

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/12714 –**

Unzulässige Abschaltvorrichtungen in weiteren Audi-Fahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 1. Juni 2017 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, in einer Pressekonferenz bekanntgegeben, dass in weiteren Fahrzeugen von Audi unzulässige Abschaltvorrichtungen entdeckt wurden. Betroffen seien 24 000 Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8, in denen V6-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 551 sowie V8-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 951 verbaut wurden (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Video/VideoBaustein/2017/20170601-aktuelles-zum-thema-audi.html).

Unklar ist, warum die Abschaltvorrichtungen erst mehr als ein Jahr nach dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ entdeckt wurden. Auch ist offen, inwiefern Aussagen des Audi-Vorstandsvorsitzenden Rupert Stadler zutreffen, dass der Hersteller das Kraftfahrt-Bundesamt auf die softwarebedingte Erhöhung der Stickoxid-Emissionen hingewiesen habe und es sich nicht um unzulässige Abschaltvorrichtungen handele (www.tagesschau.de/ausland/audi-ermittlungen-103.html).

Weiterhin stellen sich Fragen nach der Wirkungsweise der entdeckten Abschaltvorrichtungen und der Begründung ihrer Unzulässigkeit sowie nach dem weiteren Vorgehen zur Beseitigung der Abschaltvorrichtungen und einer Sanktionierung der Verstöße.

Auch bleibt bislang offen, ob bei Fahrzeugen, in denen das in Rede stehende Getriebe AL 551 eingesetzt wird, ebenfalls eine Manipulation der CO₂-Emissionen erfolgt. Nachdem im November 2016 in den Medien über entsprechende Ermittlungen der kalifornischen Umweltbehörde CARB berichtet wurde (vgl. BILD am SONNTAG vom 6. November 2016, Seite 1), hatte die Bundesregierung mitgeteilt, den Vorwürfen durch eigene Untersuchungen nachzugehen (vgl. <http://de.reuters.com/article/deutschland-volkswagen-idDEKBN1321UD>).

1. Wann hat das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ erstmals Audi-Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8 und insbesondere solche Modelle mit V6-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 551 sowie mit V8-Motoren in einer Kombination mit dem Getriebetyp AL 951 untersucht?
2. Wann hat das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ die in diesen Fahrzeugen verbauten unzulässigen Abschalt-einrichtungen erstmals entdeckt?
3. Wurden die unzulässigen Abschalteinrichtungen durch das Kraftfahrt-Bun-desamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ selbst entdeckt, und wenn nein, wer hat sie stattdessen entdeckt?
4. Inwiefern trifft die Aussage des Audi-Vorstandsvorsitzenden Rupert Stadler zu, dass Audi das Kraftfahrt-Bundesamt selbst auf die Erhöhung der Stick-oxid-Emissionen aufgrund einer Software hingewiesen hatte, bevor das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ auf diese Software aufmerksam wurde (vgl. www.tagesschau.de/ausland/audi-ermittlungen-103.html)?
13. Waren Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8 und insbesondere solche Fahrzeuge mit den genannten Motor-Getriebe-Kombinationen Teil der Un-tersuchungen, deren Ergebnisse im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 22. April 2016 dargestellt wurden?
 - a) Wenn ja, warum wurden die unzulässigen Abschalteinrichtungen nicht schon im Rahmen der damaligen Untersuchungen entdeckt?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 4 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des Bundesministeri-ums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden alle Dieselmotor- und Automatikgetriebe-Varianten mit dynamischen Schaltprogrammen der Fahrzeug-modelle der VW-Konzernmarken in die Untersuchungen aufgenommen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat erstmals am 30. Mai 2017 Kenntnis über die in Rede stehenden dynamischen Schaltprogramme mit einer sogenannten „Lenkwinkeler-kennung“ bei den Audi-Modellen A7 und A8 mit den Euro-5-Motoren V6 3,0 TDI und V8 4,2 TDI mit den Getriebevarianten AL 551 und AL 951 er-langt. Nach Auffassung des Kraftfahrt-Bundesamts sind die festgestellten Ab-gasstrategien nicht vorschriftsmäßig und damit unzulässig. Es hat daher einen amtlichen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge zur Herstellung der Vorschriftsmä-ßigkeit angeordnet.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12749, Fragen 20 und 21, verwiesen.

5. Auf welche Weise mindern die nunmehr entdeckten unzulässigen Abschalt-einrichtungen die Stickoxid-Emissionen in den Abgas-Testsituationen?
6. Wie begründet sich die Unzulässigkeit dieser Abschalteinrichtungen?

