

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Renate Künast, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8445 –

Offene Fragen nach dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“

Vorbemerkung der Fragesteller

Im April 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach sieben Monaten des Bekanntwerdens des größten Dieselabgas-Skandals in der Geschichte den „Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen“ der Öffentlichkeit vorgelegt. Doch auch nach Vorlage sind weiterhin unzählige Fragen nach Ansicht der Fragesteller für Verbraucherinnen und Verbraucher, Experten und Politik zur Aufklärung des Dieselabgas-Skandals offen.

1. Aus welchen Gründen gehörten bislang „varierte Verfahren, wie vorliegend in dieser Felduntersuchung zur Entdeckung unzulässiger Abschalteinrichtungen durchgeführt“, nicht zum gesetzlich vorgesehenen Instrumentarium einer Genehmigungsbehörde?

Dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist es im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens nicht möglich, variierende Tests durchzuführen. Die internationalen Emissionsvorschriften zielen auf die gegenseitige Anerkennung von technischen Prüfungen durch die Anwenderstaaten dieser Vorschriften. Das setzt voraus, dass immer nach den international vereinbarten Standards geprüft wird. Jede Genehmigungsbehörde hat sich im Rahmen des vorgegebenen Regelwerks zu bewegen.

2. Ist es dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) möglich gewesen, vor September 2015 ein Lastenheft für Prüfungen zu entwickeln und anzuwenden mit der Zielsetzung, unzulässige Abschalteinrichtungen zu erkennen, und wenn ja, warum ist eine solche Entwicklung und Anwendung nicht früher erfolgt?
3. Hatte das KBA die Möglichkeit, unzulässige Abschalteinrichtungen sowie Systematiken zur Prüfstands- und Zykluserkennung auf der Grundlage möglichst realitätsnaher Straßenfahrten zu erkennen, und wenn nein, warum bestand diese Möglichkeit nach Bekanntwerden der Vorwürfe gegenüber dem VW-Konzern?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Lastenheft wurde speziell entwickelt, um in einer Untersuchung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen ggf. vorhandene Zykluserkennungen wie bei VW aufdecken zu können. Vor der Verdachtserkennung gab es keine Veranlassung, ein solches Lastenheft zu entwickeln. Nach der Verdachtsgewinnung konnten anhand der VW-Manipulationen geeignete Messverfahren entwickelt werden.

4. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele in Deutschland typgenehmigte Diesel-Pkw auf Anlagen eines Herstellers durch die Technischen Dienste geprüft wurden, und wenn ja, um wie viele Typgenehmigungsverfahren handelt es sich?

Die genaue Anzahl ließe sich nur mit nicht vertretbarem Aufwand ermitteln.

5. Seit wann ist der Bundesregierung das Problem „Belagbildung im AGR-System“ und der Konflikt zwischen Motorschutz und Abgasnachbehandlung bekannt, und was hat sie diesbezüglich unternommen?

Das Problem „Belagbildung im AGR-System“ und der Konflikt zwischen Motorschutz und Abgasnachbehandlung ist erst bekannt, seitdem die Gespräche mit den Herstellern zur Plausibilisierung der Rohdaten aus der Felduntersuchung geführt wurden.

Im Übrigen wird auf den Bericht der Untersuchungskommission des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwiesen.

6. Welche Erkenntnisse über die praktischen Folgen für den Stickoxid-Ausstoß (NO_x) von Diesel-Pkw wegen des Konflikts zwischen Motorschutz und Abgasnachbehandlung hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2007 gewonnen?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem, dass Abgasnachbehandlungssysteme auf dem Markt üblich sind, die das Einhalten von Abgasemissionsgrenzwerten zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung praktisch ausschließen, weil andernfalls die Gefahr besteht, dass auch Schäden entstehen können, „welche unmittelbar den Ausfall des Motors zur Folge haben“?
14. Welche umweltpolitische Bewertung trifft die Bundesregierung über das Problem, dass bei einigen Fahrzeugen der sog. Gruppe II bereits bei Messungen leicht außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ stark erhöhte NO_x-Werte auftreten und die Hersteller den Einsatz von Abschaltvorrichtungen mit Motorschutz begründen?

Die Fragen 6, 7 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Emissionen von Stickstoffoxiden (NO_x) können in realen Fahrsituationen über den Grenzwerten der Prüftests liegen. Hieraus ergab sich bis zum Bekanntwerden der VW-Manipulation kein Hinweis auf Manipulationen, da eine unterschiedliche Fahrsituation nicht vergleichbare Emissionswerte erzeugt. Auch ein möglicher Konflikt zwischen dem sog. Motorschutz und der Wirkung der Abgasnachbehandlung konnte allein aufgrund der höheren realen Emissionen nicht identifiziert werden. Hierzu bedurfte es weitergehender Untersuchungen, wie sie nun durch die Untersuchungskommission des BMVI vorgenommen wurden und werden.

