

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Stand der Umrüstung von Dieselfahrzeugen mit nicht-konformer Abgasreinigung zur Herstellung der dauerhaften Konformität mit den rechtlichen Vorschriften**

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Volkswagen AG (VW) verpflichtet, die vorschriftsmäßige Konformität der manipulierten Dieselfahrzeuge wiederherzustellen. Das Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt die jeweiligen technischen Lösungen für die Umrüstung nach entsprechender Prüfung. Von der Manipulation der Abgaswerte sind in Deutschland etwa 2,4 Millionen Diesel-Pkw betroffen.

Der Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom April 2016 zeigt bei verschiedenen Fahrzeugen deutlich überhöhte Abgasemissionen. Mehrere Hersteller konnten nach Aussagen der Bundesregierung dazu veranlasst werden, freiwillig Konzepte zur Emissionsminderung vorzulegen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat diese auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt die von VW für die EA 189/2,0 TDI-Motoren vorgeschlagene Lösung (Änderung der Software) zur dauerhaften Herstellung der Konformität der Fahrzeuge mit den Vorschriften freigegeben?

Welche Auflagen hat das Kraftfahrt-Bundesamt im Bescheid erteilt?

2. Wie genau hat das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. haben technische Dienste die von VW für die EA 189/2,0 TDI-Motoren vorgeschlagene Lösung überprüft?

Wie wird sichergestellt, dass bei weiteren Software-Updates die Konformität erhalten bleibt?

3. Wie viele Fahrzeuge mit EA 189/2,0 TDI-Motoren sind von der Umrüstung betroffen?

Wie viele Fahrzeuge wurden bereits umgerüstet?

Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Umrüstung für Fahrzeuge mit EA 189/2,0 TDI-Motoren abgeschlossen sein?

4. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt die von VW für die EA 189/1,6 TDI-Motoren vorgeschlagene Lösung (Änderung der Software und Einbau eines Strömungstransformators) zur dauerhaften Herstellung der Konformität der Fahrzeuge mit den Vorschriften freigegeben?

Welche Auflagen hat das Kraftfahrt-Bundesamt im Bescheid erteilt?

5. Wie genau hat das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. haben technische Dienste die von VW für die EA 189/1,6 TDI-Motoren vorgeschlagene Lösung überprüft?  
Wie wird sichergestellt, dass bei weiteren Software-Updates die Konformität erhalten bleibt?
6. Wie viele Fahrzeuge mit EA 189/1,6 TDI-Motoren sind von der Umrüstung betroffen?  
Wie viele Fahrzeuge wurden bereits umgerüstet?  
Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Umrüstung für Fahrzeuge mit EA 189/1,6 TDI-Motoren abgeschlossen sein?
7. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt die von VW für die EA 189/1,2 TDI-Motoren vorgeschlagene Lösung (Änderung der Software) zur dauerhaften Herstellung der Konformität der Fahrzeuge mit den Vorschriften freigegeben?  
Welche Auflagen hat das Kraftfahrt-Bundesamt im Bescheid erteilt?
8. Wie genau hat das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. haben technische Dienste die von VW für die EA 189/1,2 TDI-Motoren vorgeschlagene Lösung überprüft?  
Wie wird sichergestellt, dass bei weiteren Software-Updates die Konformität erhalten bleibt?
9. Wie viele Fahrzeuge mit EA 189/1,2 TDI-Motoren sind von der Umrüstung betroffen?  
Wie viele Fahrzeuge wurden bereits umgerüstet?  
Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Umrüstung für Fahrzeuge mit EA 189/1,2 TDI-Motoren abgeschlossen sein?
10. Welche Automobilhersteller haben für Fahrzeuge der Gruppe II im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom April 2016 verbesserte Emissionsminderungskonzepte vorgelegt?
11. Wie viele Fahrzeuge sind davon betroffen (bitte nach Hersteller und Fahrzeug-Typ aufschlüsseln)?
12. Mit welchen Ergebnissen wurden die verbesserten Emissionsminderungskonzepte durch das Kraftfahrt-Bundesamt jeweils auf ihre Wirksamkeit überprüft (bitte nach Hersteller und Fahrzeug-Typ aufschlüsseln)?
13. Wie soll sichergestellt werden, dass die verbesserten Emissionsminderungskonzepte für die einzelnen Fahrzeug-Typen dauerhaft wirksam sind?
14. Wie viele Fahrzeuge wurden bereits umgerüstet (bitte nach Hersteller und Fahrzeug-Typ aufschlüsseln)?  
Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Umrüstung dieser Fahrzeug-Typen abgeschlossen sein?
15. Bei welchen Emissionsminderungskonzepten konnte das Kraftfahrt-Bundesamt als zuständige Genehmigungsbehörde nicht von der Wirksamkeit der Maßnahmen überzeugt werden?  
Wie viele Fahrzeuge sind davon betroffen (bitte nach Hersteller und Fahrzeug-Typ aufschlüsseln)?  
Welche Konsequenzen folgen aus dieser Bewertung?
16. Welche Automobilhersteller haben für Fahrzeuge der Gruppe II im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom April 2016 noch keine verbesserten Emissionsminderungskonzepte vorgelegt?  
Wie viele Fahrzeuge sind davon betroffen (bitte nach Hersteller und Fahrzeug-Typ aufschlüsseln)?

17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
18. Mit welchen Herstellern, die aus technischen Gründen keine Möglichkeit der Verbesserung ihrer Emissionsminderungsstrategie sehen, hat das Kraftfahrt-Bundesamt weitere Gespräche geführt?  
Welche Ergebnisse hatten diese Gespräche?  
Welche fahrzeugspezifischen Verbesserungen im Emissionsverhalten sollen umgesetzt werden (bitte nach Herstellern getrennt darstellen)?
19. Welche Konsequenzen werden gezogen, wenn im Ergebnis der Gespräche keine fahrzeugspezifischen Verbesserungen im Emissionsverhalten der Fahrzeuge erreicht werden konnten?
20. Wie bewerten nach Kenntnis der Bundesregierung die zuständigen europäischen Genehmigungsbehörden die im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ ermittelten Auffälligkeiten im Emissionsverhalten der Fahrzeuge?
21. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Bewertungen der europäischen Genehmigungsbehörden?

Berlin, den 29. August 2016

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

