls festzustellen?
6. Welche legalen Möglichkeiten zur Optimierung der Abgaswerte im Typzulassungsverfahren sind dem BMVI und/oder dem KBA bekannt, und was wurde unternommen, um die Auswirkungen dieser Optimierungen auf von hohen Belastungen mit Stickstoffoxid betroffenen Kommunen in Deutschland zu minimieren?
7. Welche Untersuchungen hat das KBA seit Bekanntwerden der Vorwürfe durch die DUH im September 2007 bezüglich sogenannter defeat devices (Abschalteinrichtungen) unternommen, und was ist bei Untersuchungen gegebenenfalls herausgekommen?
8. Welche rechtlichen Sanktionen sieht das deutsche Recht in Anlehnung an Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen vor, und in welcher Form wurden europäische Vorgaben der Verordnung in nationales Recht in Deutschland umgesetzt?
9. Wie entscheidet das KBA, welche Ergebnisse der Fahrzeughersteller aus der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen vom KBA einer nachträglichen Prüfung unterzogen werden, wie in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu den Fragen 20 und 21 auf Bundestagsdrucksache 18/5656 ausgeführt?
10. Wie genau nimmt das KBA diese stichprobenartigen Nachprüfungen der Ergebnisse der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen vor? Prüft das KBA die von den Herstellern gelieferten Unterlagen auf Plausibilität?
11. Nach welchen Kriterien trifft das KBA die Entscheidung, Konformitätsprüfungen durchzuführen, und weshalb waren Berichte über Abweichungen beim Schadstoffausstoß zwischen NEFZ und realem Straßenbetrieb kein Anlass, gezielte Nachprüfungen durchzuführen?
12. Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit das KBA veranlasst, eigene Konformitätsprüfungen durchzuführen und mit den Herstellern von Diesel-Fahrzeugen mit im Realbetrieb auffälligen Schadstoffemissionen in Kontakt zu treten, und wenn nein, warum nicht?
13. Wie viele Überprüfungen von Typenzulassungen in Form von erweiterten Nachmessungen der Abgaswerte hat das KBA in der Vergangenheit durchgeführt, und in wie vielen Fällen gab es Beanstandungen und wurden gegebenenfalls Sanktionen seitens des KBA ausgesprochen?
14. Sind Auffälligkeiten bei Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch Anlass für das KBA, mit den Fahrzeugherstellern in Kontakt zu treten, und sind in der Vergangenheit aufgrund solcher Auffälligkeiten Kontakte seitens des KBA gesucht worden?
15. Unter welchen Umständen kann das KBA einen Rückruf veranlassen, und kann eine übermäßige Abweichung beim Schadstoffausstoß zwischen NEFZ und Straßenbetrieb Anlass für eine Ursachenprüfung und gegebenenfalls für einen Rückruf sein?
16. Über welche Kenntnisse zu möglichen Abschalteinrichtungen verfügte das KBA bzw. die Bundesregierung in der Vergangenheit, und welche Vorkehrungen und Maßnahmen wurden seitens der Bundesregierung unternommen, um Kenntnisse über mögliche Abschalteinrichtungen zu erlangen?

17. Wieso war die Bundesregierung gemäß der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschaltvorrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt habe (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656, Antwort zu Frage 12), und was bedeutet in diesem Zusammenhang der Begriff „Praxis“?
18. Wie will die Bundesregierung die Verwendung von Abschaltvorrichtungen in Zukunft verhindern?
19. Welche Feldüberwachungen zur Kontrolle der Abgasemissionen haben in der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1995 bis 2015 stattgefunden, welche Behörden haben diese geführt, und welche Ergebnisse hat die Bundesregierung dabei festgestellt?
20. Hat die Bundesregierung Feldüberwachungen in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen durchführen lassen und demgemäß überprüft, ob die Abgasgrenzwerte auch im normalen Fahrbetrieb eingehalten werden, und wenn nein, warum nicht?
21. Wurden im Rahmen von Feldüberwachungen, etwa durch das Bundesamt für Straßenwesen (BASt) im Jahre 2012, vor dem Hintergrund, dass der NEFZ hinsichtlich seiner Realitätsnähe anzupassen ist (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Antwort zu Frage 8, Bundestagsdrucksache 18/5656) auch Abgasmessungen außerhalb des NEFZ durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?
22. Hat das KBA im Rahmen von Konformitätsprüfungen (CoP-Q) einzelne Fahrzeuge und Fahrzeugsoftware überprüft, und wenn nein, warum nicht?
23. Wie teuer ist eine Konformitätsprüfung durch das KBA im Durchschnitt, welcher Etat steht dem KBA für Fahrzeugüberprüfungen zur Verfügung, und wie viele Fahrzeuge hat das KBA im Zeitraum der Jahre 2010 bis 2015 überprüft (bitte tabellarisch auflisten)?
24. Hat das KBA vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung der Auffassung war, dass sich das Konzept zur Verhinderung von Abschaltvorrichtungen in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt habe (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656, Antwort zu Frage 12), Gespräche mit Automobilzulieferern, wie etwa der Firma Bosch, geführt, um die technischen Bedingungen und Möglichkeiten sogenannter Abschaltvorrichtungen zu ergründen, und wenn nein, warum nicht?
25. Wie hat die Bundesregierung auf die Rückrufaktion von VW in den USA im Frühjahr 2015 reagiert, und wie ist im Falle von Rückrufaktionen in ausländischen Märkten das übliche Verfahren bezüglich auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge gleichen und ähnlichen Typs?
26. Haben die Bundesregierung bzw. das KBA Kenntnis darüber, wie viele Rückrufaktionen bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen in den vergangenen Jahren erfolgt sind, und wie hat sich die Zahl der Rückrufaktionen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte alle amtlich angeordneten Rückrufe wegen fehlerhafter Abgasbehandlungsanlagen auflisten)?
27. Prüft das KBA die Gründe für Rückholaktionen durch Autohersteller, und wenn ja, in welcher Weise werden Rückholaktionen durch das KBA begleitet?
28. Hat das KBA Kenntnisse über die Rückholaktion von Mercedes-Benz Sprintern wegen einer Software-Optimierung, und wenn ja, welche Kenntnisse sind dies (vgl. [www.welt.de/print/wams/wirtschaft/article146898171/Daimlers-winziges-Diesel-Gate.html](http://www.welt.de/print/wams/wirtschaft/article146898171/Daimlers-winziges-Diesel-Gate.html))?

29. Werden im Zuge der jetzt durch das BMVI angeordneten Nachprüfungen auch Transporter getestet, und wenn nein, warum nicht?
30. Auf welcher rechtlichen Grundlage hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, nach Aussage des Staatssekretärs Norbert Barthle (vgl. Plenarprotokoll vom 30. September 2015, S. 12226) das KBA angewiesen, Untersuchungen vorzunehmen, und nach welchem Testverfahren sollen diese erfolgen?
31. Werden im Rahmen der durch den Bundesverkehrsminister angeordneten Nachprüfungen durch das KBA Neufahrzeuge oder bereits auf dem Markt befindliche Diesel-Pkw untersucht, und um Fahrzeuge welcher Baujahre handelt es sich?
32. Nach welchen Testverfahren sollen diese Nachprüfungen auf der Straße stattfinden, und sollen dabei auch Portable Emissionsmesssysteme (PEMS) angewendet werden?
33. Umfassen die Nachprüfungen auch die Offenlegung der Fahrzeugsoftware, und ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es nicht die Aufgabe des Staates ist, die Software eines Herstellers vollumfänglich auszuwerten (vgl. Plenarprotokoll vom 30. September 2015, S. 12231), auch wenn es Hinweise auf mögliche Abschaltvorrichtungen gibt bzw. gegeben hat?
34. Ist die Aussage des Staatssekretärs Norbert Barthle in der Sitzung des Deutschen Bundestages vom 30. September 2015 (vgl. Plenarprotokoll, S. 12218) zutreffend, dass der Bundesverkehrsminister sofort das KBA angewiesen hat, alle auf dem europäischen Markt befindlichen Diesel-Pkw nachzuuntersuchen, oder sollte der Prüfungsumfang zunächst nur Pkw des VW-Konzerns umfassen, und wenn ja, warum?
