

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Remmers, Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/3902 –**

Dieselskandal – Fristgemäße Umsetzung und Wirksamkeit der freiwilligen Software-Updates

1. Bei wie vielen Diesel-Pkw wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bis zum jetzigen Zeitpunkt bereits ein Software-Update durchgeführt, und wie sieht der weitere Zeitplan für das Jahr 2018 und die Folgejahre aus (bitte unter Angabe, ob diese im Zuge der Untersuchungskommission VW oder beim Diesel-Gipfel zusätzlich vereinbart bzw. zugesagt wurden)?

Die Zahl der umzurüstenden Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Versprechen der Hersteller aus dem Nationalen Forum Diesel von 5,3 Millionen Fahrzeugen erheblich erhöht. Rund 6,3 Millionen Diesel-Pkw durchlaufen derzeit das entsprechende Verfahren.

Von diesen 6,3 Millionen Pkw wurden insgesamt bereits rund 3,2 Millionen umgerüstet. Für die ursprüngliche Zahl von 5,3 Millionen Fahrzeugen haben die Hersteller die Umstellung der Software bis Ende 2018 zugesagt.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) liegen auch die Anträge aller teilnehmenden deutschen und internationalen Hersteller vor.

2. Für welche Fahrzeugmodelle welcher Hersteller wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Software-Updates jeweils (bitte unter Angabe, ob diese im Zuge der Untersuchungskommission VW oder beim Diesel-Gipfel zusätzlich vereinbart bzw. zugesagt wurden)

a) erstmalig wann beantragt,

Von folgenden Herstellern wurden bisher Anträge zu freiwilligen Servicemaßnahmen im Rahmen des Nationalen Forums Diesel gestellt:

Hersteller	Zeitpunkt
Audi	04/2018 – 08/2018
BMW	04/2018
Mercedes	12/2017 – 08/2018
VW	05/2018 – 08/2018

b) wann abschließend vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) freigegeben?

Das KBA prüft fortlaufend Software-Updates der Hersteller. Diese Prüfungen werden sowohl für verpflichtende Rückrufe als auch für die freiwilligen Servicemaßnahmen durchgeführt. Sobald die benötigten Unterlagen der jeweiligen Hersteller beim KBA vorliegen, kann eine Freigabe erfolgen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 19/2655 verwiesen.

c) Welche Emissionsminderung wird durch das Software-Update jeweils erreicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 19/2655 verwiesen.

d) Wie viele in Deutschland aktuell zugelassene Fahrzeuge gibt es von diesen Modellen jeweils?

Da sich die Fahrzeugmodelle zurzeit in der Prüfphase beim KBA befinden, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierten Angaben zu den Fahrzeugmodellen gemacht werden.

e) Wie viele sind davon bereits umgerüstet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

f) Wie viele sind jeweils im restlichen Europa zugelassen?

g) Wie viele davon sind bereits umgerüstet?

Die Fragen 2f und 2g werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

3. Für welche Fahrzeugmodelle welcher Hersteller (bitte unter Angabe, ob diese im Zuge der Untersuchungskommission VW oder beim Diesel-Gipfel zusätzlich vereinbart bzw. zugesagt wurden) wurde die Genehmigung von Software-Updates nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils noch nicht beantragt, und wie viele in Deutschland aktuell zugelassene Fahrzeuge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung von diesen Modellen jeweils?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Für welche Fahrzeugmodelle welcher Hersteller (bitte unter Angabe, ob diese im Zuge der Untersuchungskommission VW oder beim Diesel-Gipfel zusätzlich vereinbart bzw. zugesagt wurden) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Software-Updates jeweils wann beantragt, aber noch nicht abschließend vom KBA freigegeben?

a) Wie viele in Deutschland aktuell zugelassene Fahrzeuge gibt es von diesen Modellen jeweils?

Im Rahmen des Nationalen Forums Diesel wurden seit Dezember 2017 Anträge von den Herstellern Audi, BMW, Daimler und VW gestellt.

Da sich die Fahrzeugmodelle aktuell in der Prüfphase beim KBA befinden, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierten Angaben zu den Fahrzeugmodellen gemacht werden.

- b) Welche Emissionsminderung soll nach Angaben des Herstellers durch das Software-Update jeweils erreicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2c verwiesen.

5. Zu welcher prozentualen Minderung des Gesamtausstoßes an NO_x von Diesel-Pkw würde es nach Einschätzung der Bundesregierung kommen, wenn die Software-Updates komplett umgesetzt werden würden?

