

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/11333 –**

### **Abgaskontrollen von Kraftfahrzeugen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Bevor Hersteller ein Kfz in Serie produzieren und auf den Markt bringen dürfen, müssen Sie eine Typgenehmigung für diese Fahrzeuge beantragen – so sehen es die Typgenehmigungsvorschriften vor. Die Hersteller bedienen sich dabei staatlich anerkannter technischer Prüfdienste, die die Überprüfung der Fahrzeuge oder Fahrzeugteile vornehmen. In Deutschland erfolgt die Erteilung der Typgenehmigung sodann durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Das bei der Typgenehmigung getestete Fahrzeug ist jedoch nach Erkenntnissen der Fragesteller kein Serienfahrzeug, sondern ein Vormodell. Dieser Umstand gibt Anlass zu Fragen an die Bundesregierung.

Nach dem Bekanntwerden des Abgasskandals im September 2015 kam es zu Überprüfungen des Abgasverhaltens von bestimmten ausgewählten Fahrzeugen durch das KBA. Im April 2016 legte die „Untersuchungskommission Volkswagen“ ihren Bericht über diese Überprüfungen vor. Darin enthalten sind Angaben zu Stickoxidemissionen von diesen ausgewählten Fahrzeugen.

In der Konsequenz dieser Untersuchungen wurde einigen Herstellern auferlegt, Veränderungen an ihren Fahrzeugen vorzunehmen. Die Konsequenzen dieser Anordnungen geben Anlass zu Nachfragen an die Bundesregierung.

Auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist zu lesen, dass bei den Kontrollen auch CO<sub>2</sub>-Werte gemessen wurden und die Ergebnisse Veranlassung zu weiteren Untersuchungen gegeben hätten. Es sei daraufhin eine gesonderte Untersuchung zu CO<sub>2</sub> veranlasst worden („In Zusammenhang mit den NOX-Messungen auffällige CO<sub>2</sub>-Werte, die im Rahmen der Prüfungen bei den 53 Fahrzeugtypen festgestellt wurden, werden beim KBA aktuell gesondert untersucht.“; [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/abgas-thematik.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/abgas-thematik.html)).

Ferner ist zu lesen, dass die Untersuchungen zu den Stickoxidwerten von Fahrzeugen weiter betrieben wurden oder werden („Bundesminister Dobrindt hat klargestellt, dass die Untersuchungskommission bestehen bleibt und weiteren Hinweisen nachgeht [...]“; vgl. ebd.).

Diese Informationen geben Anlass zu weiteren Fragen an die Bundesregierung.

#### Typgenehmigung

1. Welche konkreten Parameter müssen bei einem in Serie produzierten und auf den Markt gebrachten Fahrzeug denjenigen des typgenehmigten Fahrzeugs gleichen, und wie erfolgt eine Überwachung dieser Vorgaben?
2. Inwieweit bzw. bei welchen Parametern darf das Serienfahrzeug vom typgenehmigten Fahrzeug abweichen, und nach welchen Vorschriften richtet sich eine Erlaubnis dieser Abweichungen?
3. Wie wird sichergestellt, dass Eigenschaften des Serienfahrzeugs, die dem typgenehmigten Fahrzeug nicht entsprechen, sich nicht negativ auf andere Eigenschaften (z. B. die Stickoxidemissionen oder den Verbrauch) auswirken, die das typgenehmigte Fahrzeug besaß und Grundlage der Genehmigung geworden sind?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Serienfahrzeuge müssen in allen genehmigungsrelevanten Punkten mit der Typgenehmigung übereinstimmen. Das Prüffahrzeug muss in Übereinstimmung mit der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG und den jeweiligen europäisch harmonisierten einzelnen Rechtsvorschriften (wie z. B. Verordnung (EG) Nr. 715/2007) repräsentativ für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp sein. Dies wird durch vorgeschriebene Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion (Konformitätsprüfungen) und im Bereich der Schadstoffemissionen zusätzlich durch die Überprüfung von in Verkehr befindlichen Fahrzeugen sichergestellt.

4. Müssen die Hersteller erklären, dass die Serienfahrzeuge dem typgenehmigten Fahrzeug entsprechen, wonach richtet sich das, und inwieweit überprüft das KBA (oder eine andere öffentliche Stelle) die Erklärungen der Hersteller, die Serienfahrzeuge entsprächen dem typgenehmigten Fahrzeug?

Die Hersteller müssen gemäß Richtlinie 2007/46/EG jedem Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung (COC) beilegen. Die Überprüfung der Hersteller erfolgt im Rahmen der Konformitätsüberprüfungen durch die Genehmigungsbehörden.