8. Wie erklärt sich die Bundesregierung die massive NO_x-Erhöhung bei RDE-Tests beim untersuchten Audi A6 2.0 l Euro 6?

Wie im Untersuchungsbericht des BMVI ausgeführt, diente die Nutzung der für neue Fahrzeugtypen ab dem 1. September 2017 gesetzlich vorgeschriebenen RDE-Messung als zusätzlicher Indikator. Der untersuchte Audi A 6 2.0 l besitzt eine Typgenehmigung gemäß Euro 6, welche die RDE-Messung nicht beinhaltet.

9. Welche konkreten Zweifel bestehen seitens der Bundesregierung hinsichtlich der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen beim untersuchten Audi A6 V6 3.0 l Euro 5?

Die Emissionstypgenehmigung für dieses Modell wurde durch die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates erteilt. Insofern obliegt die Einschätzung dieser Genehmigungsbehörde und nicht dem KBA.

Audi hat dem KBA jedoch mitgeteilt, dass an diesem Modell im Sommer 2016 eine freiwillige Optimierungsmaßnahme stattfinden wird, die zu einer signifikanten Verbesserung der Stickoxidemissionen führen soll.

10. Warum wurden bei der Untersuchung des Opel Zafira 1.6 l Euro 6 keine Angaben zu RDE-Messungen gemacht?

Wegen zu kalter Außentemperaturen konnte systembedingt keine RDE-Messung durchgeführt werden. Zudem hatte Opel im Vorwege die bis dahin ermittelten KBA-Messergebnisse als übereinstimmend mit eigenen Prüfungen bestätigt. Eine RDE-Messung hätte zu keinen neuen Erkenntnissen geführt.

11. Welche Konsequenz zieht die Bundesregierung aus der Aussage im Untersuchungsbericht, dass die bis zu dreifache Überschreitung der Grenzwerte bei der Mercedes S-Klasse „nach Herstellererklärung nicht nachvollziehbar“ sei?

Diese Aussage des Herstellers wird von der Untersuchungskommission des BMVI mit der weiteren Prüfung eines technisch vergleichbaren Modells des Herstellers verifiziert.

12. Warum hält die Bundesregierung es für plausibel, dass bei mehreren getesteten Fahrzeugen, wie z. B. beim BMW 216, die Überschreitung der Grenzwerte ausgerechnet durch Selbstreinigung des Partikelfilters verursacht sein soll, die aber nur alle paar hundert Kilometer aktiv wird?

Die im Bericht der Untersuchungskommission des BMVI beschriebenen Prüfzyklen wurden mit den Fahrzeugen hintereinander gefahren. Da es sich um gebrauchte Fahrzeuge handelte, war der genaue Beladungszustand des Partikelfilters nicht bekannt. Somit war es relativ wahrscheinlich, dass bei den Prüfungen auch Regenerationszyklen vorkommen mussten. Sofern in einem Prüfzyklus eine Partikelfilterreinigung begonnen, aber nicht abgeschlossen wurde, setzt zudem die Regeneration im nächsten Prüfzyklus wieder von vorn ein, wenn die Randparameter erreicht werden, die die Regeneration (z. B. Kühlwassertemperatur) aktivieren. Eine solche Aktivierung der Regeneration kann während der Tests nicht unbedingt festgestellt werden. Dieser Sachverhalt konnte durch Auswertung der Modaldaten nachvollzogen werden.

13. Wie geht die Bundesregierung mit der Tatsache um, dass Chevrolet das Europageschäft und die Dieseleentwicklung aufgegeben hat und eine Optimierung der Abgasnachbehandlung bei Chevrolet Cruze 2.0 l dadurch ausgeschlossen ist?

Die Emissionstypgenehmigung für dieses Modell wurde durch die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates erteilt. Insofern obliegt die Entscheidung, ob eine unzulässige Emissionsstrategie angewendet wird und welche Konsequenzen sich bei Vorliegen einer unzulässigen Emissionsstrategie ergeben würden, dieser Genehmigungsbehörde.

