

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder,
Eva Bulling-Schröter, Susanna Karawanskij, Sabine Leidig, Ralph Lenkert,
Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

Ergebnisse des ersten Gespräches „Nationales Forum Diesel“ („Dieselgipfel“) vom 2. August 2017

Am 2. August 2017 fand im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“ („Dieselgipfel“) ein erstes Gespräch zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und der Länder sowie von verschiedenen Autoherstellern (AUDI AG, VOLKSWAGEN AG, Porsche AG, Opel Automobile GmbH, Ford-Werke GmbH, Daimler AG, Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft) sowie des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) statt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 4. August 2017 unter der Ausschussdrucksachenummer 18(15)540 dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Ergebnisprotokoll zugeleitet.

Darin ist unter anderem festgehalten, dass die Hersteller ca. 5,3 Millionen der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6 auf eigene Kosten umrüsten. Damit soll eine 25- bis 30-prozentige Reduzierung der NO_x-Emissionen auf Basis der Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bis zum Ende des Jahres 2018 erreicht werden. Die Nachrüstmaßnahmen dürfen zu keinem Anstieg der CO₂-Emissionen führen.

Die drei deutschen Hersteller haben eigenfinanzierte Anreize zum Erwerb schadstoffarmer Fahrzeuge zugesagt, wie z. B. „Umstiegsprämien“. Internationale Wettbewerber seien zu vergleichbaren Maßnahmen aufgefordert. Darüber hinaus werden Bund und Automobilindustrie gemeinsam einen „Fonds: Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ auflegen, der zum Teil aus Staatsmitteln finanziert werden soll, zum Teil aus Mitteln der Automobilindustrie.

Zwei Tage vor dem Dieselgipfel am 31. Juli 2017 veröffentlichte das nicht am Dieselgipfel teilnehmende Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) mit den Worten „Die Musterfeststellungsklage könnte den Autokäufern in Deutschland bereits offenstehen [...] Das würde dazu beitragen, dass viele betroffene Kunden ihr Recht bekommen. [...]“ einen Gesetzentwurf zur Einführung von Musterfeststellungsklagen (www.bmjv.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/DE/Musterfeststellungsklage.html).

Das Ergebnisprotokoll vom 2. August 2017 nimmt Bezug auf eine gemeinsame Erklärung der an dem Dieselgipfel beteiligten Bundesministerien sowie der Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, des Saarlandes sowie des Regierenden Bürgermeisters von Berlin und des Ersten Bürgermeisters von Hamburg. Diese haben darin ihre Erwartungen an die Automobilindustrie

offengelegt und darüber hinaus Maßnahmen definiert, die zu einer raschen und nachhaltigen Reduktion der NO_x-Emissionen und zum Gesundheits- und Verbraucherschutz der Bürgerinnen und Bürger beitragen sollen.

Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der gemeinsamen Erklärung beklagen zunächst allgemein die Imageschäden für die Automobilindustrie aufgrund „unzulässige(r) Manipulationen und den aktuell bekannt gewordenen Verdacht auf illegale Kartellabsprachen“ und fordern eine „neue Verantwortungskultur der Automobilindustrie“. Sie beziehen bei den geforderten Maßnahmen die bereits im Oktober 2015 gegenüber der Volkswagen AG vom KBA angeordnete Umrüstung in Form eines Software-Updates an 2,46 Millionen Diesel-Pkw ein. Angekündigt werden Maßnahmen der verstärkten staatlichen Kontrolle durch das KBA, z. B. durch Stichproben auch für nicht beim KBA genehmigte Fahrzeuge, verbindliche Regelungen zum Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher, wie beispielsweise eine Gewährleistung der Hersteller auf Bauteile, die von der Umrüstung betroffen sind. Alle typengenehmigungsrelevanten Parameter, wie Schadstoff- und CO₂-Ausstoß, Geräusche und Motorleistung, dürfen unter Zusicherung der Hersteller nicht negativ verändert werden. Zur Information der Verbraucherinnen und Verbraucher wird die Einrichtung eines beim KBA angesiedelten Verbraucherbeirates angekündigt. Die Automobilindustrie soll darüber hinaus die europäischen Vorschriften der sogenannten Real Driving Emissions (RDE) deutlich früher anwenden und bis Oktober 2017 ein Konzept vorlegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurde das BMJV nicht am Dieseltreffen beteiligt?
2. Welche Funktion kommt dem „Nationalen Forum Diesel“ zu, und welche Kosten verursacht dessen Tätigkeit nach Einschätzung der Bundesregierung?
3. Ist es zutreffend, dass die Automobilindustrie die Kosten übernimmt, die aus der Arbeit des „Nationalen Forums Diesel“ entstehen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, wer übernimmt die Kosten?

