

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Harald Ebner,
Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8444 –**

Fragen zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“

Vorbemerkung der Fragesteller

Knapp sieben Monate nach Bekanntwerden des größten Diesellabgas-Skandals in der Geschichte hat die Bundesregierung den „Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen“ der Öffentlichkeit vorgelegt. Doch nach Ansicht der Fragesteller lässt dieser Bericht weitere elementare Fragen für Verbraucherinnen und Verbraucher, Experten und Politik zur Aufklärung des Diesellabgas-Skandals offen.

1. Wann und von wem hat die Untersuchungskommission den Auftrag erhalten, neben VW-Dieselfahrzeugtypen auch andere Hersteller zu untersuchen?

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurde am 24. September 2015 aufgefordert, die Untersuchungen hinsichtlich der möglichen Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen und hinsichtlich einer Prüfzykluserkennung nicht nur auf VW zu beschränken, sondern diese auch auf Diesel-Fahrzeuge anderer in- und ausländischer Hersteller auszuweiten.

2. Gab es für die zuständige Behörde die Möglichkeit, unabhängig von der bei CoP und ISC vorgeschriebenen Prüfung gemäß Typ 1 im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf dem Rollenprüfstand variierende Tests durchzuführen, und wurden jemals bei CoP und ISC versuchsweise NEFZ-Tests bei geänderten Bedingungen durchgeführt, um zu erfassen, in welcher Weise sich Verbrauch und Abgasverhalten verändern (nach Angaben der Bundesregierung ermöglichen „auf dem Rollenprüfstand durchgeführte NEFZ-Prüfungen bei 10 °C Umgebungstemperatur einen Erkenntnisgewinn der Außentemperatureinflüsse unter Laborbedingungen“)?

Die internationalen Emissionsvorschriften zielen auf die gegenseitige Anerkennung von technischen Prüfungen durch die Anwenderstaaten dieser Vorschriften. Das setzt voraus, dass immer nach den international vereinbarten Standards geprüft wird. Diese sehen auch bei CoP und ISC Prüfungen unter definierten Bedingungen (z. B. Temperaturen) vor.

3. Welche „Technischen Dienste“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission, S.14) wurden von Seiten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) für die Messungen beauftragt?

Mit den Prüfungen wurden DEKRA, FAKT, TÜV HESSEN, TÜV NORD sowie TÜV PFALZ beauftragt.

4. Weshalb wurde kein Prüfzyklus unter 10 °C im Rahmen der Nachmessungen durchgeführt, vor dem Hintergrund, dass die Umgebungstemperatur in Deutschland in den Wintermonaten kontinuierlich darunter liegt?

Die temperaturabhängigen Emissionsstrategien waren bei der ursprünglichen Konzipierung des Lastenheftes nicht bekannt. Im Zuge der Felduntersuchungen gab es Hinweise, dass Hersteller möglicherweise temperaturabhängige Strategien anwenden. Um diese Frage zu klären, wurde ein Test bei 10 Grad Celsius ins Lastenheft aufgenommen.

5. Welche drei Fahrzeuge zeigten bei der Eingangsmessung „Erhöhungen von weniger als 10 Prozent“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 18)?

Bei der Eingangsmessung wiesen der Opel Astra, Smart fortwo und der Peugeot 308 Erhöhungen von weniger als 10 Prozent auf.

6. Wie viele Gespräche wurden vom KBA, von der Untersuchungskommission, und in erforderlichen Fällen, vom KBA gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Gutachter mit den betroffenen Herstellern mit dem Ziel geführt, zu klären, ob es sich um Abschaltvorrichtungen aus Gründen des Motorschutzes handelt?

Insgesamt wurden 16 Gespräche durch die Untersuchungskommission des BMVI mit Herstellern und 30 durch das KBA mit Herstellern geführt, davon fünf unter Hinzuziehung des wissenschaftlichen Gutachters.