7. Inwieweit unterscheiden sich diese unzulässigen Abschalteinrichtungen von solchen Abschalteinrichtungen, die die Untersuchungskommission „Volkswagen“ bislang als zulässig eingestuft hatte?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Audi-Modellen A7 und A8 mit den Euro-5-Motoren V6 3,0 TDI und V8 4,2 TDI mit den Getriebevarianten AL 551 und AL 951 haben die Analysen des Kraftfahrt-Bundesamtes ergeben, dass die Fahrzeuge nicht so gebaut worden sind, dass sie die für die Erteilung der Typgenehmigung vorgesehenen Schadstoffgrenzwerte im Getriebebeschaltmodus einhalten. Die Fahrzeuge sind nicht vorschriftsmäßig, weil über die Lenkwinkelerkennung die Schaltstrategie angepasst wird und in der Folge die zulässigen Schadstoffgrenzwerte im Getriebebeschaltmodus überschritten werden.

8. Auf welche Weise wurde die Feststellung der Unzulässigkeit der Abschalteinrichtungen vor der Pressekonferenz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 1. Juni 2017 mit Vertretern von Audi oder Volkswagen erörtert?
9. Welche Gespräche zu den nunmehr entdeckten unzulässigen Abschalteinrichtungen hat es bislang zwischen dem Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Matthias Müller, sowie dem Vorstandsvorsitzenden der Audi AG, Rupert Stadler, gegeben (bitte nach Datum und Gesprächsthemen aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesminister Dobrindt hat die Auffälligkeiten bei Fahrzeugen der Audi-Modellreihen A7 und A8 mit dem Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Matthias Müller, am 1. Juni 2017 erörtert.

10. Haben Audi oder Volkswagen die Feststellung des Kraftfahrt-Bundesamtes geteilt, dass es sich in den vorliegenden Fällen um unzulässige Abschalteinrichtungen handelt, und wenn nein, mit welcher Begründung wurde diese Feststellung abgelehnt?
11. Inwiefern teilt die Bundesregierung insbesondere die Ansicht von Audi, dass es sich nicht um unzulässige Abschalteinrichtungen handele, da Getriebe nicht Teil des Emissionskontrollsystems seien (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/exklusiv-abgasaffaere-audi-chef-stadler-greift-dobrindt-an-1.3532690-2)?
12. Wie definiert die Bundesregierung den Terminus „Emissionskontrollsystem“, und inwiefern sind Getriebe und ihre Software Teil des Emissionskontrollsystems?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Volkswagen hat der Auffassung der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des BMVI zugestimmt, dass die sogenannte „Lenkwinkelerkennung“ in den betroffenen Fahrzeugen der Modelle Audi A7 und A8 nicht vorschriftsmäßig ist.

14. Inwiefern befinden sich unter den Fahrzeugen, die derzeit im Rahmen einer freiwilligen Serviceaktion unter Aufsicht des Kraftfahrt-Bundesamtes umgerüstet werden sollen, Fahrzeuge der Modellreihen A7 und A8 und insbesondere solche Fahrzeuge mit den genannten Motor-Getriebe-Kombinationen?

Derzeit befinden sich keine Fahrzeuge der Modelle A7 und A8 mit den genannten Motor-Getriebe-Kombinationen in den freiwilligen Serviceaktionen.

15. Wie hoch sind die durch die in Rede stehenden Abschalteinrichtungen bedingten Abweichungen bei den getesteten Fahrzeugen jeweils?

Erste Prüfergebnisse zeigten eine Überschreitung des Grenzwertes für NO_x um bis zu ca. 65 Prozent. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat weitere eigene Prüfungen initiiert, deren Ergebnisse liegen noch nicht vor.

16. Wie viele der betroffenen Fahrzeuge sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Derzeit sind in Deutschland 4 212 Fahrzeuge zugelassen. Zusätzlich sind 5 563 Fahrzeuge derzeit außer Betrieb gesetzt. Weitere 2 603 Fahrzeuge haben ein Ausfuhrkennzeichen.

17. Wie viele der betroffenen Fahrzeuge werden derzeit in den Fuhrparks der Bundesministerien und ihrer nachgeordneten Behörden eingesetzt (bitte nach Bundesministerien bzw. nachgeordneten Behörden aufschlüsseln)?

18. Werden betroffene Fahrzeuge derzeit von Bundesministern oder Staatssekretären als Dienstwagen genutzt, und wenn ja, welche Bundesminister und Staatssekretäre nutzen welche betroffenen Fahrzeugmodelle jeweils?

