

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7294 –**

**Transparenz- und Aufklärungsdefizite beim VW-Abgasskandal
(Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7147 zur Nachfrage zu den Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/6592, 18/6412 sowie 18/6731)**

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits zum wiederholten Mal antwortet die Bundesregierung nach Auffassung der Fragesteller entweder gar nicht oder ausweichend auf Fragen des Parlaments zum VW-Abgasskandal. Für einen der größten Skandale in der deutschen Wirtschaft ist maximale Transparenz und Aufklärung gefordert. Doch nach Auffassung der Fragesteller blockiert die Bundesregierung genau dies.

1. Was versteht die Bundesregierung unter „vertretbarem Aufwand“ (siehe Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/7147), vor dem Hintergrund der Frage, eine Liste der Gespräche zwischen der Bundesregierung und Wissenschaftlern/Umweltverbänden/Automobilindustrie zum Thema Typengenehmigung, Abgasmessungen, Stickstoffemissionen von Dieselfahrzeugen und Abschalteinrichtungen vorzulegen, aufgeschlüsselt nach Datum, Name der Organisation und Namen der anwesenden Gesprächsteilnehmerinnen und Gesprächsteilnehmer sowie unter Angabe des Gesprächsinhalts, und wann und in welchem Umfang könnte die Bundesregierung eine solche Liste mit vertretbarem Aufwand liefern?

Der nicht vertretbare Aufwand ergibt sich aus der unspezifischen Fragestellung, die zudem einen größeren Zeitraum und eine Vielzahl von Beteiligten betrifft.

2. Durch welche konkrete „konstruktive Mitarbeit“, beziehungsweise durch welche Maßnahmen, Anträge, Initiativen, Wortbeiträge oder Ähnliches (bitte einzeln aufschlüsseln) in den verschiedenen Arbeitsgruppen der Europäischen Kommission (siehe Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat die Bundesregierung „die RDE-Arbeiten von Beginn an unterstützt“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 3 auf Bundestagsdrucksache 18/6592)?

Die RDE-Änderungen wurden durch die Bundesregierung durch konstruktive und fachliche Mitwirkung unterstützt.

3. Weshalb benennt die Bundesregierung trotz wiederholter Nachfragen (siehe u. a. die Aussagen des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Norbert Barthle in der Fragestunde des Bundestages am 11. November 2015 und die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6731 sowie die Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) nicht die Grundlage bzw. Begründung für die Aufschlüsselung bzw. Nichtbenennung der Namen und Organisationen der Mitglieder der Untersuchungskommission zum VW-Abgasskandal?

Die Bundesregierung hat den Deutschen Bundestag bezüglich der Einsetzung der Untersuchungskommission ordnungsgemäß informiert. Siehe parlamentarische Antworten (Bundestagsdrucksachen 18/7147, 18/6412, 18/6731).

4. Was versteht die Bundesregierung konkret unter einer „wissenschaftliche[n] Begleitung“ der Untersuchungskommission (siehe Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?

Die wissenschaftliche Begleitung berät die Untersuchungskommission in technischen Fragestellungen.

5. Wie oft hat die eingesetzte Untersuchungskommission bisher getagt bzw. ist sie zusammengetroffen?

23 Sitzungen (Stand: 19. Januar 2016).

6. Wann ist mit dem Abschluss der Untersuchungen durch die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt eingesetzte Untersuchungskommission im Abgasskandal zu rechnen (bitte den genauen Zeitpunkt angeben, sollte ein solcher nicht feststehen, bitten wir um die Benennung eines genauen Zeithorizonts mit Datum, zu dem spätestens mit dem Abschluss der Untersuchungen zu rechnen ist), und welche Fristen und Termine wurden der Untersuchungskommission für die Vorlage von Untersuchungsergebnissen gesetzt?

Ein Zeitpunkt für den Abschluss der Arbeiten der Untersuchungskommission ist nicht festgelegt.

7. Welche konkreten „Informationen auf verschiedenen Ebenen [wurden] mit der Europäischen Kommission, den Mitgliedstaaten und den europäischen Typgenehmigungsbehörden ausgetauscht“ (siehe Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?