7. In welchem Zeitraum fanden nach Abschluss der Messungen Gespräche mit Herstellern statt, deren Fahrzeuge deutlich und unerklärlich erhöhte Messwerte aufwiesen, wie viele Gespräche wurden mit Herstellern geführt, und welche Fragen wurden hierbei erörtert?

Es fanden insgesamt 30 Gesprächstermine zwischen dem KBA und den Fahrzeugherstellern im Zeitraum vom 23. September 2015 bis 18. Mai 2016 bezüglich der Messungen statt. Davon fanden fünf Gesprächstermine unter Anwesenheit des wissenschaftlichen Gutachters der Untersuchungskommission des BMVI statt.

8. Welche Hersteller (bitte unter Angabe der Anzahl und Inhalt des Treffens und Teilnehmer) wurden aufgrund der hohen Stickoxid-Messwerte (NO_x) in der dritten Zone zu Gesprächen eingeladen?

Die nachfolgenden Hersteller wurden aufgrund von auffällig hohen NO_x-Werten zu Klärungsgesprächen mit dem KBA eingeladen:

BMW:	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 3;	Teilnehmer KBA: 6
Chevrolet	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 3;	Teilnehmer KBA: 5
Daimler	Termin: 2;	Teilnehmer Hersteller: 3 – 8;	Teilnehmer KBA: 3 – 6,

einmal mit wissenschaftlichem Gutachter

FCA-Gruppe	Termin: 3;	Teilnehmer Hersteller: 3;	Teilnehmer KBA: 7,
------------	------------	---------------------------	--------------------

einmal mit wissenschaftlichem Gutachter

Ford	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 3;	Teilnehmer KBA: 5
Hyundai	Termin: 2;	Teilnehmer Hersteller: 5 – 7;	Teilnehmer KBA: 3 – 7

einmal mit wissenschaftlichem Gutachter

Jaguar/Land-Rover	Termin: 2;	Teilnehmer Hersteller: 5;	Teilnehmer KBA: 5,
Nissan	Termin: 2;	Teilnehmer Hersteller: 3 – 5;	Teilnehmer KBA: 5 – 6
Opel	Termin: 6;	Teilnehmer Hersteller: 3 – 4;	Teilnehmer KBA: 3 – 8

einmal mit wissenschaftlichem Gutachter

Peugeot	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4;	Teilnehmer KBA: 4
Renault Dacia	Termin: 2;	Teilnehmer Hersteller: 7;	Teilnehmer KBA: 7
Suzuki	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 3;	Teilnehmer KBA: 3 – 5

einmal mit wissenschaftlichem Gutachter

VW-Gruppe	Termin: 6;	Teilnehmer Hersteller: 3 – 5;	Teilnehmer KBA: 4 – 11.
-----------	------------	-------------------------------	-------------------------

Folgende Gespräche hat die Untersuchungskommission des BMVI mit den Herstellern geführt:

BMW:	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4;
Daimler	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4
FCA-Gruppe	Termin: 2;	Teilnehmer Hersteller: 3-4
Ford	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4
Hyundai	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4
Jaguar/Land-Rover	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4,
Nissan	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4
Opel	Termin: 2;	Teilnehmer Hersteller: 4
Renault	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4
Suzuki	Termin: 1;	Teilnehmer Hersteller: 4
Bosch	Termin: 2	Teilnehmer 3-5
Continental	Termin: 1	Teilnehmer 3
Delphi	Termin: 1	Teilnehmer 3

9. Weshalb hat die Bundesregierung nur 53 Modelle testen lassen (bitte begründen, weshalb genau diese), und wird sie in naher Zukunft die Prüfung auf alle Dieselmotoren ausweiten, falls ja in welchem Zeithorizont, und falls nein, warum nicht?
10. Nach welchen Kriterien wurden diese 53 Fahrzeugmodelle ausgewählt?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Auswahl lagen insbesondere die folgenden Kriterien zugrunde: Die Form der Abgasreinigungstechnik sowie die Marktverbreitung der hierbei anzutreffenden Fahrzeugmodelle.