15. Welche zeitlichen Fristen setzt das KBA für die freiwilligen technischen Verbesserungen auch an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, welche Vorgaben hinsichtlich der Emissionsminderung macht es diesbezüglich, und welche Folgen treten ein, wenn die Verbesserungen nicht die gewünschte Wirksamkeit erzielen?
16. Welche Vorgaben macht das KBA dazu, wie und durch wen im Anschluss an die Reparaturmaßnahmen die Wirksamkeit der freiwilligen technischen Verbesserungen überprüft wird?
Welche Folgewirkungen, z. B. auf Fahrleistung, Benzinverbrauch etc., werden hierbei überprüft?
17. Wie überprüft das KBA, wie viele der betroffenen Autos tatsächlich im Rahmen des freiwilligen Rückrufs durch die Hersteller umgerüstet wurden?
18. Wann und wie werden die betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher über den freiwilligen Rückruf und die vorgesehenen Reparaturmaßnahmen informiert?
19. Wird den betroffenen Verbraucherinnen und Verbrauchern für den Zeitraum der Reparaturmaßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung ein Ersatzwagen zur Verfügung gestellt?

Die Fragen 15 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Hersteller werden vor Start des Rückrufs ihre technische Lösung dem KBA vorstellen. Das KBA wird zum Zwecke der Freigabe Verifizierungsprüfungen durchführen. Hinsichtlich der Stickoxidemissionen muss eine auf den Einzelfall bezogene signifikante Verbesserung gegenüber dem Stand der Felduntersuchung erreicht werden. Zudem ist u. a. der Nachweis zu führen, dass sich die Motorleistung nicht verringert und sich die CO₂-Emissionen und der Kraftstoffverbrauch nicht verschlechtern. Anderenfalls erfolgt keine Freigabe.

Nach der Freigabe startet der Hersteller den Rückruf. Auf Basis aller betroffenen Fahrzeug-Identifizierungsnummern werden mittels des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) des KBA alle in Deutschland betroffenen Halter der Fahrzeuge ermittelt. Sie werden vom Hersteller angeschrieben. Die Werkstätten teilen dem Hersteller mit, welche Fahrzeuge erledigt wurden. Zu einem bestimmten Zeitpunkt ermittelt der Hersteller alle Fahrzeuge, die noch nicht bearbeitet wurden. Die Halter werden neuerlich ermittelt und angeschrieben, bis an allen Fahrzeugen die Maßnahme durchgeführt wurde.

Für die von der NOx-Thematik betroffenen Kunden hat die Volkswagen AG ein sog. Customer Care Paket geschnürt.

20. Welche konkreten Gewährleistungsansprüche haben die betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher nach Einschätzung der Bundesregierung?

Die Bundesregierung kann keine Einschätzung dazu abgeben, welche konkreten Gewährleistungsansprüche den betroffenen Verbraucherinnen und Verbrauchern zustehen. Dies obliegt den Gerichten anhand einer Prüfung sämtlicher Umstände des Einzelfalls.

21. Welche Messungen (bitte unter Angabe des Datums, Modells und Ergebnis) gab es von Seiten der staatlichen Behörden nach Veröffentlichung des Untersuchungskommissionsberichts?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 32 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8793 verwiesen.

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Environmental Protection Agency (EPA) die illegale Motorsteuerung und Software zur Zykluserkennung bei bestimmten Diesel-Kraftfahrzeugen des VW-Konzerns nicht eigens nachgewiesen hat, etwa durch eine Überprüfung der Fahrzeugsoftware, sondern durch nachdrückliche Infragestellung bestimmter Abgasmesswerte VW gezwungen wurde, diese einzugestehen?

Die Rechts- und Genehmigungssysteme der USA und Europas sind unterschiedlich. Im hiesigen Rechtssystem muss die Behörde den jeweils für eine Entscheidung maßgeblichen Sachverhalt grundsätzlich von Amts wegen ermitteln. Es gab jedoch vor der Verdachterkennung keinen Anlass zu der Annahme, dass Volkswagen gegen geltendes Recht verstößt.

23. Aus welchen Gründen wurde den Technischen Diensten kein Prüfverfahren empfohlen, mit dem das Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen ermittelt werden konnte, und gab es in der Bundesregierung bzw. zwischen Bundesregierung und Technischen Diensten im Zeitraum von 2007 bis 2015 hierüber Gespräche, falls ja, bitte nach Datum und Inhalt des Gesprächs aufschlüsseln?

Es gab keinen Anlass, aus dem es sich hätte ergeben müssen, dass die Einhaltung des Verbots unzulässiger Abschaltvorrichtungen durch vom KBA zu definierende Prüfverfahren hätte ermittelt werden müssen.

Für Felduntersuchungen, in denen das KBA dies hätte präventiv machen können, existierte keine Rechtsgrundlage.

