

Kleine Anfrage

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

Unzulässige Abschaltvorrichtungen in weiteren Audi-Fahrzeugen

Am 1. Juni 2017 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, in einer Pressekonferenz bekanntgegeben, dass in weiteren Fahrzeugen von Audi unzulässige Abschaltvorrichtungen entdeckt wurden. Betroffen seien 24 000 Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8, in denen V6-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 551 sowie V8-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 951 verbaut wurden (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Video/VideoBaustein/2017/20170601-aktuelles-zum-thema-audi.html).

Unklar ist, warum die Abschaltvorrichtungen erst mehr als ein Jahr nach dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ entdeckt wurden. Auch ist offen, inwiefern Aussagen des Audi-Vorstandsvorsitzenden Rupert Stadler zutreffen, dass der Hersteller das Kraftfahrt-Bundesamt auf die softwarebedingte Erhöhung der Stickoxid-Emissionen hingewiesen habe und es sich nicht um unzulässige Abschaltvorrichtungen handele (www.tagesschau.de/ausland/audi-ermittlungen-103.html).

Weiterhin stellen sich Fragen nach der Wirkungsweise der entdeckten Abschaltvorrichtungen und der Begründung ihrer Unzulässigkeit sowie nach dem weiteren Vorgehen zur Beseitigung der Abschaltvorrichtungen und einer Sanktionierung der Verstöße.

Auch bleibt bislang offen, ob bei Fahrzeugen, in denen das in Rede stehende Getriebe AL 551 eingesetzt wird, ebenfalls eine Manipulation der CO₂-Emissionen erfolgt. Nachdem im November 2016 in den Medien über entsprechende Ermittlungen der kalifornischen Umweltbehörde CARB berichtet wurde (vgl. BILD am SONNTAG vom 6. November 2016, Seite 1), hatte die Bundesregierung mitgeteilt, den Vorwürfen durch eigene Untersuchungen nachzugehen (vgl. <http://de.reuters.com/article/deutschland-volkswagen-idDEKBN1321UD>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann hat das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ erstmals Audi-Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8 und insbesondere solche Modelle mit V6-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 551 sowie mit V8-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 951 untersucht?

2. Wann hat das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ die in diesen Fahrzeugen verbauten unzulässigen Abschalt-einrichtungen erstmals entdeckt?
3. Wurden die unzulässigen Abschalt-einrichtungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ selbst entdeckt, und wenn nein, wer hat sie stattdessen entdeckt?
4. Inwiefern trifft die Aussage des Audi-Vorstandsvorsitzenden Rupert Stadler zu, dass Audi das Kraftfahrt-Bundesamt selbst auf die Erhöhung der Stickoxid-Emissionen aufgrund einer Software hingewiesen hatte, bevor das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ auf diese Software aufmerksam wurde (vgl. www.tagesschau.de/ausland/audi-ermittlungen-103.html)?
5. Auf welche Weise mindern die nunmehr entdeckten unzulässigen Abschalt-einrichtungen die Stickoxid-Emissionen in den Abgas-Testsituationen?
6. Wie begründet sich die Unzulässigkeit dieser Abschalt-einrichtungen?
7. Inwieweit unterscheiden sich diese unzulässigen Abschalt-einrichtungen von solchen Abschalt-einrichtungen, die die Untersuchungskommission „Volkswagen“ bislang als zulässig eingestuft hatte?
8. Auf welche Weise wurde die Feststellung der Unzulässigkeit der Abschalt-einrichtungen vor der Pressekonferenz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 1. Juni 2017 mit Vertretern von Audi oder Volkswagen erörtert?
9. Welche Gespräche zu den nunmehr entdeckten unzulässigen Abschalt-einrichtungen hat es bislang zwischen dem Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Matthias Müller, sowie dem Vorstandsvorsitzenden der Audi AG, Rupert Stadler, gegeben (bitte nach Datum und Gesprächsthemen aufschlüsseln)?
10. Haben Audi oder Volkswagen die Feststellung des Kraftfahrt-Bundesamtes geteilt, dass es sich in den vorliegenden Fällen um unzulässige Abschalt-einrichtungen handelt, und wenn nein, mit welcher Begründung wurde diese Feststellung abgelehnt?
11. Inwiefern teilt die Bundesregierung insbesondere die Ansicht von Audi, dass es sich nicht um unzulässige Abschalt-einrichtungen handele, da Getriebe nicht Teil des Emissionskontrollsystems seien (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/exklusiv-abgasaffaere-audi-chef-stadler-greift-dobrindt-an-1.3532690-2)?
12. Wie definiert die Bundesregierung den Terminus „Emissionskontrollsystem“, und inwiefern sind Getriebe und ihre Software Teil des Emissionskontrollsystems?
13. Waren Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8 und insbesondere solche Fahrzeuge mit den genannten Motor-Getriebe-Kombinationen Teil der Untersuchungen, deren Ergebnisse im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 22. April 2016 dargestellt wurden?
 - a) Wenn ja, warum wurden die unzulässigen Abschalt-einrichtungen nicht schon im Rahmen der damaligen Untersuchungen entdeckt?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
14. Inwiefern befinden sich unter den Fahrzeugen, die derzeit im Rahmen einer freiwilligen Serviceaktion unter Aufsicht des Kraftfahrt-Bundesamtes umgerüstet werden sollen, Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8 und insbesondere solche Fahrzeuge mit den genannten Motor-Getriebe-Kombinationen?