11. Wurden diese 53 Fahrzeugmodelle in Deutschland vom KBA typengenehmigt?
12. In welchen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) wurden welche Dieselmotoren der Abgasnorm Euro 5 und Euro 6 typengenehmigt (bitte für alle Modelle auflisten)?

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

Hersteller:	Handels- bezeichnung:	Hubraum ccm:	Abgasnorm	Typgenehmigung erteilt durch:	Abgasgenehmigung erteilt durch:
Alfa Romeo	Giulietta	1956	Euro 5	Italien	Italien
Audi	A3	1968	Euro 6	Deutschland	Luxemburg
Audi	A6	1968	Euro 6	Deutschland	Luxemburg
Audi	A6	2967	Euro 5	Deutschland	Luxemburg
Audi	A6	2967	Euro 6	Deutschland	Luxemburg
BMW	216d Gran Tourer	1496	Euro 6	Deutschland	Irland
BMW	320d	1995	Euro 5	Deutschland	Irland
BMW	530d	2993	Euro 6	Deutschland	Irland
Chevrolet	Cruze	1998	Euro 5	Niederlande	Niederlande
Dacia	Sandero	1461	Euro 6	Frankreich	Frankreich
Fiat	Ducato	2999	Euro 5	Italien	Italien
Fiat	Panda	1248	Euro 5	Italien	Italien
Ford	C-Max (1.5)	1499	Euro 6	Luxemburg	Vereinigtes Königreich
Ford	C-Max (2.0)	1997	Euro 6	Luxemburg	Vereinigtes Königreich
Ford	Focus	1997	Euro 5	Luxemburg	Vereinigtes Königreich
Honda	HR-V	1597	Euro 6	Belgien	Belgien
Hyundai	i20	1120	Euro 6	Vereinigtes Königreich	Vereinigtes Königreich
Hyundai	ix35	1995	Euro 5	Vereinigtes Königreich	Vereinigtes Königreich
Jaguar	XE	1999	Euro 6	Vereinigtes Königreich	Vereinigtes Königreich
Jeep	Cherokee (1)	1956	Euro 5	Niederlande	Italien
Jeep	Cherokee (2)	1956	Euro 5	Niederlande	Italien
Land Rover	Evoque	1999	Euro 6	Vereinigtes Königreich	Vereinigtes Königreich
Land Rover	Range Rover	2993	Euro 5	Vereinigtes Königreich	Vereinigtes Königreich
Mazda	Mazda 6	2191	Euro 6	Deutschland	Vereinigtes Königreich
Mercedes	C 220 BLUETEC	2143	Euro 6	Deutschland	Deutschland
Mercedes	S 350 BLUETEC	2987	Euro 6	Deutschland	Deutschland
Mercedes	V-Klasse	2143	Euro 6	Deutschland	Deutschland
Mercedes	Sprinter	2143	Euro 5	Deutschland	Deutschland
Mitsubishi	ASX	2268	Euro 5	Deutschland	Deutschland
NISSAN	Navara	2488	Euro 5	Spanien	Spanien
Opel	Astra	1956	Euro 5	Niederlande	Deutschland
Opel	Insignia	1956	Euro 6	Deutschland	Deutschland
Opel	Zafira Tourer	1598	Euro 6	Niederlande	Deutschland
Peugeot	308 SW (1)	1560	Euro 6	Frankreich	Frankreich
Peugeot	308 SW (2)	1560	Euro 6	Frankreich	Frankreich
Porsche	Macan	2967	Euro 6	Luxemburg	Deutschland
Renault	Kadjar	1461	Euro 6	Frankreich	Frankreich
Renault	Kadjar	1598	Euro 6	Frankreich	Frankreich
Smart	Fortwo Coupe CDI	799	Euro 5	Deutschland	Deutschland
Suzuki	Vitara	1598	Euro 6	Niederlande	Niederlande
Toyota	Auris	1998	Euro 5	Vereinigtes Königreich	Vereinigtes Königreich
VW	Amarok	1968	Euro 5	Deutschland	Deutschland
VW	Crafter	1968	Euro 5	Deutschland	Deutschland
VW	Beetle EA189	1968	Euro 5	Deutschland	Deutschland
VW	GOLF EA288	1598	Euro 6	Deutschland	Deutschland
VW	GOLF EA288	1598	Euro 5	Deutschland	Deutschland
VW	Golf 7 EA288	1968	Euro 6	Deutschland	Deutschland
VW	Golf Plus EA189	1598	Euro 5	Deutschland	Deutschland
VW	Sportsvan EA288	1968	Euro 6	Deutschland	Deutschland
VW	Passat EA189	1968	Euro 5	Deutschland	Deutschland
VW	Passat EA288	1968	Euro 6	Deutschland	Deutschland
VW	Polo EA189	1199	Euro 5	Deutschland	Deutschland
VW	Touran	1968	Euro 6	Deutschland	Deutschland
VW	Touareg	2967	Euro 6	Deutschland	Deutschland
Volvo	V60 (2)	1969	Euro 6	Spanien	Spanien

