

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/12902 –**

### **Vorgehensweise der Untersuchungskommission bei Abschalteinrichtungen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Erneut wurde nicht von der Bundesregierung bzw. nachgeordneten Behörden, sondern von Seiten Dritter aufgedeckt, dass bislang nicht bekannte Abschalteinrichtungen in Fahrzeugen verbaut wurden (siehe [www.spiegel.de/spiegel/porsche-cayenne-und-die-abgasgrenzwerte-schmutzige-tricks-auf-dem-pruefstand-a-1151425.html](http://www.spiegel.de/spiegel/porsche-cayenne-und-die-abgasgrenzwerte-schmutzige-tricks-auf-dem-pruefstand-a-1151425.html)). Und dies obwohl bereits seit dem Jahr 2015 die Untersuchungskommission Abgasskandal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Manipulationsversuche bzw. Manipulationsvorwürfe des von US-Behörden aufgedeckten Abgasskandals aufklären will. Trotz anderslautender Ankündigungen lässt beispielsweise der angekündigte Bericht selbiger Kommission zu CO<sub>2</sub>-Untersuchungen weiter auf sich warten. Die Regelmäßigkeit neuer Aufdeckungen Dritter zu Abgasmanipulationen veranlasst die Fragesteller zu Zweifeln an der bisherigen Vorgehensweise der Untersuchungskommission.

1. Wie erklärt die Bundesregierung, dass erneut Untersuchungen auf Veranlassung von dritter Seite Abschalteinrichtungen bei einem Automobilhersteller aufgedeckt haben und nicht die Untersuchungskommission, obwohl diese seit dem Jahr 2015 damit beauftragt ist, Fahrzeuge auf etwaige verwendete unzulässige Abschalteinrichtungen zu untersuchen (siehe [www.spiegel.de/spiegel/porsche-cayenne-und-die-abgasgrenzwerte-schmutzige-tricks-auf-dem-pruefstand-a-1151425.html](http://www.spiegel.de/spiegel/porsche-cayenne-und-die-abgasgrenzwerte-schmutzige-tricks-auf-dem-pruefstand-a-1151425.html))?
3. Wie soll die Prüfung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) bei Porsche, die das Bundesverkehrsministerium angeordnet hat, genau aussehen (siehe dpa-Meldung „Behörde soll Diesel-Abgastechnik bei Porsche untersuchen“ vom 12. Juni 2017)?

4. Weshalb ist diese genaue Prüfung beim betroffenen Fahrzeugmodell im Zuge der bislang bereits erfolgten Untersuchungen der beauftragten Kommission scheinbar noch nicht durchgeführt worden (bitte unter Auflistung der Gründe beantworten, die dagegen sprachen)?
9. Inwiefern wurde geprüft, ob diese Lenkwinkelerkennung auf dem Prüfstand auch in neueren und anderen Modellen von Audi existiert?
11. Wie lautet der genaue Prüfauftrag der Untersuchungskommission, und ist daher davon auszugehen, dass die Formulierung des Prüfauftrages die Ursache dafür ist, dass das BMVI bei Porsche nicht fündig wurde (bitte begründen)?
15. Wie erklärt die Bundesregierung, dass fast zwei Jahre nach Bekanntwerden des Abgasskandals und Einsetzung einer Untersuchungskommission zur Aufklärung desselben unter intensiver Zusammenarbeit von Bundesregierung und Automobilherstellern, bei einem im November 2016 erstmals zugelassenen Fahrzeug erneut eine unzulässige Abschaltvorrichtung Verwendung findet ([www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/abgasskandal-bei-porsche-unwissenheit-ist-keine-ausrede-kommentar-a-1151339.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/abgasskandal-bei-porsche-unwissenheit-ist-keine-ausrede-kommentar-a-1151339.html))?

Die Fragen 1, 3, 4, 9, 11 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des BMVI wurden alle Dieselmotor- und Automatikgetriebevarianten mit dynamischen Schaltprogrammen der Fahrzeugmodelle der VW-Konzernmarken in die Untersuchungen aufgenommen. Die Untersuchungen dauern an.

Die Untersuchungen des KBA sehen sowohl Prüfungen in Hinblick auf von US-Behörden erhobene Vorwürfe als auch in Hinblick auf potentielle unzulässige Beeinflussung der NO<sub>x</sub>-Emissionen vor. Das KBA führt in diesem Zusammenhang verschiedene Prüfungen auf dem Rollenprüfstand und unter Realbedingungen auf der Straße durch. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen. Um die vom Spiegel veröffentlichten Testergebnisse nachzuvollziehen, wird ein Test unter denselben Prüfbedingungen durchgeführt.

2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von Prof. Dr.-Ing. Kai Borgeest von der Hochschule Aschaffenburg, Zentrum für Kfz-Elektronik und Verbrennungsmotoren, dass Porsche „hier eine Abschaltvorrichtung [verwendet], die nach europäischem Recht verboten ist (siehe [www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasskandal-neuer-porsche-cayenne-mit-hohen-abgaswerten-bei-tuev-test-a-1151396.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasskandal-neuer-porsche-cayenne-mit-hohen-abgaswerten-bei-tuev-test-a-1151396.html)), und falls nein, warum nicht?

Eine Bewertung ist erst nach Abschluss der Untersuchungen des KBA möglich.

5. Welche Kriterien wird das KBA bei der Überprüfung auf Wirksamkeit und Zulässigkeit der optimierten Emissionskonzepte anlegen, insbesondere in Anbetracht von Medienberichten, denen zufolge das KBA unlängst Abschaltvorrichtungen für zulässig erklärt hat, obwohl diese zu hohen Stickoxidemissionen im Straßenverkehr führen (<https://m.heute.de/detail/47326904>)?