#### Abschalteinrichtung

5. Verfügen die im Rahmen des Rückrufs zur Nachbesserung der Abgasreinigungssysteme durch die Hersteller nachgerüsteten Fahrzeuge von VW und Audi nach der Nachrüstung noch über Abschalteinrichtungen jedweder Art?
6. Wie wurde der Einsatz dieser Abschalteinrichtungen durch die Hersteller jeweils begründet?
7. Wie wurde der Einsatz dieser Abschalteinrichtungen durch die Hersteller jeweils glaubhaft gemacht?
8. Mit welcher Begründung wurden diese Abschalteinrichtungen vom KBA (oder einer anderen öffentlichen Stelle) jeweils für zulässig befunden?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den betroffenen Fahrzeugen wurden die unzulässigen Abschaltvorrichtungen entfernt. Die weiterhin vorhandenen Abschaltvorrichtungen sind aufgrund der Ausnahmetatbestände in Artikel 5 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zulässig.

Weitere Nachprüfungen der Stickoxidwerte von Fahrzeugen

9. Welche Fahrzeuge wurden nach der Vorstellung des Berichts zur „Untersuchungskommission Volkswagen“ im Rahmen der o. g. Untersuchung durch das KBA erneut oder erstmals auf Stickoxidwerte untersucht?
  - a) Fahrzeuge aus dem Freigabeverfahren für den Rückruf des VW-Konzerns: Audi A 4, A 5, A 6, Q 5; VW Amarok, Caddy, Golf, Golf Plus, Golf Variant, Passat, Polo, Tiguan, Touran, Sharan; Seat Alhambra, Ibiza und Skoda Superb.
  - b) Fahrzeuge aus den freiwilligen Servicemaßnahmen weiterer Hersteller: Audi A6, A 8, Q5; Mercedes A-Klasse, B-Klasse, GLA-Klasse, V-Klasse; Opel Insignia; Porsche Macan; VW Crafter und Amarok.
  - c) Weitere Messungen im Rahmen der Felduntersuchung: Audi Q7; Citroën Gran C4 Picasso; Fiat 500X, Doblo, Ducato; Ford Transit; Kia Cee'd; Mercedes A200, C220, E220, GLE 350; Jeep Renegade; Renault Espace, Master, Talisman; Subaru Forester; Toyota RAV 4; Volvo XC 90; VW Polo.

10. Mit welchem Prüfauftrag erfolgten die Überprüfungen dieser Fahrzeuge?

Die Überprüfungen erfolgten im Rahmen der Verifizierungsprüfungen der neuen Softwareversionen von Volkswagen im Rahmen der angeordneten Rückrufe und der freiwilligen Serviceaktionen gemäß dem jeweiligen Verifizierungskonzept. Die weiteren Messungen erfolgten im Rahmen der erweiterten Felduntersuchung gemäß dem für den Bericht der Untersuchungskommission verwendeten Messprogramm.

11. Warum wurden die Ergebnisse der Messungen dieser Fahrzeuge bisher nicht veröffentlicht?
12. Wann sollen Veröffentlichungen zu den Überprüfungen dieser Fahrzeuge vorgenommen werden?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Daten aus einem laufenden Verwaltungsverfahren werden aufgrund verwaltungsverfahrenrechtlicher Grundsätze nicht veröffentlicht. Eine Veröffentlichung nach Abschluss der Verwaltungsverfahren ist möglich, sofern nicht die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse Dritter betroffen sind.

13. Werden die Messergebnisse den Herstellern vor Veröffentlichung der Ergebnisse mitgeteilt?
14. Inwiefern dürfen die Hersteller zu diesen Messergebnissen Stellung nehmen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Messergebnisse werden den Herstellern bekannt gegeben. Zudem wird den Herstellern die Möglichkeit zu einer Stellungnahme im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes eingeräumt.

15. Werden die Stellungnahmen der Hersteller veröffentlicht?

Wenn ja, werden sie wörtlich veröffentlicht oder nur sinngemäß wiedergegeben?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 11 und 12 verwiesen.

16. In welcher Weise haben die Stellungnahmen Einfluss auf die Bewertung der Notwendigkeit und Zulässigkeit der Abschaltvorrichtungen?

Ob die Stellungnahmen Einfluss auf die ursprüngliche Bewertung des KBA haben, hängt von dem Ergebnis der Bewertung der Stellungnahme ab.

17. Anhand welcher Kriterien beurteilt das KBA (oder eine andere zuständige öffentliche Stelle) die Notwendigkeit von Abschaltvorrichtungen?

18. Anhand welcher Kriterien beurteilt das KBA (oder eine andere zuständige öffentliche Stelle) die Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen, und auf welche konkreten Veröffentlichungen und Rechtsmeinungen bezieht sie sich dabei?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage der Beurteilung durch das KBA ist die aktuelle anzuwendende Emissionsgesetzgebung unter Berücksichtigung des Einzelfalls.

19. Hat es Beteiligungen der Bundesregierung an Rechtsverfahren zu der Frage der Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen gegeben, und wenn ja, welche waren das?

Nein.