13. Wann geht die Bundesregierung von einer Klärung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden aus, „ob diese Erhöhungen auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung hinweisen“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 119), und welche Schritte wird sie diesbezüglich selbst unternehmen?

Das maßgebliche Verfahren für Fahrzeuge, die nicht vom KBA typgenehmigt wurden, ist in der Richtlinie 2007/46/EG im Artikel 30 Absatz 3 beschrieben.

Ein konkreter Zeitpunkt kann nicht benannt werden.

14. Welche konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung unternehmen, damit „diese realen Betriebsbedingungen vollständig im Labor nachzubilden“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 122) sind, und in welchem Zeitrahmen soll dies geschehen?

Der Bericht der Untersuchungskommission des BMVI kommt an der zitierten Stelle auf S. 122 in seiner rechtlichen Würdigung des Begriffes „normale Betriebsbedingungen“ zu dem Schluss, dass „reale Betriebsbedingungen“ anhand der derzeit zur Verfügung stehenden Prüfzyklen letztlich nicht im Labor nachzubilden sind. Aus diesem Grund unterstützt die Bundesregierung das Prüfverfahren zur Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (real driving emissions – RDE). Unabhängig davon unterstützt die Bundesregierung die Einführung des neuen, realistischeren Prüfzyklus WLTP im Jahr 2017.

15. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung für die nach Ansicht der Untersuchungskommission erforderlichen Schritte auf EU-Ebene zur Offenlegung der Software, Nachprüfungen und Überwachung, Typengenehmigungsvorschriften sowie Anwendbarkeit der Vorschriften unternommen (bitte nach Maßnahme und Gremium aufschlüsseln, wo sie sich dafür eingesetzt hat)?

In den seit dem 9. März 2016 in der Ratsarbeitsgruppe Technische Harmonisierung laufenden Beratungen zur Revision der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG¹ setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die Hersteller ggü. den Typgenehmigungsbehörden zur Offenlegung von Produktinformationen verpflichtet werden.

16. In welchem Zeitraum will sich die Bundesregierung für die nach Ansicht der Untersuchungskommission notwendigen Maßnahmen auf nationaler Ebene einsetzen?

Die Bundesregierung setzt bereits Maßnahmen um.

Im Typgenehmigungsverfahren lässt sich das KBA als Sofortmaßnahme seit Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes Erklärungen der Hersteller zum Nichtvorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen vorlegen. Zudem müssen die Antragsteller ihre Standard-Emissionsstrategie sowie die zusätzlichen Emissionsstrategien gemäß den Vorgaben der RDE-Regelungen offenlegen.

Für Felduntersuchungen durch das KBA und die Errichtung staatlicher Prüfstände beim KBA werden derzeit die notwendigen rechtlichen, finanziellen, personellen und materiellen Voraussetzungen geschaffen.

¹ „Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des EP und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen ...“ vom 27. Januar 2016.

17. Wie sehen die „mithin auch für die Beteiligten günstigen Umstände [aus, die] zu berücksichtigen“ sind (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 123)?

