

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katharina Willkomm, Stephan Thomae, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Nicole Westig, und der Fraktion der FDP

Verbraucherschutz und das Kraftfahrt-Bundesamt

Vor gut vier Jahren begann der „Dieselskandal“ durch die Bekanntgabe, dass die Volkswagen AG eine illegale Abschaltvorrichtung in der Motorsteuerung ihrer Dieselfahrzeuge verwendet hat. Knapp zwei Jahre ist es her, dass Bund und Länder im Rahmen des „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August 2017 eine Erklärung verabschiedet haben (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklarung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile).

Die besagte Erklärung enthielt unter anderem folgenden Spiegelstrich: „Für alle Nachrüstungen gilt zudem: Die Hersteller müssen gegenüber dem Kunden die Gewährleistung auf die Bauteile übernehmen, die durch die Maßnahme beansprucht werden. Für alle in diesem Zusammenhang auftretenden Fragen wird für die Verbraucher ein Verbraucherbeirat beim Kraftfahrt-Bundesamt [KBA] eingerichtet.“

Laut § 1 seiner Geschäftsordnung (GO) umfassen die Aufgaben des Verbraucherbeirats:

- (a) Beratung des KBA bei der Tätigkeit im Zusammenhang mit der Erteilung von Typgenehmigungen und den damit zusammenhängenden Kontrollverfahren sowie der Marktüberwachung;
- (b) Beratung bei der Schwerpunktsetzung für die Durchführung der Marktüberwachung von Fahrzeugen in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit unter Berücksichtigung von Verbraucher-, Datenschutz- und Umweltinteressen und aktuellen kraftfahrzeugtechnischen Entwicklungen;
- (c) Empfehlungen in Bezug auf transparent verbraucherfreundliche Darstellung von Entscheidungen des KBA;
- (d) Empfehlungen zur Umsetzung der vorgenannten Aufgaben durch das KBA;

(e) Empfehlungen zu auftretenden Verbraucherfragen im Zusammenhang mit Diesel-Fahrzeugen und anhand von eigenen Erkenntnissen sowie zu Themen aufgrund von Bürgeranfragen nach § 18.

§ 17 GO lautet:

Auf der Internetseite des KBA wird eine Rubrik „Beirat“ eingerichtet, in der der Beirat und dessen Mitglieder vorgestellt sowie die Geschäftsordnung, Beratungsergebnisse und Empfehlungen gegenüber dem KBA veröffentlicht werden.

§ 20 GO lautet:

Der Beirat wird zunächst für ein Jahr auf Probe errichtet. Zur Durchführung der Evaluierung für diesen Zeitraum beauftragt der Präsident des KBA im Einvernehmen mit dem für das KBA zuständigen koordinierenden Fachaufsichtsreferat einen unabhängigen Dritten. Nach Vorliegen des Evaluierungsberichts entscheiden die beteiligten Ressorts über die Struktur des Beirats.

Aktuelle Berichterstattung vermittelt nach Ansicht der Fragesteller den Eindruck, dass der Dieselskandal auch im Herbst 2019 noch immer nicht vollständig aufgearbeitet ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde scheint nach wie vor zurückhaltend bei der Durchsetzung von Recht und Gesetz (www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/dieselskandal-audi-kommt-bei-umruestung-manipulierter-autos-nicht-hinterher/24970478.html).

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob, und gegebenenfalls wie der behördliche Verbraucherschutz zu stärken ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bundesbehörden haben Verbraucherschutz als Aufsichtsziel?
2. Welche positiven oder negativen Effekte hätte es aus Sicht der Bundesregierung, Bundesbehörden auf Verbraucherschutz als Aufsichtsziel zu verpflichten?
3. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung bislang davon abgesehen, alle Bundesbehörden – jedenfalls unter anderem – auf den Verbraucherschutz als Aufsichtsziel zu verpflichten?
4. Aus welchen Gründen ist das Kraftfahrt-Bundesamt bislang nicht auf das Aufsichtsziel Verbraucherschutz verpflichtet worden?
5. Welche Sach- und Personalmittel hat die Bundesregierung dem Verbraucherbeirat jährlich zur Verfügung gestellt?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, diese Sach- und Personalmittel beizubehalten oder zu verändern (bitte begründen)?
7. Welche Themen hat der Verbraucherbeirat seit Einrichtung behandelt?
8. Gibt es bislang Empfehlungen des Verbraucherbeirats an das KBA oder andere Stellen wie Ministerien, Behörden oder Hersteller?
9. Inwiefern sind die Empfehlungen des Verbraucherbeirats durch die Bundesregierung oder nach Kenntnis der Bundesregierung durch Dritte umgesetzt worden?
10. Welche Empfehlungen des Verbraucherbeirats beabsichtigt die Bundesregierung noch umzusetzen, und bis wann jeweils?
11. Aus welchen Gründen haben das KBA oder andere adressierte Stellen nach Kenntnis der Bundesregierung davon abgesehen, die Empfehlungen des Verbraucherbeirats umzusetzen?

12. Warum ist bislang § 17 GO nicht in der Form umgesetzt, auf seiner Internetseite in der Rubrik „Beirat“ (www.kba.de/DE/DasKBA/Beirat/beirat_no_de.html) Beratungsergebnisse und Empfehlungen gegenüber dem KBA veröffentlicht worden sind?
13. Wer ist der unabhängige Dritte im Sinne von § 20 GO für bislang durchgeführte Evaluierungen des Verbraucherbeirats?
14. Welche Ergebnisse haben die Evaluierungen gemäß § 20 GO jeweils erbracht?
15. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus den Evaluierungen des Verbraucherbeirats bislang gezogen bzw. beabsichtigt sie zu ziehen?
16. Wird bzw. ist die Befristung der Einrichtung der Verbraucherbeirats auf ein Jahr gemäß § 20 Satz 1 GO aufgehoben (bitte Entscheidung begründen)?
17. Wie beabsichtigt die Bundesregierung bzw. das KBA mit den Fristversäumnissen der Audi AG hinsichtlich ausstehender angeforderter Unterlagen zur Software-Nachrüstung für bezüglich des Schadstoffausstoßes manipulierte Fahrzeuge umzugehen?
18. In welchem Umfang halten sich nach Kenntnis der Bundesregierung andere vom Dieselskandal betroffene Automobilhersteller an in Frage 17 benannte Vorgaben des KBA (bitte differenzierte Angaben nach Automobilhersteller)?
19. Welche Schritte erachtet die Bundesregierung bzw. das KBA für notwendig, um künftig Missachtungen ihrer bzw. seiner Vorgaben durch die Audi AG und gegebenenfalls andere Automobilhersteller zu unterbinden?
20. Hat die Bundesregierung bzw. das KBA in diesem Kontext erwogen, gemäß § 25 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung die Typengenehmigung für noch nicht umgerüstete Fahrzeugmodelle zu entziehen?
21. Wie viele Fahrzeuge mit unzulässiger Abschaltvorrichtung sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland in Betrieb (bitte differenzierte Darstellung nach Hersteller)?
22. In welchen Abständen und welchem Umfang lässt sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer über die Arbeit des KBA informieren?
23. In welchen Abständen und welchem Umfang lässt sich der Bundesverkehrsminister insbesondere über Software-Nachrüstungen für manipulierte Fahrzeuge informieren?

Berlin, den 17. Oktober 2019

Christian Lindner und Fraktion