Nachprüfungen der CO<sub>2</sub>- und Verbrauchswerte von Fahrzeugen

20. Welche konkreten Überprüfungsmaßnahmen hat die Bundesregierung eingeleitet, nachdem die US-Umweltbehörden Audi verdächtigen eine CO<sub>2</sub>-Abschaltvorrichtung einzusetzen?

Welche Modelle von Audi werden konkret überprüft, und in welcher Form?

Werden auch PKW von anderen Herstellern überprüft?

Wann rechnet die Bundesregierung mit Ergebnissen ([www.tagesspiegel.de/wirtschaft/pkw-abgase-behoerden-ueberpruefen-audi-software/14837144.html](http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/pkw-abgase-behoerden-ueberpruefen-audi-software/14837144.html))?

Derzeit werden Prüfungen an Fahrzeugen der Hersteller Audi, Porsche und VW mit Automatikgetrieben durchgeführt. Inhalt dieser Prüfungen ist den Einfluss der verschiedenen Schaltstrategien (Dynamische Schaltprogramme) auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ermitteln. Die Fahrzeuge werden sowohl auf Rollenprüfständen von unabhängigen Technischen Diensten als auch durch das KBA mit eigenen Messeinrichtungen überprüft. Ferner findet eine Überprüfung der Dokumentation

zu den Emissionsstrategien dieser Hersteller statt. Die Überprüfung ist noch nicht abgeschlossen.

21. Wurden die ersten Messungen beim technischen Dienst der FAKT GmbH wiederholt, als es um die Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Werte bei VW-Modellen ab Mitte Februar 2016 ging?

Haben die von VW gestellten Fahrer für die gesamten Prüfungen vom KBA neue Vorgaben hinsichtlich des Fahrverhaltens bekommen?

Es wurden teilweise Messungen wiederholt. Die Fahrer haben die Vorgabe erhalten, die vorgeschriebene Fahrkurve innerhalb der zulässigen Toleranzen einzuhalten.

22. Wie funktionierte nach Ansicht der Bundesregierung bei VW genau die rechtlich problematische CO<sub>2</sub>-Ermittlung mit Hilfe der Rekuperation?

Sind diese Missstände mittlerweile abgestellt?

Eine rechtlich problematische CO<sub>2</sub>-Ermittlung mit der Rekuperation ist der Bundesregierung nicht bekannt.

23. Welche Eingriffe in Prüfstände bei VW bzw. bei technischen Diensten sind der Bundesregierung bezüglich der CO<sub>2</sub>-Typprüfwertermittlung bei VW-Fahrzeugen bekannt?

Es sind keine Eingriffe bekannt.

#### Konsequenzen

24. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Einleitung eines Verfahrens der luxemburgischen Regierung wegen Emissionsmanipulationen bei Dieselmotoren (vgl. [www.spiegel.de/auto/aktuell/volkswagen-affaere-luxemburg-entzieht-abgaszertifikat-fuer-ea-189-motor-a-1133365.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/volkswagen-affaere-luxemburg-entzieht-abgaszertifikat-fuer-ea-189-motor-a-1133365.html))?

25. Plant die Bundesregierung ähnliche juristische Schritte gegen Autohersteller?

Wenn ja, gegen welche, und mit welcher Begründung?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zu den juristischen Schritten Luxemburgs keine näheren Erkenntnisse vor.

26. Wie bewertet die Bundesregierung die von der Europäischen Kommission vorgelegten Leitlinien für die Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien und des Vorhandenseins von Abschaltvorrichtungen im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6)?

Leitlinien sind ein Element zur Unterstützung der nationalen Behörden bei ihrer praktischen Arbeit und tragen zu einer einheitlichen Vorgehensweise in Europa bei. Die Bundesregierung fordert neben einer Klarstellung zu Artikel 5 der Ver-

ordnung (EG) Nr. 715/2007, klare gesetzliche Regelungen, die für alle Mitgliedstaaten eine rechtlich bindende Wirkung entfalten und die einheitliche Anwendung des EU-Rechts sicherstellen.

27. Wann und in welcher Form sollen diese Leitlinien der Europäischen Kommission in Deutschland Anwendung finden?

Das KBA wird die Leitlinien bei der Erteilung von Typgenehmigungen insbesondere im Hinblick auf die Bewertung von Emissionsstrategien und der Zulässigkeit von Abschalteinrichtungen berücksichtigen.

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die getroffenen Bewertungen der Zulässigkeit oder Unzulässigkeit bestehender Abschalteinrichtungen im Abschlussbericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“ vor dem Hintergrund der von der Europäischen Kommission vorgestellten Leitlinien und wird sie die vorgenommenen Bewertungen mithilfe der Leitlinien überprüfen?

Die in den Leitlinien vorgeschlagenen Testverfahren wurden im Grundsatz bereits im Rahmen der KBA-Felduntersuchung angewandt.