Das aus einem Satz des Untersuchungsberichtes des BMVI extrahierte Zitat hat zur Aussage, dass in jedem Einzelfall alle Gesamtumstände zu berücksichtigen sind. Das können rechtliche Regelungen oder tatsächliche Umstände des jeweiligen Einzelfalles sein.

18. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die Mitwirkung der Automobilkonzerne als „Sollbestimmung“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 123) vor dem Hintergrund möglicher gesetzeswidriger Handlungen durch die Unternehmen?

Es handelt sich ausweislich der betreffenden Passage um ein verfassungsrechtliches Gebot, wonach niemand verpflichtet ist, sich selbst einer strafbaren Handlung zu bezichtigen oder zu seiner Verurteilung beizutragen („nemo tenetur se ipsum accusare“).

19. In welchem Zeitraum wurden die insgesamt 56 Messungen an 53 Modellen von Dieselfahrzeugen der Emissionsklassen „Euro 5“ und „Euro 6“ durchgeführt, und an welchem Datum waren die technischen Messungen der Fahrzeuge abgeschlossen?

Die Messungen wurden im Zeitraum zwischen dem 5. Oktober 2015 und dem 10. Februar 2016 durchgeführt.

20. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung für das Verwaltungsverfahren sowie für die Untersuchungen der VW-Fahrzeuge aus?
21. Welche Kosten sind durch die Überprüfung der 53 Modelle von Dieselfahrzeugen der Emissionsklassen „Euro 5“ und „Euro 6“ im Rahmen der Untersuchung durch das KBA entstanden, und wer trägt die Kosten dieser Untersuchungen und der Untersuchungen der freiwilligen Optimierung der Emissionskonzepte?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten unterteilen sich in vier Blöcke:

1. NOx-Felduntersuchung Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns
2. NOx-Felduntersuchung anderer Fahrzeuge als denen des Volkswagen-Konzerns
3. Freigabeprüfungen für EA189-Konzepte
4. Freigabeprüfungen für die freiwillige Optimierung der Emissionskonzepte.

Die Kosten zu erstens und drittens trägt der Volkswagen-Konzern. Die Kosten für die Freigabeprüfungen für die freiwillige Optimierung der Emissionskonzepte (viertens) trägt der jeweils betroffene Hersteller. Die verbleibenden Kosten zu zweitens trägt das KBA.

Die in Rechnung zu stellenden Kosten entstehen durch die Aufwendungen des KBA und der mit den Prüfungen vom KBA beauftragten Technischen Dienste.

Eine verlässliche Aussage zu den Gesamtkosten kann derzeit noch nicht gemacht werden, da die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind.

22. Welchen Stand der Bewertung haben die Einzelfallüberprüfungen der Abhilfemaßnahmen bei den VW-Fahrzeugen des Typs EA 189, und welche durch das KBA angezeigten Probleme konnten bislang seitens VW nicht gelöst werden, um eine Freigabe zu erreichen?

Von den ursprünglich geplanten 14 wurden bisher fünf Cluster freigegeben.

23. Was bedeutet die Aussage im Untersuchungsbericht, dass die Untersuchungen im Feld „nach derzeitigem Stand“ keine weiteren Abschaltseinrichtungen erkennen lassen, die auf einer Testzykluserkennung basieren?

„Nach derzeitigem Stand“ heißt, dass bis zur Veröffentlichung des Berichtes der Untersuchungskommission des BMVI (22. April 2016) bei den bis dahin geprüften Fahrzeugen kein weiteres Fahrzeug ermittelt werden konnte, welches eine Abschaltseinrichtungen erkennen ließ, die auf einer Testzykluserkennung analog VW basiert.

24. Welche Argumente für notwendigen Motorschutz hat das KBA gelten lassen, und wurden hierzu die Auffassungen anderer Sachverständiger eingeholt?

Es wird auf den Bericht der Untersuchungskommission des BMVI verwiesen.

