

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Karin Binder, Ralph Lenkert und der Fraktion DIE LINKE.

VW-Skandal – Anforderungen an die Umrüstung der betroffenen Diesel-Pkw

In bislang drei Mitteilungen (29. September 2015, 3. November 2015 und 16. November 2015) hat die Volkswagen AG (VW) verschiedene Manipulationen oder Verfehlungen bei der Typzulassung von Fahrzeugen eingestanden. Darin ging es zunächst um unzulässige Abschaltvorrichtungen, durch die gesundheitsgefährdende Stickoxid-Emissionen im realen Fahrbetrieb erheblich über den zulässigen Grenzwerten liegen. Die Grenzwerte wurden bei der Typzulassung durch die – verbotene – Erkennung des Prüfzyklus NEFZ eingehalten. Später hat VW auch eingestanden, die Testbedingungen bei der Typzulassung bei einigen (anderen) Fahrzeugen auch bezüglich des Kohlendioxid-Ausstoßes manipuliert zu haben.

Für die drei Motortypen (1,2-, 1,6- und 2,0-Liter-Diesel-Motoren), bei denen VW Manipulationen mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen eingestanden hat, musste VW an drei Terminen Lösungen vorstellen („Mission Testfahrt“, Süddeutsche Zeitung vom 14.11.2015).

Da die rechtliche Grundlage für die Typzulassung weiterhin der Prüfzyklus „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ (NEFZ) ist, bei dessen Anwendung die Manipulationen bisher nicht erkannt wurden, stellt sich die Frage, wie die nachgerüsteten Fahrzeuge getestet werden, um die tatsächliche Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten und welche Konsequenzen die Maßnahmen, die VW zur Behebung der Manipulationen durchführen muss, auf andere Fahrzeugparameter haben. In ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 57 der Abgeordneten Sabine Leidig auf Bundestagsdrucksache 18/7115 vom 17. Dezember 2015 führt die Bundesregierung auf eine entsprechende Frage aus, dass die Volkswagen AG dazu aufgefordert wurde „in den betroffenen Fahrzeugen die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen und die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge herzustellen.“

VW schreibt am 16. Dezember 2015, dass das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) „[n]ach intensiven Prüfungen [...] alle Maßnahmen vollumfänglich bestätigt“ hat (<http://info.volkswagen.de/de/de/home/news/article-18>) und dass „mit der Umsetzung gleich zu Beginn des Jahres 2016 begonnen“ werden soll. Das KBA hingegen teilt am 27. Januar 2016 mit, dass es erst an diesem Tage die Freigabe für die Umrüstung der Pkw mit 2,0-Liter-Motoren des Modells Amarok erteilt habe und dass sich die Maßnahmen für die anderen Modelle noch in der Prüfung befinden (www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2016/Allgemein/pm03_16_vw.html?nn=646300).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass VW bereits am 16. Dezember 2015 behauptet hat, das KBA hätte die von VW vorgestellten Maßnahmen „vollumfänglich bestätigt“?
2. Wieso umfasst die endgültige Freigabe des KBA vom 27. Januar 2016 nicht alle betroffenen Modelle mit 2,0-Liter-Motoren, und warum müssen die verschiedenen Modelle mit diesen Motoren differenziert betrachtet werden?
3. Musste das von VW vorgestellte Konzept zur Umrüstung des Modells Amarok verändert werden, und wenn ja wie und gegebenenfalls warum?
4. Welche konkreten Maßnahmen wird VW zur Umrüstung der Diesel-Pkw mit 2,0-Liter-Motoren des Modells Amarok durchführen, wie lange wird dies pro Fahrzeug voraussichtlich dauern, und bis wann muss die Umrüstung aller betroffenen Fahrzeuge abgeschlossen sein (bitte begründen)?
5. Wann wird die Prüfung der von VW vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umrüstung der weiteren betroffenen Modelle abgeschlossen sein, und bis wann wird voraussichtlich die endgültige Bestätigung erteilt werden können?
6. Hat das KBA VW bereits alle Adressen der betroffenen Fahrzeughalter zur Verfügung gestellt?

Wenn ja, wann ist dies erfolgt?

Wenn nein, bis wann wird dies voraussichtlich erfolgt sein?

7. Hat VW nach Kenntnis der Bundesregierung bereits alle betroffenen Fahrzeughalter angeschrieben und sie darüber in Kenntnis gesetzt, dass für ihren Pkw eine Rückrufmaßnahme vorgesehen ist?
Wenn nein, welche betroffenen Fahrzeughalter wurden noch nicht angeschrieben?
8. Wie definiert oder bestimmt die Bundesregierung die „Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge“, vor dem Hintergrund, dass diese die Emissionswerte im NEFZ bereits im manipulierten Zustand eingehalten haben?
9. Wie wurden und werden die von VW vorgeschlagenen Maßnahmen zur Behebung der Manipulationen mit der unzulässigen Nutzung von Abschaltvorrichtungen konkret von der Bundesregierung bzw. dem KBA vor Erteilung der endgültigen Bestätigung der Maßnahmen daraufhin überprüft, ob damit „die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge“ wieder hergestellt wird?

a) Wer hat diese Prüfungen durchgeführt bzw. führt sie durch?

b) Wurde und wird eine externe Überprüfung durchgeführt (bitte begründen)?

c) Wurde und wird bei den Prüfungen auf dem Rollprüfstand ggf. (auch) auf einem Vier-Rollen-Messstand und mit zumindest leichten Abweichungen vom NEFZ gemessen, um die Wirkungsweise im realen Fahrbetrieb zu erkennen?

