

Kleine Anfrage

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

Vorgehensweise der Untersuchungskommission bei Abschaltvorrichtungen

Erneut wurde nicht von der Bundesregierung bzw. nachgeordneten Behörden, sondern von Seiten Dritter aufgedeckt, dass bislang nicht bekannte Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen verbaut wurden (siehe www.spiegel.de/spiegel/porsche-cayenne-und-die-abgasgrenzwerte-schmutzige-tricks-auf-dem-pruefstand-a-1151425.html). Und dies obwohl bereits seit dem Jahr 2015 die Untersuchungskommission Abgasskandal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Manipulationsversuche bzw. Manipulationsvorwürfe des von US-Behörden aufgedeckten Abgasskandals aufklären will. Trotz anderslautender Ankündigungen lässt beispielsweise der angekündigte Bericht selbiger Kommission zu CO₂-Untersuchungen weiter auf sich warten. Die Regelmäßigkeit neuer Aufdeckungen Dritter zu Abgasmanipulationen veranlasst die Fragesteller zu Zweifeln an der bisherigen Vorgehensweise der Untersuchungskommission.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt die Bundesregierung, dass erneut Untersuchungen auf Veranlassung von dritter Seite Abschaltvorrichtungen bei einem Automobilhersteller aufgedeckt haben und nicht die Untersuchungskommission, obwohl diese seit dem Jahr 2015 damit beauftragt ist, Fahrzeuge auf etwaige verwendete unzulässige Abschaltvorrichtungen zu untersuchen (siehe www.spiegel.de/spiegel/porsche-cayenne-und-die-abgasgrenzwerte-schmutzige-tricks-auf-dem-pruefstand-a-1151425.html)?
2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von Prof. Dr.-Ing. Kai Borgeest von der Hochschule Aschaffenburg, Zentrum für Kfz-Elektronik und Verbrennungsmotoren, dass Porsche „hier eine Abschaltvorrichtung [verwendet], die nach europäischem Recht verboten ist (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasskandal-neuer-porsche-cayenne-mit-hohen-abgaswerten-bei-tuev-test-a-1151396.html), und falls nein, warum nicht?
3. Wie soll die Prüfung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) bei Porsche, die das Bundesverkehrsministerium angeordnet hat, genau aussehen (siehe dpa-Meldung „Behörde soll Diesel-Abgastechnik bei Porsche untersuchen“ vom 12. Juni 2017)?
4. Weshalb ist diese genaue Prüfung beim betroffenen Fahrzeugmodell im Zuge der bislang bereits erfolgten Untersuchungen der beauftragten Kommission scheinbar noch nicht durchgeführt worden (bitte unter Auflistung der Gründe beantworten, die dagegen sprachen)?

5. Welche Kriterien wird das KBA bei der Überprüfung auf Wirksamkeit und Zulässigkeit der optimierten Emissionskonzepte anlegen, insbesondere in Anbetracht von Medienberichten, denen zufolge das KBA unlängst Abschalt-einrichtungen für zulässig erklärt hat, obwohl diese zu hohen Stickoxidemissionen im Straßenverkehr führen (<https://m.heute.de/detail/47326904>)?
6. Wird bei der Prüfung der Zulässigkeit der bei Porsche verbauten Abschalt-einrichtungen letztlich das KBA oder das Bundesverkehrsministerium über eine Freigabe entscheiden, und warum?
7. Wann wurde die Audi AG seitens des KBA aufgefordert, bis zum 12. Juni 2017 ein Nachrüstkonzept für eine vorhandene illegale Abschalt-einrichtung vorzulegen (www.heise.de/autos/artikel/Abgasbetrug-durch-Audi-auch-in-Deutschland-3732277.html)?
8. Wodurch ist das KBA bzw. das BMVI zu der Erkenntnis gelangt, dass Audi in älteren Modellen eine illegale Abschalt-einrichtung einsetzt?
9. Inwiefern wurde geprüft, ob diese Lenkwinkelerkennung auf dem Prüfstand auch in neueren und anderen Modellen von Audi existiert?
10. Seit wann gehen das KBA bzw. das BMVI davon aus, dass Audi in älteren Modellen eine illegale Abschalt-einrichtung verwendet?
Warum erfolgte die Unterrichtung der Öffentlichkeit erst Anfang Juni 2017?
11. Wie lautet der genaue Prüfauftrag der Untersuchungskommission, und ist daher davon auszugehen, dass die Formulierung des Prüfauftrages die Ursache dafür ist, dass das BMVI bei Porsche nicht fündig wurde (bitte begründen)?
12. Nach welcher konkreten Methode hat das KBA bislang nach Abschalt-einrichtungen gesucht?
13. Auf welche (externe) Expertise hat sich das KBA bei der Suche nach möglichen Abschalt-einrichtungen gestützt, und mit welchen Institutionen hat das KBA zusammengearbeitet?
14. Haben die Hersteller in den Gesprächen gegenüber der Untersuchungskommission versichert, dass, abgesehen von den im Untersuchungsbericht benannten, keine weiteren unzulässigen Abschalt-einrichtungen bzgl. des Emissionsverhaltens verbaut wurden und werden, falls nein, weshalb hat die Bundesregierung dies akzeptiert?
15. Wie erklärt die Bundesregierung, dass fast zwei Jahre nach Bekanntwerden des Abgasskandals und Einsetzung einer Untersuchungskommission zur Aufklärung desselben unter intensiver Zusammenarbeit von Bundesregierung und Automobilherstellern, bei einem im November 2016 erstmals zugelassenen Fahrzeug erneut eine unzulässige Abschalt-einrichtung Verwendung findet (www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/abgasskandal-bei-porsche-unwissenheit-ist-keine-ausrede-kommentar-a-1151339.html)?
16. Warum hat die Bundesregierung die europarechtlich vorgeschriebenen Gesetze, inklusive „abschreckender“ Sanktionen gegen und Strafen für den Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen zum Zweck der Verbrauchs-, und Abgasoptimierung bislang nicht eingeführt?
17. Wann und wie wird die Bundesregierung diesbezüglich wirksame und abschreckende Maßnahmen ergreifen, und welche werden das sein?
18. Wurden von der Untersuchungskommission auch Abschalt-einrichtungen in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO₂-Ausstoß gesucht bzw. untersucht, und falls nein, warum nicht?

19. Wann wird der Bericht der Untersuchungskommission CO₂ der Öffentlichkeit vorgestellt (bitte unter Angabe der voraussichtlichen Kalenderwoche beantworten)?
20. Welche konkreten Schritte will die Bundesregierung unternehmen, um etwa Fahrverbote aufgrund von zu hohem Schadstoff-Ausstoß zu umgehen, wie sie aktuell etwa in München drohen (siehe www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/diesel-fahrzeuge-muenchen-verbannen-100.html)?
21. Wie viele Autos sind im Rahmen des Abgasskandals bereits umgerüstet worden, und wie viele Autos müssen nach jetzigem Stand noch umgerüstet werden?

Berlin, den 22. Juni 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