Das KBA hat bisher die Auffassung eines Sachverständigen eingeholt.

25. Wie hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine rechtliche Bewertung der Zulässigkeit vorhandener Abschaltseinrichtungen vorgenommen?

Neben der eigenen juristischen Bewertung wurde ein juristisches Gutachten in Auftrag gegeben.

26. Hat die Bundesregierung die rechtliche Prüfung der Zulässigkeit sog. Thermofenster bereits abgeschlossen, und wenn ja, durch wen ist diese Prüfung erfolgt?

Die rechtliche Zulässigkeit der sog. Thermofenster ist Bestandteil der Typgenehmigungsregelungen.

27. Prüft die Bundesregierung ihre eigene Aussage im Untersuchungsbericht, wonach „Konsequenz dieser Unschärfe der europäischen Regelung“ sein könnte, „dass unter Berufung auf den Motorschutz die Verwendung von Abschaltseinrichtungen letztlich stets dann gerechtfertigt werden könnte, wenn von Seiten des Fahrzeugherstellers nachvollziehbar dargestellt wird, dass ohne die Verwendung einer solchen Einrichtung dem Motor Schaden droht, sei dieser auch noch so klein“, und wenn ja, in welcher Weise?

Die Aussage im Untersuchungsbericht des BMVI beschreibt, in welchem Spektrum bei der Anwendung der Vorschriften eine Auslegung der europäischen Vorschrift denkbar wäre. Daher wird an weiteren Konkretisierungen der relevanten internationalen Vorschriften mit der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten gearbeitet.

28. Wie viele Fahrzeuge der im Untersuchungsbericht kategorisierten Gruppe I sind in Deutschland angemeldet, und wie viele davon überschreiten bei RDE-Testfahrten den NOX-Grenzwert um den Faktor 2,1, und welches Durchschnittsalter haben diese Pkw?
29. Wie viele Fahrzeuge der im Untersuchungsbericht kategorisierten Gruppe II sind in Deutschland angemeldet, und wie viele davon überschreiten bei RDE-Testfahrten den NOX-Grenzwert um den Faktor 2,1, und welches Durchschnittsalter haben diese Pkw?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Fahrzeugmodelle der Gruppe I einschließlich der Fahrzeuge mit vergleichbarem Emissionskonzept waren zum Stichtag 31. Dezember 2015 mit einer Stückzahl von 2 019 567 im deutschen Markt zugelassen. Hiervon erfüllten 1 457 481 Fahrzeuge den Faktor von 2,1 nicht. Diese Fahrzeuge müssen RDE nicht erfüllen, da RDE für diese Fahrzeuge noch nicht vorgeschrieben war.

Fahrzeugmodelle der Gruppe II einschließlich der Fahrzeuge mit vergleichbarem Emissionskonzept waren zum Stichtag 31. Dezember 2015 mit einer Stückzahl von 600 364. Keines der Fahrzeuge erfüllt den Faktor von 2,1. Diese Fahrzeuge müssen RDE nicht erfüllen, da RDE für diese Fahrzeuge noch nicht vorgeschrieben war.

30. Welche umweltpolitische Bewertung trifft die Bundesregierung über das Problem, dass bei einigen Fahrzeugen der sog. Gruppe II bereits bei Messungen leicht außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ stark erhöhte NOX-Werte auftreten und die Hersteller den Einsatz von Abschaltvorrichtungen mit Motorschutz begründen?

Die Frage 30 dieser Kleinen Anfrage ist wortgleich mit der Frage 14 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8445.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8794 wird verwiesen.

31. Welche zeitlichen Fristen setzt das KBA für die freiwilligen technischen Verbesserungen auch an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, welche Vorgaben hinsichtlich der Emissionsminderung macht es diesbezüglich, und welche Folgen treten ein, wenn die Verbesserungen nicht die gewünschte Wirksamkeit erzielen?

