

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Markus Tressel, Nicole Maisch, Matthias Gastel, Tabea Rößner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Transparenz- und Aufklärungsdefizite beim VW-Abgasskandal**

**(Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7147 zur Nachfrage zu den Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/6592, 18/6412 sowie 18/6731)**

Bereits zum wiederholten Mal antwortet die Bundesregierung nach Auffassung der Fragesteller entweder gar nicht oder ausweichend auf Fragen des Parlaments zum VW-Abgasskandal. Für einen der größten Skandale in der deutschen Wirtschaft ist maximale Transparenz und Aufklärung gefordert. Doch nach Auffassung der Fragesteller blockiert die Bundesregierung genau dies.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Was versteht die Bundesregierung unter „vertretbarem Aufwand“ (siehe Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/7147), vor dem Hintergrund der Frage, eine Liste der Gespräche zwischen der Bundesregierung und Wissenschaftlern/Umweltverbänden/Automobilindustrie zum Thema Typengenehmigung, Abgasmessungen, Stickstoffemissionen von Dieselfahrzeugen und Abschaltvorrichtungen vorzulegen, aufgeschlüsselt nach Datum, Name der Organisation und Namen der anwesenden Gesprächsteilnehmerinnen und Gesprächsteilnehmer sowie unter Angabe des Gesprächsinhalts, und wann und in welchem Umfang könnte die Bundesregierung eine solche Liste mit vertretbarem Aufwand liefern?
2. Durch welche konkrete „konstruktive Mitarbeit“, beziehungsweise durch welche Maßnahmen, Anträge, Initiativen, Wortbeiträge oder Ähnliches (bitte einzeln aufschlüsseln) in den verschiedenen Arbeitsgruppen der Europäischen Kommission (siehe Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat die Bundesregierung „die RDE-Arbeiten von Beginn an unterstützt“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 3 auf Bundestagsdrucksache 18/6592)?

3. Weshalb benennt die Bundesregierung trotz wiederholter Nachfragen (siehe u. a. die Aussagen des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Norbert Barthle in der Fragestunde des Bundestages am 11. November 2015 und die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6731 sowie die Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) nicht die Grundlage bzw. Begründung für die Aufschlüsselung bzw. Nichtbenennung der Namen und Organisationen der Mitglieder der Untersuchungskommission zum VW-Abgasskandal?
4. Was versteht die Bundesregierung konkret unter einer „wissenschaftliche[n] Begleitung“ der Untersuchungskommission (siehe Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?
5. Wie oft hat die eingesetzte Untersuchungskommission bisher getagt bzw. ist sie zusammengetroffen?
6. Wann ist mit dem Abschluss der Untersuchungen durch die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt eingesetzte Untersuchungskommission im Abgasskandal zu rechnen (bitte den genauen Zeitpunkt angeben, sollte ein solcher nicht feststehen, bitten wir um die Benennung eines genauen Zeithorizonts mit Datum, zu dem spätestens mit dem Abschluss der Untersuchungen zu rechnen ist), und welche Fristen und Termine wurden der Untersuchungskommission für die Vorlage von Untersuchungsergebnissen gesetzt?
7. Welche konkreten „Informationen auf verschiedenen Ebenen [wurden] mit der Europäischen Kommission, den Mitgliedstaaten und den europäischen Typgenehmigungsbehörden ausgetauscht“ (siehe Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?
8. Welche konkrete „Erhebung von Daten zum Emissionsverhalten von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen unterschiedlicher Abgasstufen“ (siehe Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat das Umweltbundesamt bei den acht Forschungsvorhaben (siehe Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 18/6592) vorgenommen?
9. Welche „17 Fahrzeugtypen [wurden] im Zeitraum 1. Januar 2010 bis 31. März 2011 überprüft“ (siehe Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/7147, bitte Fahrzeughersteller, Modell und Baujahr angeben)?
10. Wann wird nach jetzigem Kenntnisstand die Prüfung bezüglich der Rückholaktion von Mercedes-Benz-Sprintern wegen einer Software-Optimierung abgeschlossen sein (siehe Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 18/6592 sowie Antwort zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?
11. Kann die Bundesregierung mittlerweile sagen, wann die vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem KBA angewiesenen Diesel-Nachuntersuchungen abgeschlossen sein werden (siehe Antwort zu Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 18/6592 sowie Antwort zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?
12. Zu welchen „fachspezifischen Themen entsprechend dem jeweiligen Anlass“ (siehe Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat sich die Bundesregierung seit 2013 mit der US-Umweltschutzbehörde EPA ausgetauscht?
13. Welche Inhaltsbereiche der Aktenbestände zum Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW werden im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im digitalen Aktenbestand geführt, und welche Einzeldokumente mit welchem Titel bzw. welcher Beschreibung sind dort gelistet, und kann die Bundesregierung diese den Fragestellern zur Verfügung stellen, und wenn nein, warum nicht?

14. Welches konkrete „Bündel von Maßnahmen auf EU-Ebene, nationaler Ebene und lokaler Ebene“ (siehe Antwort zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat die Bundesregierung zur Verminderung von Partikelemissionen im Straßenverkehr seit 2013 konkret vorgenommen?
15. Mit welchen durchschnittlichen Emissionsfaktoren hat die Bundesregierung in den verschiedenen Szenarien des Klimaaktionsprogramms im Verkehrsbereich gerechnet?
16. Welche Informationen liegen der Bundesregierung bezüglich der Kritik der US-Umweltbehörde EPA vor, die weiterhin mit den Ansätzen des VW-Konzerns zur geplanten Umrüstung der vom Abgasskandal betroffenen Diesel-Fahrzeuge nicht zufrieden ist?
17. Wie bewertet die Bundesregierung das Vorgehen der juristischen Vertreter bzw. Anwaltskanzleien von BMW Group und Daimler AG gegenüber der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und weiteren Wissenschaftlern bzw. Journalisten, und welche Konsequenzen zieht sie daraus (siehe [www.taz.de/!5258616/](http://www.taz.de/!5258616/) sowie [www.duh.de/pressemitteilung.html?&no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=3703#download](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=3703#download))?

Berlin, den 13. Januar 2016

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