Wenn nein, warum nicht?

d) Wurden und werden bei den Prüfungen die gleichen unterschiedlichen Prüfverfahren angewendet wie bei den aktuell noch laufenden Nachprüfungen von über 50 Fahrzeugen (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 34 und 35 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/7174)?

Wenn nein, warum nicht?

- e) Welche Emissionswerte (insbesondere für NO_x, Partikel und CO₂) ergeben sich (soweit gemessen) jeweils für die drei Motorentypen auf dem Rollprüfstand (bei verschiedenen Testverfahren, s. Fragen 9c und d, bitte jeweils danach differenziert angeben)?
- f) Wie weichen diese Werte jeweils von den Werten ab, die bei der Typzulassung ermittelt wurden, und welche waren das jeweils?
- g) Wenn auch im realen Fahrbetrieb gemessen wurde und wird, welche Emissionswerte (insbesondere für NO_x, Partikel und CO₂) wurden dabei (soweit gemessen) jeweils gemessen?
10. Wie wird die nachträgliche Prüfung der umgerüsteten Fahrzeuge durch das KBA durchgeführt (siehe Antwort auf die Schriftliche Frage 54 auf Bundestagsdrucksache 18/7115)?
- a) Inwiefern unterscheidet sich diese von den „intensiven Prüfungen“ vor Bestätigung dieser Maßnahmen?
- b) Wird das KBA diese Prüfungen durchführen, welche anderen Behörden werden daran beteiligt oder führen diese durch, und inwiefern werden daran Externe beteiligt?
Wenn Externe oder andere Behörden beteiligt werden, welche sind das?
- c) Wird bei den Prüfungen auf dem Rollprüfstand ggf. (auch) auf einem Vier-Rollen-Messstand und mit zumindest leichten Abweichungen vom NEFZ gemessen, um die Wirkungsweise im realen Fahrbetrieb zu erkennen?
Wenn nein, warum nicht?
- d) Werden bei den Prüfungen die gleichen unterschiedlichen Prüfverfahren angewendet wie bei den aktuell noch laufenden Nachprüfungen von über 50 Fahrzeugen (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 34 und 35 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/7174)?
Wenn nein, warum nicht?
11. Welche Abweichungen von den zulässigen Grenzwerten (NO_x, Partikel) bzw. bei der Typzulassung ermittelten Werten (CO₂) werden für die umgerüsteten Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb grundsätzlich als zulässig erachtet (bitte begründen)?
12. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass trotz Nachrüstung in den Fahrzeugen weiter Abschaltvorrichtungen in unzulässiger Weise verwendet werden (bitte begründen), und wird es bei diesen Pkw weiter Abschaltvorrichtungen, die ja in bestimmten Fällen zulässig sind, geben, oder werden diese ganz entfallen?
13. Muss VW als Beleg für das Außerkraftsetzen der Abschaltvorrichtungen die neue Fahrzeugsoftware ganz oder in Teilen offenlegen?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, inwiefern?
14. Sind alle insgesamt betroffenen Fahrzeuge (1,2-, 1,6 und 2,0-Liter-Motoren) mit SCR (selektive katalytische Reduktion) ausgestattet?
Wenn nein, wie viele Fahrzeuge jeweils nicht (bitte absolut und in Prozent sowie aufgeschlüsselt nach Euro-Norm angeben) und wie wird gewährleistet, dass diese Fahrzeuge zukünftig die Emissionsgrenzwerte einhalten?