Die Informationen beziehen sich insbesondere auf die jeweiligen aktuellen Sachstände zu den Vorwürfen der Manipulation an Abgassystemen. Der Ausschuss

für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages wurde hierzu auf Ausschussdrucksache 18(15)290 unterrichtet.

8. Welche konkrete „Erhebung von Daten zum Emissionsverhalten von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen unterschiedlicher Abgasstufen“ (siehe Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat das Umweltbundesamt bei den acht Forschungsvorhaben (siehe Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 18/6592) vorgenommen?

In Ergänzung der Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7147 wird darauf hingewiesen, dass aus den auf Rollenprüfständen ermittelten Emissionsdaten Emissionsfaktoren entwickelt wurden, die im Handbuch für Emissionsfaktoren dokumentiert wurden.

9. Welche „17 Fahrzeugtypen [wurden] im Zeitraum 1. Januar 2010 bis 31. März 2011 überprüft“ (siehe Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/7147, bitte Fahrzeughersteller, Modell und Baujahr angeben)?

| | Hersteller | Typ | Baujahre |
|----|-----------------------|-----------------------------|------------------|
| 1 | FIAT | FIAT 500 | 2009 |
| 2 | General Motors | CHEVROLET MATIZ | 2009, 2010 |
| 3 | Renault / Dacia | DACIA SANDERO 1.4 | 2009 |
| 4 | Hyundai | HYUNDAI i10 | 2009 |
| 5 | Opel / General Motors | OPEL ZAFIRA | 2007, 2008, 2009 |
| 6 | Renault | RENAULT TWINGO | 2008, 2009 |
| 7 | AUDI | AUDI A4 AVANT | 2009 |
| 8 | BMW | BMW 118d | 2008, 2009 |
| 9 | Opel / General Motors | OPEL INSIGNIA | 2009, 2010 |
| 10 | Volkswagen | VW GOLF | 2008, 2009, 2010 |
| 11 | PSA | CITROEN C4 PICASSO | 2007, 2008, 2009 |
| 12 | Daimler | MERCEDES BENZ B 180 CDI | 2009 |
| 13 | PSA | PEUGEOT 308 HDI | 2008, 2009 |
| 14 | Toyota | TOYOTA AURIS D-CAT | 2007, 2008, 2009 |
| 15 | Ford | FORD S-MAX TDI | 2007 |
| 16 | Daimler | MERCEDES BENZ VIANO CDI 2.2 | 2009 |
| 17 | Volkswagen | VW TRANSPORTER / CARAVELLE | 2007, 2008, 2010 |

10. Wann wird nach jetzigem Kenntnisstand die Prüfung bezüglich der Rückholaktion von Mercedes-Benz-Sprintern wegen einer Software-Optimierung abgeschlossen sein (siehe Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 18/6592 sowie Antwort zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?

Die Prüfung seitens des KBA ist abgeschlossen. Es handelt sich um eine freiwillige Maßnahme, bei der keine Meldepflicht seitens des Herstellers besteht.

11. Kann die Bundesregierung mittlerweile sagen, wann die vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem KBA angewiesenen Diesel-Nachuntersuchungen abgeschlossen sein werden (siehe Antwort zu Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 18/6592 sowie Antwort zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 18/7147)?

Sobald die Nachuntersuchungen abgeschlossen sind, wird ein Gesamtergebnis vorgestellt.

12. Zu welchen „fachspezifischen Themen entsprechend dem jeweiligen Anlass“ (siehe Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat sich die Bundesregierung seit 2013 mit der US-Umweltschutzbehörde EPA ausgetauscht?

Da seit 2013 zu vielfältigen Anlässen ein Kontakt mit der US-Umweltschutzbehörde EPA bestand, kann eine Konkretisierung der Themen nicht erfolgen.

13. Welche Inhaltsbereiche der Aktenbestände zum Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW werden im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im digitalen Aktenbestand geführt, und welche Einzeldokumente mit welchem Titel bzw. welcher Beschreibung sind dort gelistet, und kann die Bundesregierung diese den Fragestellern zur Verfügung stellen, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 45 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592 verwiesen.