4. Wie wird die Einhaltung der getroffenen Absprachen gewährleistet, insbesondere, welche Folgen sind vorgesehen für den Fall, dass sich die Hersteller nicht an die Vereinbarungen halten?
5. Welche konkreten Umrüstmaßnahmen sollen von den Herstellern vorgenommen werden, insbesondere, sollen Abschaltvorrichtungen oder -strategien eliminiert oder verändert werden?

Wenn ja, sind die bekannt gewordenen Abschaltstrategien bei den von den Umrüstungsvereinbarungen betroffenen Fahrzeugen aus Sicht der Bundesregierung rechtmäßig oder rechtswidrig (bitte begründen)?

6. Soll nach Auffassung der Bundesregierung nach der Umrüstung das Abschalten der Abgasreinigung ganz unterbleiben?

Wenn nein, unter welchen Bedingungen (Temperatur, Höhe etc.) darf die Abgasreinigung weiterhin abgeschaltet werden, und mit welcher Begründung?

7. Sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Hersteller nicht ohnehin rechtlich zu einer Umrüstung verpflichtet, weil die betroffenen Fahrzeuge aufgrund der Verwendung von Abschaltvorrichtungen sich nicht in einem rechtskonformen Zustand befinden (z. B. nicht notwendiges Thermofenster oder andere, nicht zum Motorschutz notwendige Abschaltvorrichtung)?

8. Sind nach Auffassung der Bundesregierung die im Rahmen der Gespräche getroffenen Absprachen rechtsverbindlich mit der Folge, dass auf verwaltungsrechtliche Anordnungen bzw. gerichtliche Klärungen verzichtet werden soll (bitte begründen)?

Wenn nein, welche konkreten Anordnungen zu Maßnahmen an den betroffenen Fahrzeugen sind durch das KBA erfolgt oder geplant?

9. Wurde in dem Gespräch vom 2. August 2017 das Thema Erhebung von Sanktionen wegen des Verstoßes gegen das Verbot von unrechtmäßigen Abschaltvorrichtungen unter Berücksichtigung des im Dezember 2016 gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens thematisiert?

Wenn ja, was ist das Ergebnis der diesbezüglichen Gespräche?

Wenn nein, in welcher Weise hat die Bundesregierung das im Rahmen der gemeinsamen Erklärung vom 2. August 2017 beanstandete Verhalten einschließlich der möglichen Kartellrechtsverstöße in die Verhandlungen einbezogen, und mit welchem Ergebnis?

10. Auf welche Fahrzeuge beziehen sich die Vereinbarungen vom 2. August 2017 (bitte nach Hersteller, Fahrzeugtyp, Schadstoffklasse und Jahr der Typengenehmigung aufführen)?
11. Betreffen die am 2. August 2017 vereinbarten Umrüstungsmaßnahmen an ca. 5,3 Millionen Fahrzeugen auch die 2,46 Millionen Fahrzeuge der VOLKSWAGEN AG, deren Nachrüstung bereits durch das KBA verpflichtend angeordnet war und deren Umrüstung Ende 2017 abgeschlossen sein soll?

Wenn ja, warum wurden diese Fahrzeuge mit in die auf den 2. August 2017 datierten Vereinbarungen zur Umrüstung erneut einbezogen?

12. Betreffen die Vereinbarungen Fahrzeuge, zu denen Hersteller bereits vor dem 22. April 2016 „freiwillige“ Umrüstmaßnahmen angekündigt hatten, weil gemäß dem ersten Bericht der Untersuchungskommission vom 22. April 2016 „Zweifel“ an der Rechtmäßigkeit von Abschaltvorrichtungen bzw. der „Verdacht der Rechtswidrigkeit“ von Abschaltvorrichtungen bestanden?

Wenn ja, welche, und wie viele Fahrzeuge sind das, und wie viele davon sind bereits umgerüstet?

13. Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage oder aufgrund welcher Erhebungen geht die Bundesregierung davon aus, dass die NO_x-Emissionen der Fahrzeuge um 25 bis 30 Prozent gesenkt werden?
14. In welcher Höhe wird sich die Absenkung der Fahrzeugemissionen nach Einschätzung der Bundesregierung auf die NO_x-Belastung der Luft in Innenstädten auswirken (bitte an den Beispielen der Ballungsräume München und Stuttgart ausführen)?
15. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid in den Ballungsräumen München und Stuttgart ohne die am 2. August 2017 verabredeten flächendeckenden Software-Updates bei Dieselfahrzeugen eingehalten werden können (ggfs. auf der Bundesregierung bekannte Angaben der EU-Kommission zurückgreifen), und wann, wenn diese Updates erfolgt sind?
16. In welcher Höhe würden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die NO_x-Emissionen durch eine weitergehende Umrüstung der Fahrzeuge mit der Bundesregierung bekannter verfügbarer Fahrzeughardware (z. B. zusätzliche Abgasreinigung) verringern lassen?

17. Wann würde nach Kenntnis der Bundesregierung der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid in den Ballungsräumen München und Stuttgart eingehalten werden, wenn die Fahrzeuge, für die ein Software-Update verabredet wurde, mit solcher Hardware ausgestattet würden?
18. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der am 2. August 2017 verabredeten flächendeckenden Software-Updates insgesamt (begründete Schätzung ausreichend), und welche Kosten würden nach Kenntnis der Bundesregierung durch den flächendeckenden Einsatz der Bundesregierung bekannter verfügbarer Fahrzeughardware insgesamt entstehen (begründete Schätzung ausreichend)?
19. Welche zeitlichen Vorgaben bzw. Fristen wurden der Bundesregierung im Hinblick auf notwendige Maßnahmen im Zusammenhang mit dem gegen die Bundesrepublik Deutschland anhängigen EU-Vertragsverletzungsverfahren wegen Verstoßes gegen die Luftqualitätsgrenzwerte gesetzt?
20. Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass die Vereinbarungen vom 2. August 2017 Dieselfahrverbote verhindern werden und ausreichen, um eine Verpflichtung zu Strafzahlungen aus Staatsmitteln im Zusammenhang mit dem Vertragsverletzungsverfahren abzuwenden?
21. Welche politischen Handlungsoptionen auf der Bundesebene (wie z. B. „blaue Plakette“, Abbau der Dieselsubvention o. Ä.) hat die EU-Kommission der Bundesregierung zur Reduktion der städtischen Luftschadstoffe bisher aufgezeigt, und kann die Bundesregierung prinzipiell zur Umsetzung von aufgezeigten politischen Handlungsoptionen verpflichtet werden (bitte begründen)?
22. Welche Art von Tests soll das KBA zukünftig bei den in der gemeinsamen Erklärung aufgeführten Stichproben an Fahrzeugen aus dem Markt vornehmen, CoP (Conformity of Production) und/oder nach RDE (Real Driving Emissions) und/oder so genannte Anti-Dopingtests?
23. Erwartet die Bundesregierung nach Vollendung der beabsichtigten Umrüstmaßnahmen Änderungen bei dem Verbrauch von AdBlue?

Wenn ja, wie stellt die Bundesregierung sicher, dass zukünftig eine ausreichende Betankung mit AdBlue erfolgt, insbesondere, dass die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter über die Notwendigkeit vermehrten Nachfüllens von AdBlue ausreichend informiert werden und dass Kontrollen stattfinden?
24. Welche Folgen soll nach Auffassung der Bundesregierung eine nicht ausreichende Befüllung mit AdBlue für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben?
25. Aus welchem Grund ist in dem Ergebnisprotokoll vom 2. August 2017 lediglich aufgeführt, dass die Umrüstmaßnahmen zu keinem Anstieg der CO₂-Emissionen führen dürfen, obwohl in der gemeinsamen Erklärung zum „Nationalen Forum Diesel“ die Erwartung formuliert ist, dass Hersteller verbindlich sicherstellen müssen, dass sich weitere Parameter wie Kraftstoffverbrauch, Geräusche und Motorleistung nicht verändern dürfen und die Hersteller Gewährleistung für von den Maßnahmen beanspruchte Bauteile übernehmen?
26. Wie ist aus Sicht der Bundesregierung die Einhaltung der vereinbarten Maßnahmen der Umrüstung sowie der weiteren verpflichtenden Vorgaben insbesondere zum Verbraucherschutz sichergestellt, insbesondere, dass sich die Hersteller, welche die Maßnahmen lediglich „freiwillig“ ohne Anerkennung einer Rechtspflicht vornehmen, bei einer später auftretenden Verschlechterung nicht auf die Einrede der Verjährung berufen können?