Die Hersteller werden vor Start des Rückrufs ihre fahrzeugspezifischen Verbesserungen im Emissionsverhalten dem KBA vorstellen. Das KBA wird zum Zwecke der Freigabe Verifizierungsprüfungen durchführen und den Umfang der erreichten Verbesserungen prüfen. Sollte hinsichtlich der Stickoxidemissionen keine auf den Einzelfall bezogene signifikante Verbesserung gegenüber dem Stand der Felduntersuchung erreicht werden, obwohl dies nach Auffassung des KBA technisch möglich wäre, erfolgt keine Freigabe.

Nach der Freigabe gelten die üblichen Fristen bei Abwicklung vergleichbarer Rückrufaktionen.

32. Welche Messungen (bitte unter Angabe des Datums, Modells und Ergebnisses) gab es von Seiten der staatlichen Behörden nach Veröffentlichung des Untersuchungskommissionsberichts?
33. Konnte nach Veröffentlichung des Berichts mittlerweile bei weiteren Fahrzeugen eine unzulässige Abschaltvorrichtung nachgewiesen werden, und wenn ja, bei welchen Fahrzeugen?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende Messungen (NOx und CO2) wurden durchgeführt:

Datum	Modell	Ergebnis
12.05.2016	Fiat 500X	Abschaltvorrichtung festgestellt, Genehmigungsbehörde zu Maßnahmen aufgefordert.
15.04.2016	Audi Q7	in Ordnung.
04.05.2016	Renault Espace	Thermofenster Gruppe II, Hersteller/Genehmigungsbehörde wurde informiert.
Prüfbericht steht noch aus	Volvo XC90	
Prüfbericht steht noch aus	Jeep Renegade	

34. Ist der Bundesregierung die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bekannt, in der eindeutig definiert wird, dass Abgasreinigungsanlagen „unter allen auf dem Gebiet der Europäischen Union regelmäßig anzutreffenden Umgebungsbedingungen, und insbesondere bei niedrigen Umgebungstemperaturen“ funktionieren müssen?
35. Wie kommt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund zu der Einschätzung, die Abschaltung von Abgasreinigungseinrichtungen bei Temperaturen z. B. von 10 oder 17 °C sei zulässig?
36. Wie kommt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund zu der Einschätzung, die EU müsse die Regelungen zur Abschaltung von Abgasreinigungseinrichtungen präzisieren, was normale Betriebsbedingungen seien?

Die Fragen 34 bis 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Bundesregierung ist die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Europäischen Kommission bekannt. Anhang XVI enthält Vorschriften für spezielle Emissionsminderungssysteme. Diese Anforderungen sind nur für SCR-, jedoch nicht für NOx-Speicher-Katalysatoren einschlägig. Im Unterpunkt 10 „Betriebsbedingungen des Abgasnachbehandlungssystems“ wird die Gewährleistung des Herstellers für das Funktionieren dieser Systeme unter allen auf den Gebieten der EU regelmäßig anzutreffenden Umgebungsbedingungen gefordert. In der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates wird der Begriff „normale Betriebsbedingungen“ ohne weitere Einschränkungen oder Konkretisierungen verwendet.

37. Aus welchem Grund ergreift die Bundesregierung keine Maßnahmen gegen entsprechende Autohersteller, z. B. durch Entzug der Typengenehmigung?

Bislang liegen keine Erkenntnisse vor, die einen Tatbestand erfüllen, der den Widerruf oder die Rücknahme einer vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilten Typgenehmigung zur Folge hat. Die sonstigen Maßnahmen sind im Bericht der Untersuchungskommission des BMVI ausgeführt. Weitere Maßnahmen werden ergriffen, wenn die rechtliche Würdigung des jeweiligen Sachverhaltes deren Notwendigkeit ergibt.

38. Trifft es zu, dass die Europäische Kommission die Abschaltung von Abgasreinigungseinrichtungen bei bestimmten auf der im Gebiet der EU üblichen Außentemperaturen sehr wohl für unzulässig hält?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Der Bundesregierung ist keine Aussage der Europäischen Kommission bekannt. Des Weiteren wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen.