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

Derzeit wird im Fuhrpark des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) ein Audi A8 als Dienstwagen des Bundesministers der Justiz und für Verbraucherschutz eingesetzt. Im nachgeordneten Bereich des Bundesministeriums des Innern (BMI) wird im Fuhrpark des Bundeskriminalamtes (BKA) ein Audi A8, V6-Motor, Getriebe AL 551, eingesetzt. Das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) besitzt im Fuhrpark ebenfalls einen Audi A8.

19. Mit welchen Maßnahmen wird Audi die Konformität der Fahrzeuge wiederherstellen?
20. Wann wird das Kraftfahrt-Bundesamt die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Konformität der betroffenen Fahrzeuge freigeben?
21. Wann wird das Kraftfahrt-Bundesamt einen verbindlichen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge anordnen?
22. Wird das Kraftfahrt-Bundesamt diesen verbindlichen Rückruf erneut über eine nachträgliche Anordnung von Nebenbestimmungen zur EG-Typgenehmigung durchführen, und wenn nein, auf welcher rechtlichen Grundlage wird der verbindliche Rückruf stattdessen durchgeführt?

Die Fragen 19 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12749, Frage 23 verwiesen.

23. Wann sollen die im Rahmen dieses verbindlichen Rückrufs vorgenommenen Umrüstungen abgeschlossen sein?

Die Umrüstungen sollen möglichst zügig nach Freigabe der Rückrufaktion durch das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen.

24. Welche Konsequenzen sind gegenüber den Herstellern und den betroffenen Fahrzeughaltern vorgesehen, wenn die Umrüstungen nicht im vorgesehenen Zeitraum vorgenommen wurden?

Bei Nicht-Teilnahme des Fahrzeughalters oder der Fahrzeughalterin an der Rückrufaktion kann dies – wie bei anderen Fällen von Vorschriftswidrigkeit – im Rahmen der Hauptuntersuchung beanstandet werden und zu einer Betriebsuntersagung nach § 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5542, Frage 23, verwiesen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656).

25. Welche Sanktionen wendet die Bundesregierung gegenüber Audi aufgrund des Einsatzes unzulässiger Abschaltvorrichtungen an?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5542, Frage 23 verwiesen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656).

26. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Abschaltvorrichtungen, die in anderen Motor-Getriebe-Kombinationen mit V6- und V8-Motoren bzw. in anderen Motor-Getriebe-Kombinationen mit den Getrieben AL 551 und AL 951 eingesetzt werden?
27. Inwiefern untersucht das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. die Untersuchungskommission „Volkswagen“ nun andere Motor-Getriebe-Kombinationen mit V6- und V8-Motoren sowie andere Motor-Getriebe-Kombinationen mit den Getriebetypen AL 551 und AL 951?
28. Inwiefern ist die Bundesregierung dem Verdacht nachgegangen, dass auch die CO₂-Emissionen bei Fahrzeugen, in denen ebenfalls das Getriebe AL 551 verbaut wurde, über eine Lenkwinkelerkennung manipuliert werden (vgl. BILD am SONNTAG vom 6. November 2016, Seite 1)?
29. Welche Fahrzeugmodelle mit dem Getriebe AL 551 werden derzeit auf eine mögliche Manipulation von CO₂-Emissionen über eine Lenkwinkelerkennung untersucht?

30. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bei diesen Untersuchungen über Abweichungen bei den CO₂-Emissionen gewonnen?
31. Inwiefern hat sich bei diesen Untersuchungen bestätigt, dass die Abweichungen von CO₂-Emissionen durch den Einsatz unzulässiger Abschalteinrichtungen erzielt werden?

Die Fragen 26 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchungskommission „Volkswagen“ des BMVI untersucht alle Dieselmotor- und Automatikgetriebe-Varianten mit dynamischen Schaltprogrammen der Fahrzeugmodelle der VW-Konzernmarken. Das BMVI hat das Kraftfahrt-Bundesamt mit der Ausweitung der Untersuchungen beauftragt.

Die Untersuchungen zu den CO₂-Emissionen sind bislang nur zu einem Teil abgeschlossen; zu einem anderen Teil dauern sie noch an.

Im Übrigen wird auf den „Zweiten Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 26. Juni 2017 verwiesen, der auf der Internetseite des BMVI öffentlich verfügbar ist.

32. Wird sich die Bundesregierung gegenüber Audi oder Volkswagen nun dafür einsetzen, auch über den 31. Dezember 2017 hinaus gegenüber allen betroffenen Fahrzeughaltern auf die Einrede der Verjährung zu verzichten, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12876, Frage 4, verwiesen.