35. Auf welcher rechtlichen Grundlage werden gegebenenfalls durch das KBA alle auf dem europäischen Markt befindlichen Diesel-Pkw untersucht, was wird dabei untersucht, welche Konsequenzen sind aus Sicht der Bundesregierung im Fall von Verstößen möglich, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für diese Nachprüfungen?
36. Aus welchen Gründen hat das BMVI den DEKRA e. V. beauftragt, Nachmessungen an Diesel-Pkw vorzunehmen ([www.bmvi.de](http://www.bmvi.de) „Aktuelle Informationen zur Autoindustrie“), und hat der DEKRA e. V. in der Vergangenheit im Zuge von Zulassungsverfahren bereits Überprüfungen von Fahrzeugsoftware vorgenommen?
37. Welche Gespräche haben in der Vergangenheit zwischen dem BMVI und dem DEKRA e. V. über den möglichen Einsatz von Abschaltvorrichtungen stattgefunden?
38. Trifft die Aussage des Staatssekretärs Norbert Barthle zu, dass die Ergebnisse der Nachprüfungen öffentlich gemacht werden (vgl. Plenarprotokoll vom 30. September 2015, S. 12228), und wann werden erste Veröffentlichungen erfolgen?
39. Welche Gespräche führt die Bundesregierung mit der EPA zum Thema Umweltstandards für Personenkraftfahrzeuge?
40. Auf welcher rechtlichen Grundlage hat der Bundesverkehrsminister das KBA mittlerweile beauftragt, Nachprüfungen bei Dieselfahrzeugen unterschiedlicher Hersteller durchzuführen?
41. Auf welcher Grundlage sollen bei Diesel-Fahrzeugen Straßentests erfolgen, und mit welchen Maßnahmen seitens der Bundesregierung ist zu rechnen, sollte sich herausstellen, dass Dieselmotoren im Straßenbetrieb die EURO-6-Grenzwerte im Realbetrieb überwiegend nicht einhalten?

42. Welche Gespräche haben seit dem Jahr 2005 zwischen dem Verband der deutschen Automobilindustrie e. V. (VDA) und der Bundesregierung zur Clean Diesel-Strategie stattgefunden, und welche Themen wurden dabei erörtert?
43. Hat die Bundesregierung nach Erlangung der Erkenntnis der Nichteinhaltung der Euro-6-Abgaswerte im Realbetrieb Gespräche mit den Herstellern und/oder dem VDA geführt, um diesen Missstand zu beheben?
44. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Einwand der Europäischen Kommission aus dem Aufforderungsschreiben zum Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2015/2073, sie hätte sich im Rahmen des Komitologieverfahrens nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht für die schnellstmögliche Anwendung wirkungsvoller RDE-Anforderungen eingesetzt?
45. Welche Inhaltsbereiche der Aktenbestände zum Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW werden im BMVI im digitalen und nichtdigitalen Aktenbestand geführt, und welche Einzeldokumente mit welchem Titel bzw. welcher Beschreibung sind dort gelistet?
46. Welche Position hat die Bundesregierung verfolgt, als die EU im Jahr 2011 die Kraftstoffsteuern harmonisieren wollte?
47. Wieso hat die Bundesregierung im April 2011 dem Vorhaben der Europäischen Kommission widersprochen, im Rahmen einer Energiesteuer-Richtlinie Dieselkraftstoff nach seinem Energiegehalt zu besteuern, und was berechtigt aus Sicht der Bundesregierung den deutlich günstigeren Steuersatz für Dieselkraftstoff ([www.theicct.org](http://www.theicct.org) „Comparison of US and EU programs to control light-duty vehicle emissions“)?
48. Wieso gelten in der EU weniger strenge Schadstoffgrenzwerte als zum Beispiel in den USA, und welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich der Grenzwerte für Stickoxide?
49. Kennt die Bundesregierung die Studie der Max-Planck-Gesellschaft für Chemie vom September 2015, die ermittelt hat, dass jährlich 7 000 Menschen in Deutschland durch Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs sterben (vgl. [www.mpic.de/aktuelles/pressemeldungen/news/mehr-tote-durch-luftverschmutzung.html](http://www.mpic.de/aktuelles/pressemeldungen/news/mehr-tote-durch-luftverschmutzung.html)), und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Berlin, den 7. Oktober 2015

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