15. Wie wirkt sich nach Angaben von VW und nach Kenntnis der Bundesregierung die Umrüstung der Fahrzeuge auf die Kunden aus, bei den Fahrzeugen mit SCR insbesondere bezüglich des zukünftig erforderlichen (häufigeren) Nachfüllens von AdBlue?
- Wie oft, also durchschnittlich nach wie vielen gefahrenen Kilometern, muss zukünftig AdBlue nachgefüllt werden?
 - Welche jährlichen Mehrkosten sind dabei durchschnittlich zu erwarten?
 - Erhöht sich der Dieserverbrauch der Fahrzeuge?
Wenn ja, durchschnittlich um wie viel?
 - Wirkt sich ein evtl. höherer Verbrauch über die CO₂-Emissionen auf die Eingruppierung in eine höhere Steuerklasse aus?
 - Wie werden die Kunden über a bis d von VW informiert?
 - Welche Möglichkeiten haben Verbraucherinnen und Verbraucher nach der Umrüstung ihrer Fahrzeuge sicher zu gehen und kontrollieren zu können, ob diese infolge der Umrüstung nicht an Motorleistung verloren haben oder der Kraftstoffverbrauch sich erhöht hat?
16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, wenn VW der Forderung des Bundesministers der Justiz und für Verbraucherschutz, Heiko Maas, vom VW-Skandal betroffene Verbraucherinnen und Verbraucher gleichberechtigt wie die US-amerikanischen Kunden zu entschädigen (www.derwesten.de/wirtschaft/deutschland-und-eu-fordern-hoehere-entschaedigungen-von-vw-id11481942.html), nicht nachkommt?
17. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über das Vorgehen der Regierung und/oder der Staatsanwaltschaft Frankreichs gegen Renault bezüglich der Grenzüberschreitung bei Abgaswerten?
- Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das Vorgehen der Regierung und/oder der Staatsanwaltschaft Frankreichs nur darin begründet liegt, dass die Diesel-Modelle von Renault die Normen für CO₂ und Stickoxid unter echten Fahrbedingungen im Test überschritten haben?
 - Wenn ja, wie erklärt sich die Bundesregierung das Vorgehen der Regierung Frankreichs gegen Renault, wenn sie selber solche Überschreitungen von Grenzwerten im realen Fahrbetrieb als rechtlich nicht angreifbar ansieht und offenbar hinzunehmen gewillt ist (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 3 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/7174)?
 - Steht die Bundesregierung bezüglich möglicher Parallelen zwischen den Vorgängen bei VW und Renault im Dialog mit der Regierung Frankreichs, bzw. ist ein solcher konkret geplant?
18. Trifft es zu, dass die EG-FGV (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge), in der laut Antwort der Bundesregierung die Sanktionen gegen Hersteller bei Verstößen gegen die EG-Typgenehmigung geregelt sind (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 56 vom 17. Dezember 2015 auf Bundestagsdrucksache 18/7115), solche Verstöße ausschließlich den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit bedeuten (§ 37 EG-FGV) (bitte begründen)?
- Wenn nein, welche weiteren Strafen sieht die EG-FGV oder eine andere gesetzliche Bestimmung für Hersteller bei Verstößen gegen die EG-Typgenehmigung vor?

- b) Welche Geldbußen wären höchstens bei einem Verstoß gegen die EG-Typgenehmigungsvorschriften möglich?
- c) Wurde § 7 Absatz 2 Satz 3 EG-FGV, der teilweise oder gänzliche Widerruf bzw. die Zurücknahme einer erteilten EG-Typgenehmigung, vom KBA bereits angewendet?

Wenn ja, in welchen Fällen?

19. Erlauben es die europäischen Vorschriften, vor dem Hintergrund, dass diese „keine grundsätzliche Offenlegung der Fahrzeugsoftware“ vorsehen (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 bis 6 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/7174), dies im Ausnahmefall zu verlangen (bitte begründen)?

Wenn nein, wo ist dies konkret ausgeschlossen?

Wenn ja, sieht die Bundesregierung mit dem VW-Skandal keinen solchen Ausnahmetatbestand (bitte begründen)?

20. Wie genau definiert die Bundesregierung „nicht plausible Auffälligkeiten“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 36 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/7174), und bei welchen genauen Tatbeständen (bspw. große Abweichung der Emissionen zwischen NEFZ und modifiziertem NEFZ, Überschreitung der Grenzwerte bei den RDE-Messungen um den Faktor X) liegt für die Bundesregierung eine solche vor?
21. Bei wie vielen Fahrzeugen (von bislang wie vielen untersuchten) ergaben sich nach den ersten Messungen bislang solche nicht plausiblen Auffälligkeiten?
22. Wieso ist der Abschlussbericht des FE-Projekts Nr. 86.0066/2009, obwohl die eigentlichen Überprüfungen bereits am 31. März 2011 beendet waren, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erst am 4. Februar 2015 übermittelt worden (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 48 bis 51 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/7174)?
23. Wieso ist dieser Abschlussbericht, fast ein Jahr nach seiner Übersendung an das BMVI, noch immer nicht veröffentlicht worden?
24. Kann die Bundesregierung zusichern, dass der Abschlussbericht der Untersuchungskommission zur Aufklärung des VW-Abgasskandals noch im 1. Halbjahr 2016 vorgelegt werden wird?
25. Wird der Abschlussbericht eine genaue Auflistung der überprüften Modelle und die gemessenen Abgaswerte enthalten?

Wenn nein, warum nicht?

Bis wann und wie sollen die am 25. Januar 2016 öffentlich bekannt gemachten ersten Empfehlungen dieser Untersuchungskommission („Technische Prüfdienste sollen rotieren“, FAZ vom 26. Januar 2016) jeweils umgesetzt werden?

Berlin, den 29. Januar 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