15. Wie hoch sind die durch die in Rede stehenden Abschaltvorrichtungen bedingten Abweichungen bei den getesteten Fahrzeugen jeweils?
16. Wie viele der betroffenen Fahrzeuge sind derzeit in Deutschland zugelassen?
17. Wie viele der betroffenen Fahrzeuge werden derzeit in den Fuhrparks der Bundesministerien und ihrer nachgeordneten Behörden eingesetzt (bitte nach Bundesministerien bzw. nachgeordneten Behörden aufschlüsseln)?
18. Werden betroffene Fahrzeuge derzeit von Bundesministern oder Staatssekretären als Dienstwagen genutzt, und wenn ja, welche Bundesminister und Staatssekretäre nutzen welche betroffenen Fahrzeugmodelle jeweils?
19. Mit welchen Maßnahmen wird Audi die Konformität der Fahrzeuge wiederherstellen?
20. Wann wird das Kraftfahrt-Bundesamt die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Konformität der betroffenen Fahrzeuge freigeben?
21. Wann wird das Kraftfahrt-Bundesamt einen verbindlichen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge anordnen?
22. Wird das Kraftfahrt-Bundesamt diesen verbindlichen Rückruf erneut über eine nachträgliche Anordnung von Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung durchführen, und wenn nein, auf welcher rechtlichen Grundlage wird der verbindliche Rückruf stattdessen durchgeführt?
23. Wann sollen die im Rahmen dieses verbindlichen Rückrufs vorgenommenen Umrüstungen abgeschlossen sein?
24. Welche Konsequenzen sind gegenüber den Herstellern und den betroffenen Fahrzeughaltern vorgesehen, wenn die Umrüstungen nicht im vorgesehenen Zeitraum vorgenommen wurden?
25. Welche Sanktionen wendet die Bundesregierung gegenüber Audi aufgrund des Einsatzes unzulässiger Abschaltvorrichtungen an?
26. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Abschaltvorrichtungen, die in anderen Motor-Getriebe-Kombinationen mit V6- und V8-Motoren bzw. in anderen Motor-Getriebe-Kombinationen mit den Getrieben AL 551 und AL 951 eingesetzt werden?
27. Inwiefern untersucht das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ nun andere Motor-Getriebe-Kombinationen mit V6- und V8-Motoren sowie andere Motor-Getriebe-Kombinationen mit den Getriebetypen AL 551 und AL 951?
28. Inwiefern ist die Bundesregierung dem Verdacht nachgegangen, dass auch die CO₂-Emissionen bei Fahrzeugen, in denen ebenfalls das Getriebe AL 551 verbaut wurde, über eine Lenkwinkelerkennung manipuliert werden (vgl. BILD am SONNTAG vom 6. November 2016, Seite 1)?
29. Welche Fahrzeugmodelle mit dem Getriebe AL 551 werden derzeit auf eine mögliche Manipulation von CO₂-Emissionen über eine Lenkwinkelerkennung untersucht?
30. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bei diesen Untersuchungen über Abweichungen bei den CO₂-Emissionen gewonnen?
31. Inwiefern hat sich bei diesen Untersuchungen bestätigt, dass die Abweichungen von CO₂-Emissionen durch den Einsatz unzulässiger Abschaltvorrichtungen erzielt werden?

32. Wird sich die Bundesregierung gegenüber Audi oder Volkswagen nun dafür einsetzen, auch über den 31. Dezember 2017 hinaus gegenüber allen betroffenen Fahrzeughaltern auf die Einrede der Verjährung zu verzichten, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 12. Juni 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion