

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renate Künast, Oliver Krischer, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/13341 –**

### **Verbraucherrelevante Ergebnisse des „Nationalen Forums Diesel“**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 2. August 2017 fand das „Nationale Forum Diesel“ (Dieselgipfel) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur statt.

Dort sollten die Konsequenzen aus dem Skandal, dass die meisten Dieselfahrzeuge ein Vielfaches der EU-Grenzwerte für gesundheitsschädliches Stickoxid ausstoßen, mit den zuständigen Bundesministerinnen und Bundesministern, Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten und den Vorstandsvorsitzenden der Autokonzerne VOLKSWAGEN AG, Daimler AG, Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, Opel Automobile GmbH und Ford-Werke GmbH besprochen werden.

Eingeladen waren u. a. Verbände wie der Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA), der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK) sowie die IG Metall und der Deutsche Städtetag. Nicht eingeladen waren Umweltverbände, obwohl sie im Vorfeld durch Untersuchungen und Klagen zur Aufdeckung des Abgasskandals beigetragen haben.

Ebenfalls nicht eingeladen waren die Verbraucherverbände, obwohl Millionen Autofahrerinnen und Autofahrer von den Manipulationen, daraus resultierenden Fahrverboten und möglichen Kartellabsprachen betroffen sind.

Ein zentrales Ergebnis des Dieselgipfels ist die Zusage der Autohersteller, 5,3 Millionen Fahrzeuge mit Software-Updates so einzustellen, dass diese laut Angaben der Hersteller danach zwischen 25 bis 30 Prozent weniger giftige Stickoxide ausstoßen sollen. Des Weiteren wurden einige weitere Maßnahmen beschlossen, deren nähere Ausgestaltung insbesondere in Bezug auf die Nachrüstung und die Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher noch unklar ist ([www.welt.de/wirtschaft/article167314482/Was-Autohersteller-nachdem-Diesel-Gipfel-den-Kunden-anbieten.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article167314482/Was-Autohersteller-nachdem-Diesel-Gipfel-den-Kunden-anbieten.html)).

Ob die Software-Updates tatsächlich zu den von den Herstellern angekündigten Reduzierungen führen, wird sich erst noch zeigen müssen. Die wirkungsvolleren Umrüstungen der Hardware der Fahrzeuge wurden beim Dieseltreffen nicht beschlossen. Für saubere Luft in den Städten reicht das Ergebnis nach Auffassung der Fragesteller keinesfalls aus. Zumal es für den freiwilligen Rückruf zur Nachrüstung keinerlei Verbindlichkeit gibt ([www.welt.de/wirtschaft/article167314482/Was-Autohersteller-nach-dem-Diesel-Gipfel-den-Kunden-anbieten.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article167314482/Was-Autohersteller-nach-dem-Diesel-Gipfel-den-Kunden-anbieten.html)).

Das verloren gegangene Vertrauen der Verbraucherinnen und Verbraucher lässt sich nach Auffassung der Fragesteller mit den beschlossenen Minimalvereinbarungen nicht zurückgewinnen, zumal insbesondere die verbraucherrelevanten Fragen, die sich aus dem Abgasskandal ergeben (Verjährung, Gewährleistung, Garantien im Zusammenhang mit den Software-Updates), aus Sicht der Fragesteller beim Dieseltreffen gar nicht oder nur unzureichend geklärt wurden.

1. Legt die Bundesregierung die Aussage der Bund-Länder-Erklärung anlässlich des Gesprächs im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“, dass die Hersteller „gegenüber dem Kunden die Gewährleistung auf die Bauteile übernehmen müssen, die durch die Maßnahme [Nachrüstung] beansprucht werden“, dahingehend aus, dass die Hersteller den Verbraucherinnen und Verbrauchern eine dahingehende Garantie vor Umrüstungsbeginn zu geben haben?
  - a) Gibt es verbindliche Vereinbarungen mit den Herstellern, wie diese „Gewährleistungsübernahme“ für etwaige Mängel nach der Nachrüstung ausgestaltet wird, und wird der Text dieser Übernahme gemeinsam mit der Bundesregierung entworfen oder allein durch die Hersteller?
  - b) Wie lange soll diese „Gewährleistungsübernahme“ gelten, und umfasst sie auch eine Beweislastumkehr?
  - c) Welche Wirkung hat diese „Gewährleistungsübernahme“ für Kfz, die bereits umgerüstet wurden und Mängel an den durch die Nachrüstung beanspruchten Bauteilen aufweisen?
2. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die zu den Software-Updates gegebenen Garantien der Hersteller im Hinblick auf Verbrauch, Fahreigenschaften etc. auch von den Verbraucherinnen und Verbrauchern eingefordert und eingeklagt werden können?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einzelheiten der Durchführung der Nachrüstung werden zurzeit ressortübergreifend und mit den Herstellern in einer von BMVI geleiteten Expertengruppe abgestimmt. Diese Expertenrunde befasst sich schwerpunktmäßig mit den Themen Serviceaktionen der Automobilhersteller, weitergehende Nachrüstmöglichkeiten von Dieselfahrzeugen und Förderkonzepte zur Flottenerneuerung. Die erste Sitzung fand am 4. September 2017 unter Beteiligung der betroffenen Bundes- und Länderministerien, nachgeordneten Bundesbehörden, Industrie-, Handwerks-, Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden, kommunalen Spitzenverbänden und weiteren Experten statt. Dabei wird die Erwartungshaltung der gemeinsamen Erklärung umgesetzt.

3. Wurden Vereinbarungen darüber getroffen, wie ab 2018 mit betroffenen Kfz umgegangen wird, bei denen die Gewährleistungsfrist abgelaufen ist?
  - a) Wurde im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“ darauf gedrungen, dass die Hersteller auf die Erhebung der Einrede der Verjährung verzichten?

Wenn ja, wie lange soll es einen solchen Verzicht geben, und wenn nein, warum nicht?
  - b) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, damit Verbraucherinnen und Verbraucher nach Ablauf der Verjährungsfrist nicht allein auf die Kulanz der Hersteller bezüglich der Kostenübernahme der Nachrüstung angewiesen sind?

Die deutsche Automobilindustrie hat am 2. August 2017 zugestanden, dass bei ca. 5,3 Millionen der in Deutschland aktuell zugelassenen Diesel-Pkw in den Schadstoffklassen Euro 5 und 6 die NO<sub>x</sub>-Emissionen dieser Fahrzeuge um durchschnittlich 25 bis 30 Prozent – auf Basis der Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und der erreichbaren Fahrzeuge – bis zum Jahresende 2018 reduziert werden. Die Kosten für diese Nachrüstung werden von den Fahrzeugherstellern getragen.

4. Welche Ziele, Funktionen und Kompetenzen soll der in der Bund-Länder-Erklärung erwähnte Verbraucherbeirat beim Kraftfahrt-Bundesamt haben?
  - a) Wann wird der Verbraucherbeirat beim Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtet?
  - b) Wie viele und welche Teilnehmerinnen und Teilnehmer wird er umfassen?
  - c) Auf welche Weise werden die Verbraucherinnen und Verbraucher ausgewählt, die Teil des Verbraucherbeirats sein sollen?
  - d) Wie wird die Neutralität des Beirats gewährleistet werden?
  - e) Warum werden die Verbraucherschutzinstitutionen und das für den Verbraucherschutz zuständige Bundesministerium wie schon beim Dieseltreffen erneut ausgeklammert?
  - f) Wie wird der Verbraucherbeirat finanziell ausgestattet, und wer trägt die Kosten?

Die Einzelheiten zur Gründung und Organisation des Verbraucherbeirats werden derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

5. In welchem Verhältnis stehen die vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit am 2. August 2017 veröffentlichte Bund-Länder-Erklärung und die gleichentags schon vorab vom Verband der Automobilindustrie unter dem Titel „Nationales Forum Diesel“ veröffentlichte Pressemeldung zueinander, und womit belegt die Bundesregierung die Verbindlichkeit von Zusagen der Automobilindustrie zu den in der Bund-Länder-Erklärung enthaltenen Gegenständen?

Die Pressemeldung des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) ist eine Meinungsäußerung des Verbandes vor der Sitzung des Forums. Maßgeblich ist das von den Teilnehmern des Forums vereinbarte Ergebnis.

6. Hält die Bundesregierung (wie die Urteile des Verwaltungsgerichts – VG – Düsseldorf – 3 K 7695/15 v. 13. September 2016 – und VG Stuttgart – 13 K 5412/15) Verkehrsverbote mit einem anderen (strengerem) Ausnahmeregime, als es das in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) genannte Zusatzzeichen für Umweltzonen vorsieht, für möglich, um damit in bestimmten Konstellationen dem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit und den Vorgaben des Unionsrechts Rechnung zu tragen?
  - a) Falls ja, wird sie den Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht (VBI) veranlassen, in etwaigen Revisionsverfahren entsprechend Stellung zu nehmen?
  - b) Falls nein, wird sie umgehend eine Änderung der StVO auf den Weg bringen, die die europarechtlich und in Hinblick auf das Grundrecht aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes notwendigen Maßnahmen ermöglicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9771 und zu Frage 11 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11255 verwiesen.

7. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher an den freiwilligen Umrüstungen teilnehmen?
  - a) Von welcher Teilnahmequote an den Umrüstungen geht die Bundesregierung bis Ende 2018 aus?
  - b) Welche Anreize erhalten die Verbraucherinnen und Verbraucher, an der Umrüstaktion tatsächlich teilzunehmen, und welche weiteren Anreize werden die Bundesregierung und die Automobilindustrie unterbreiten?

Die Bundesregierung erwartet von der Automobilindustrie Maßnahmen, die eine 100-prozentige Umrüstungsquote sicherstellen. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die Umrüstung für Verbraucherinnen und Verbraucher transparent und rechtssicher gestaltet wird. Sonstige Anreize dafür bestimmen die Hersteller selbst.

8. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass bei der Ermittlung der Adressdaten der betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher, deren Dieselfahrzeuge ein Software-Update erhalten sollen, und der damit u. U. notwendigen Adressdatenweitergabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt der Datenschutz eingehalten wird ([www.abendblatt.de/politik/article211467511/Scheitern-Verbesserungen-am-Datenschutz.html](http://www.abendblatt.de/politik/article211467511/Scheitern-Verbesserungen-am-Datenschutz.html))?

Es gilt das gleiche Verfahren wie für die Rückrufaktionen, wobei die geltenden Datenschutzbestimmungen durch alle Beteiligten eingehalten werden müssen.

9. Auf welchem Wege plant die Bundesregierung, zukünftig den Verbraucherinnen und Verbrauchern in Deutschland die Ergebnisse unabhängiger Abgastests der typzugelassenen Kraftfahrzeuge allgemein zugänglich zu machen?

Die Bundesregierung wird den Verbraucherinnen und Verbrauchern in Deutschland zukünftig Informationen zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kfz bereitstellen. Die Planungen dazu sind noch nicht abgeschlossen. Das BMVI hat außerdem die Gründung eines Deutschen Instituts für Verbrauchs- und Emissionsmessungen (DIVEM) mit den deutschen Automobilherstellern vereinbart. Das Institut soll mehr Klarheit und Transparenz mit realitätsnahen Verbrauchs- und Emissionsangaben schaffen.

10. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um weitere Autohersteller, die nicht am Gipfel direkt beteiligt waren, stärker in die Pflicht zu nehmen, und warum wurden diese bisher weitgehend ausgeklammert?

Am Nationalen Forum Diesel vom 2. August 2017, wurden weitere Fahrzeughersteller durch die eingeladenen Vertreter des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) und des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) repräsentiert und eingebunden. Im Ergebnisprotokoll vom 2. August 2017 wurden auch die internationalen Wettbewerber der deutschen Automobilunternehmen aufgefordert, ihren Beitrag zur Schadstoffminderung und damit für den Gesundheits- und Klimaschutz zu leisten.