Im Auftrag der Expertenrunde 1 des Nationalen Forums Diesel wurde durch das BMVI ein Gutachten in Auftrag gegeben, bei dem die möglichen Stickoxid-Einsparungen durch Software-Updates ermittelt wurden. Das Gutachten kann unter dem folgenden Link abgerufen werden: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/gutachten-dieselnachrustung-luftqualitaet-berlin-muenchen.pdf?__blob=publicationFile.

Berechnungen des Umweltbundesamtes zur Wirkung der Beschlüsse des Nationalen Forums Diesel auf die NO₂-Gesamtkonzentration können unter dem folgenden Link abgerufen werden: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/dokumente/wirkung_der_beschluesse_des_diesel-gipfels_auf_die_no2-gesamtkonzentration.pdf.

6. Welche Erkenntnisse über die Wirksamkeit von Software-Updates liegen der Bundesregierung zu nachfolgenden Punkten vor?
- a) Auf welchen Untersuchungen basieren die Annahmen über die Wirksamkeit der Software-Updates?

Im Rahmen der Rückrufaktion der Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns und der freiwilligen Serviceaktionen wurde durch das KBA die Reduzierung bei den Stickoxid-Emissionen ermittelt.

- b) Sind diese Untersuchungen öffentlich zugänglich?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wo?
- c) Liegen der Bundesregierung die Untersuchungsergebnisse vor?

Die Fragen 6b und 6c werden gemeinsam beantwortet.

Zu laufenden Verwaltungsverfahren werden keine Informationen veröffentlicht.

- d) Sind die Untersuchungen von unabhängigen Expertinnen und Experten geprüft worden?
Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen diese Überprüfungen jeweils?
Wenn nein, warum nicht?

Das KBA führt eigene Untersuchungen durch und arbeitet mit externen Sachverständigen zusammen, um Sachverhalte bewerten zu lassen.

7. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Software-Updates dadurch nicht ihre volle Wirksamkeit entfalten, dass die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter kein AdBlue nachtanken (bitte begründen)?
 - a) Inwieweit hat das KBA diesbezügliche Auflagen erlassen, die das rechtzeitige Nachtanken gewährleisten?
 - b) Inwiefern werden Kontrollen an Diesel-Pkw durchgeführt, die den Füllstand des AdBlue-Tanks kontrollieren?

Die für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen anzuwendende Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 beinhaltet in Anhang XVI Vorschriften für Fahrzeuge, die ein Reagens für ihr Abgasnachbehandlungssystem benötigen. Es werden sowohl Anforderungen an ein Warnsystem für den Fahrer als auch Anforderungen an die Erkennung eines falschen Reagens festgelegt. Das Warnsystem soll u. a. aktiviert werden, wenn der Reagens-Füllstand im Tank noch für 2400 km Fahrstrecke ausreicht. Ferner bestehen Anforderungen an ein Aufforderungssystem für den Fahrer, welches nach Aktivierung, z. B. wegen eines niedrigen AdBlue-Füllstandes oder einem erkannten falschen Reagens entweder den Motorneustart oder die Betankung mit Kraftstoff verhindert oder eine Leistungsrosselung vorsieht. Fahrzeughersteller müssen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens gegenüber der zuständigen Typgenehmigungsbehörde den Nachweis führen, dass die Anforderungen aus dem genannten Anhang XVI erfüllt werden.

Die Kontrolle des Füllstandes erfolgt durch das Abgasnachbehandlungssystem an jedem Fahrzeug, welches ein Reagens für die Abgasnachbehandlung benötigt, automatisch.

8. Liegen belastbare Erkenntnisse dazu vor, dass die bereits installierten Software-Updates die Luftbelastung vermindert haben?

Worauf beruhen diese Erkenntnisse?

Sind die ggf. durchgeführten Untersuchungen veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wo?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich der volkswirtschaftlichen Kosten von emissionsbedingten Erkrankungen, vorzeitiger Mortalität, Schädigung der natürlichen Umwelt einschließlich Verminderung der Ernte aufgrund der unzulässig hohen Stickoxid-Emissionen der Dieselfahrzeuge vor?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, hat die Bundesregierung hierzu Gutachten in Auftrag gegeben?

Wenn ja, an wen und mit welchem konkreten Auftrag und Zeitplan?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.