27. Welche Funktion soll der in der gemeinsamen Erklärung aufgeführte Verbraucherbeirat haben?
28. Soll es sich nach Auffassung der Bundesregierung bei dem Verbraucherbeirat um ein temporäres oder ein dauerhaftes Gremium handeln, ist eine externe Besetzung vorgesehen?
- Wenn ja, wer soll diesem angehören?
- Welche Arbeitsweise soll er haben, und wer finanziert diesen?
29. Welche Verbraucherverbände wurden zu dem Vorschlag der Einrichtung eines Verbraucherbeirates im Vorfeld nach ihrer Einschätzung oder einer Beteiligung an der Arbeit des Verbraucherbeirates beteiligt?
30. Aus welchem Grund wurden Vertreterinnen und Vertreter von Verbraucher- und Umweltverbänden nicht zu dem Dieseltreffen am 2. August 2017 eingeladen, obwohl der Verbraucher- und Umweltschutz von herausgehobenem Belang für die Bewältigung der Dieselkrise ist?
31. Ist zukünftig eine Einbeziehung von Umwelt- und/oder Verbraucherverbänden in die weitere Tätigkeit des „Nationalen Forums Diesel“ geplant?
- Wenn ja, in welcher Form soll das geschehen?
- Wenn nein, warum nicht, und wie stellt die Bundesregierung sicher, dass den entsprechenden Belangen ausreichend Rechnung getragen wird?
32. Wurde auf dem Gipfel über die Einführung von Musterfeststellungsklagen allgemein oder den vom BMJV am 31. Juli 2017 dazu veröffentlichten Gesetzentwurf gesprochen?
- Falls ja, welchen Inhalt und welches Ergebnis hatten die Gespräche?
- Falls nein, warum war die schnelle Einführung von Musterfeststellungsverfahren nicht Inhalt der Gespräche?
33. Wie viele Gerichtsverfahren sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Dieselmotorkandal in der Bundesrepublik Deutschland anhängig (bitte nach Klagen von Verbraucherinnen und Verbrauchern und Händlern, Bundesland und Aktenzeichen des Gerichts auflisten)?
34. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus aktuellen Urteilen bzw. Beschlüssen betreffend die Ansprüche der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter im Zuge des Abgasskandals, insbesondere hinsichtlich der anerkannten Schadensersatzansprüche aufgrund vorsätzlich sittenwidriger Schädigung bzw. Betrug in mittelbarer Täterschaft oder Beihilfe zum Betrug (u. a. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/volkswagen-vor-gericht-erste-rechtskraeftige-urteile-im-vw-abgasskandal/19974254.html), gezogen (bitte begründen)?
- Welche Konsequenzen hatten diese von der Bundesregierung gezogenen Schlussfolgerungen in den Gesprächen, und mit welcher Begründung beschränkt sich die Bundesregierung in ihren Anforderungen an die Hersteller auf eine einfache Gewährleistung in Form einer freiwilligen Selbstverpflichtung?
35. Welche Forderung verbirgt sich nach Kenntnis der Bundesregierung hinter der Formulierung in der gemeinsamen Erklärung vom 2. August 2017 (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)540), dass Hersteller gefordert seien, die europäischen Vorschriften zu RDE deutlich früher anzuwenden, und bis Oktober 2017 ein Konzept vorlegen sollen?
36. Haben die Hersteller dieser Forderung zugestimmt?
- Wenn nein, mit welcher Begründung wurde dies abgelehnt?

37. Welchen Inhalts war die Zusicherung der drei deutschen Hersteller bezüglich von Kaufanreizen für den Erwerb emissionsärmerer Fahrzeuge, und in welcher Form wurde die Zusicherung verbindlich?
38. Welche Vereinbarung wurde mit ausländischen Herstellern zu Umrüstmaßnahmen, zu der frühzeitigen Anwendung von RDE und zu einer Beteiligung an weiteren Maßnahmen zur Senkung der zu hohen Fahrzeugemissionen (Kaufanreize, Beteiligung am Fonds als Ausgleich für die hohe Schadstoffbelastung) getroffen?
39. Wie soll sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil jeweils aus staatlichen Mitteln zu denen der Hersteller an dem geplanten Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ gestalten?
40. In welche Zuständigkeit soll der Fonds fallen, und wer soll über die Mittelverwendung entscheiden?
41. Zu welchem Zeitpunkt oder unter welchen Bedingungen, und mit welchem Ziel sollen nach derzeitiger Kenntnis oder Absicht der Bundesregierung die Mitglieder des „Nationalen Forums Diesel“ erneut zu Gesprächen, gegebenenfalls auch mit einem veränderten Teilnehmerkreis, zusammenkommen?

Berlin, den 17. August 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