14. Welches konkrete „Bündel von Maßnahmen auf EU-Ebene, nationaler Ebene und lokaler Ebene“ (siehe Antwort zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 18/7147) hat die Bundesregierung zur Verminderung von Partikelemissionen im Straßenverkehr seit 2013 konkret vorgenommen?

Die Partikelemissionen des Straßenverkehrs in Deutschland wurden durch ein Bündel von Maßnahmen auf EU-Ebene, nationaler Ebene und lokaler Ebene reduziert:

Wichtigste Maßnahme auf EU-Ebene sind anspruchsvolle Anforderungen zur Minderung der Partikelemissionen von Kraftfahrzeugen. Diese hat die Bundesregierung maßgeblich unterstützt. Folge davon ist die kontinuierliche Flottenerneuerung durch Kraftfahrzeuge mit niedrigen Partikelemissionen.

Auf nationaler Ebene sind die Förderung der Nachrüstung von Partikelminderungssystemen und die nach Schadstoffklassen gestaffelte Lkw-Maut zu nennen. Durch die nach Schadstoffklassen gestaffelte Lkw-Maut werden finanzielle Anreize zum Einsatz emissionsarmer Lkw sowie Impulse zur Optimierung von Gütertransportketten und zur Verlagerung von Lkw-Transporten auf Schiene und Binnenschiff gesetzt.

Darüber hinaus haben die Behörden der Länder im Rahmen von Luftreinhalteplänen umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und zur Verringerung der Partikelemissionen ergriffen. Zu nennen sind hier exemplarisch die Einrichtung von Umweltzonen, Lkw-Durchfahrtsverbote, die Modernisierung von kommunalen Busflotten und die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel etwa durch den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und von Bus- und Radspuren sowie durch Änderungen der Parkraumbewirtschaftung.

15. Mit welchen durchschnittlichen Emissionsfaktoren hat die Bundesregierung in den verschiedenen Szenarien des Klimaaktionsprogramms im Verkehrsbereich gerechnet?

Im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 wurden alle Maßnahmen gegenüber einer „Business-As-Usual“-Entwicklung quantifiziert. Angegeben sind dabei, entsprechend der sektoralen Logik der Treibhausgasinventare, nur die direkt im Verkehrssektor anfallenden Einsparungen durch Verbrennung von Kraftstoffen. Es wurden folgende Emissionsfaktoren verwendet:

| | Emissionsfaktor 2020 |
|---------------------------------|--|
| | [g CO ₂ / pkm bzw. g CO ₂ / tkm] |
| Motorisierter Individualverkehr | 96 |
| Öffentlicher Verkehr | 22 |
| Schienengüterverkehr | 3 |
| Straßengüterverkehr | 100 |
| Binnenschiff | 13. |

Hinterlegt sind dabei ein Anteil von 7 Prozent Biokraftstoffen (für die im Verkehrssektor keine Emissionen anfallen) sowie Abweichungen zwischen Real- und Normverbrauch im Pkw-Bestand im Jahr 2020 von durchschnittlich 20 Prozent.

16. Welche Informationen liegen der Bundesregierung bezüglich der Kritik der US-Umweltbehörde EPA vor, die weiterhin mit den Ansätzen des VW-Konzerns zur geplanten Umrüstung der vom Abgasskandal betroffenen Dieselfahrzeuge nicht zufrieden ist?

Da es sich um ein laufendes Verfahren handelt, gibt es seitens der US-EPA auch keine Informationen, die über die öffentlich zugänglichen hinausgehen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung das Vorgehen der juristischen Vertreter bzw. Anwaltskanzleien von BMW Group und Daimler AG gegenüber der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und weiteren Wissenschaftlern bzw. Journalisten, und welche Konsequenzen zieht sie daraus (siehe www.taz.de/15258616/ sowie [www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=3703#download](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=3703#download))?

Die Bundesregierung nimmt zu privatrechtlichen Maßnahmen keine Stellung.