Emissionskonzepte werden im Einzelfall auf der Basis geltender Vorschriften und der technischen Leitlinien für Abschaltvorrichtungen der Europäischen Kommission geprüft.

6. Wird bei der Prüfung der Zulässigkeit der bei Porsche verbauten Abschalt-einrichtungen letztlich das KBA oder das Bundesverkehrsministerium über eine Freigabe entscheiden, und warum?

Das KBA wird in Abstimmung mit der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des BMVI über die Freigabe entscheiden.

7. Wann wurde die Audi AG seitens des KBA aufgefordert, bis zum 12. Juni 2017 ein Nachrüstkonzept für eine vorhandene illegale Abschalt-einrichtung vorzulegen ([www.heise.de/autos/artikel/Abgasbetrug-durch-Audi-auch-in-Deutschland-3732277.html](http://www.heise.de/autos/artikel/Abgasbetrug-durch-Audi-auch-in-Deutschland-3732277.html))?

Der Audi AG wurde am 14. Juni 2017 per Bescheid aufgegeben, die Konformität der betroffenen Fahrzeuge des Typs A7 und A8 herzustellen.

8. Wodurch ist das KBA bzw. das BMVI zu der Erkenntnis gelangt, dass Audi in älteren Modellen eine illegale Abschalt-einrichtung einsetzt?
10. Seit wann gehen das KBA bzw. das BMVI davon aus, dass Audi in älteren Modellen eine illegale Abschalt-einrichtung verwendet?

Warum erfolgte die Unterrichtung der Öffentlichkeit erst Anfang Juni 2017?

Die Fragen 8 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 4 und 13 der Kleinen Anfrage „Unzulässige Abschalt-einrichtungen in weiteren Audi-Fahrzeugen“ auf Bundestagsdrucksache 18/13118 verwiesen. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgte unmittelbar nach dem Vorliegen von Erkenntnissen über die Auffälligkeiten.

12. Nach welcher konkreten Methode hat das KBA bislang nach Abschalt-einrichtungen gesucht?

Die Methoden sind im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 22. April 2016 erläutert. Sie werden laufend an weitere Erkenntnisse angepasst und sind inzwischen z. B. um Analysen der Steuer-Software erweitert worden.

13. Auf welche (externe) Expertise hat sich das KBA bei der Suche nach möglichen Abschalt-einrichtungen gestützt, und mit welchen Institutionen hat das KBA zusammengearbeitet?

Das KBA beauftragt benannte technische Dienste mit Messungen. Weiterhin erfolgen Zusammenarbeiten mit anerkannten Experten aus unterschiedlichen Fachrichtungen u. a. von den Universitäten München (LMU) und Bochum (RUB).

14. Haben die Hersteller in den Gesprächen gegenüber der Untersuchungskommission versichert, dass, abgesehen von den im Untersuchungsbericht benannten, keine weiteren unzulässigen Abschalt-einrichtungen bzgl. des Emissionsverhaltens verbaut wurden und werden, falls nein, weshalb hat die Bundesregierung dies akzeptiert?

Die Untersuchungskommission „Volkswagen“ des BMVI setzt kontinuierlich ihre Arbeit mit dem Ziel der Überprüfung von Fahrzeugen des VW-Konzerns und anderer Hersteller fort und geht dabei auch externen Hinweisen nach.

16. Warum hat die Bundesregierung die europarechtlich vorgeschriebenen Gesetze, inklusive „abschreckender“ Sanktionen gegen und Strafen für den Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen zum Zweck der Verbrauchs-, und Abgasoptimierung bislang nicht eingeführt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 110 auf Bundestagsdrucksache 18/6403 verwiesen.

17. Wann und wie wird die Bundesregierung diesbezüglich wirksame und abschreckende Maßnahmen ergreifen, und welche werden das sein?

Die Bundesregierung hat die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung der Konformität der betroffenen Fahrzeuge eingeleitet.

18. Wurden von der Untersuchungskommission auch Abschalteinrichtungen in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gesucht bzw. untersucht, und falls nein, warum nicht?

Die Untersuchungen zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch sind noch nicht abgeschlossen.

19. Wann wird der Bericht der Untersuchungskommission CO<sub>2</sub> der Öffentlichkeit vorgestellt (bitte unter Angabe der voraussichtlichen Kalenderwoche beantworten)?

Teil 1 des zweiten Berichtes der Untersuchungskommission „Volkswagen“ wurde am 27. Juni 2017 der Öffentlichkeit vorgestellt; die Untersuchungen für den weiteren Berichtsteil dauern noch an.

20. Welche konkreten Schritte will die Bundesregierung unternehmen, um etwa Fahrverbote aufgrund von zu hohem Schadstoff-Ausstoß zu umgehen, wie sie aktuell etwa in München drohen (siehe [www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/diesel-fahrzeuge-muenchen-verbannen-100.html](http://www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/diesel-fahrzeuge-muenchen-verbannen-100.html))?

Der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und die Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks haben vereinbart, ein Nationales Forum Diesel einzusetzen. Das Forum soll Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen bei Diesel-PKW vereinbaren, um die NO<sub>x</sub>-Belastung zu reduzieren und gleichzeitig die Mobilität zu gewährleisten.

21. Wie viele Autos sind im Rahmen des Abgasskandals bereits umgerüstet worden, und wie viele Autos müssen nach jetzigem Stand noch umgerüstet werden?

Mit dem Stand vom 20. Juni 2017 waren in Deutschland bereits rund 1,77 Millionen Fahrzeuge der VW-Marken von rund 2,46 Millionen betroffenen Fahrzeugen umgerüstet.