

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Remmers, Jörg Cezanne,  
Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/698 –**

### **Laufende Prüfungen der Untersuchungskommission „Volkswagen“**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem die Volkswagen AG (VW) im September 2015 einräumen musste, in ihren in den USA verkauften Dieselfahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen eingesetzt zu haben, wurde bekannt, dass auch die auf dem europäischen Markt in Verkehr gebrachten Fahrzeuge mit unzulässiger Software ausgestattet wurden – und dies nicht nur durch VW.

Daraufhin setzte der damalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt eine „Untersuchungskommission Volkswagen“ (Untersuchungskommission) ein, durch die im Rahmen umfangreicher Messungen das Emissionsverhalten von mehr als 50 Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller mit dem Ziel untersucht wurde, illegale Abschaltstrategien sowie Systematiken zur Prüfstands- und Zykluserkennung aufzudecken.

Hierbei wurden lediglich die PKW der Volkswagengruppe mit dem Motor EA 189 der Gruppe III zugeordnet, d. h. derjenigen, welche VW-Fahrzeuge mit den vom Konzern eingeräumten illegalen Abschaltvorrichtungen umfasste (siehe Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?__blob=publicationFile)), und deren „Wirkung durch die Messungen nachvollzogen werden“ (ebd. S. 110) konnte.

Am 8. Dezember 2017 gab das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) auf seiner Homepage einen Rückruf des Euro 6 Volkswagen Touareg V.6. 3.0 l Euro 6 (Touareg) bekannt ([www.kba.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2017/pm\\_31\\_17\\_Freigabe\\_VW\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.kba.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2017/pm_31_17_Freigabe_VW_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=2), zuletzt abgerufen am 15. Dezember 2017). Gemäß der Pressemitteilung des KBA handele es sich um eine im Realverkehr nicht aktivierte schadstoffmindernde Aufwärmstrategie sowie um eine Strategie, die die Nutzung von Ad Blue unzulässig einschränkt.

Gemäß dem am 22. April 2016 veröffentlichten Bericht der Untersuchungskommission (Bericht) hatte die Untersuchungskommission das Fahrzeug hingegen als unauffällig bewertet (siehe [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?__blob=publicationFile)).

Am 23. Januar 2018 gab das KBA auf seiner Homepage bekannt: „Bei der Überprüfung der Audi 3.0 l Euro 6, Modelle A4, A5, A6, A7, A8, Q5, SQ5, Q7 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden unzulässige Abschaltvorrichtungen nachgewiesen. Die schadstoffmindernde, sogenannte schnelle Motoraufwärmfunktion springt bei diesen Fahrzeugen nahezu nur im Prüfzyklus NEFZ an.“ Als Konsequenz wurden vom KBA „deshalb in den vergangenen Wochen verpflichtende Rückrufe dieser Fahrzeuge angeordnet, um die Vorschriftsmäßigkeit der produzierten Fahrzeuge wiederherzustellen. Davon sind in Deutschland rund 77 600 und weltweit insgesamt rund 127 000 zugelassene Fahrzeuge betroffen“ ([www.kba.de/DE/Home/audi\\_inhalt.html](http://www.kba.de/DE/Home/audi_inhalt.html)).

Das Modell Audi A6 3.0 l wurde ebenfalls im bereits erwähnten Bericht der Untersuchungskommission als unauffällig eingestuft. Zu diesem Fahrzeug wird ausgeführt: „Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die von Audi gewählte Schaltstrategie (Aufwärmstrategie) dem Ziel dient, in kürzerer Zeit den notwendigen Wirkungsgrad des Abgasbehandlungssystems sicherzustellen. Diese Strategie wird nach Herstellerangaben auf dem Prüfstand wie auf der Straße gleichermaßen angewendet. Das untersuchte Fahrzeug hält den NO<sub>x</sub>-Grenzwert von 80 mg/km ein. Bei der Prüfstandsmessung mit warmem Fahrzeug (NEFZ warm) wird der Wert leicht überschritten“ (Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, S. 24 f.). In einem Bericht von „FOCUS ONLINE“ (vgl. [www.focus.de/finanzen/news/zwangsrueckruf-fuer-audis-audi-verwendet-unzulaessige-abschaltvorrichtungen-in-neuen-dieselmodellen\\_id\\_8335858.html](http://www.focus.de/finanzen/news/zwangsrueckruf-fuer-audis-audi-verwendet-unzulaessige-abschaltvorrichtungen-in-neuen-dieselmodellen_id_8335858.html)) wird ein Sprecher der AUDI AG mit der Aussage zitiert, die vom KBA beanstandeten Fahrzeuge seien bereits in einer freiwilligen und kostenlosen Serviceaktion zur Verbesserung der Emissionswerte bei 850 000 Fahrzeugen enthalten.

Dies wirft Fragen nach der Aussagekraft der Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“ sowie zur fortlaufenden Arbeit des KBA im Kontext des Abgasskandals auf.

Am 20. Januar 2018 berichtete zudem „Spiegel Online“, dass laut eines Gutachtens von Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister von der Technischen Universität München für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Nachrüstung von Dieselaautos mit SCR-Katalysatoren möglich ist. Die Stickoxyde würden demnach um 90 Prozent reduziert. Die Kosten für die technischen Maßnahmen werden auf 1300 Euro pro Fahrzeug beziffert (siehe [www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasskandal-gutachten-fordert-hardware-nachruestungen-bei-dieselaautos-a-1188732.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasskandal-gutachten-fordert-hardware-nachruestungen-bei-dieselaautos-a-1188732.html)).

1. Aufgrund welcher Erkenntnisse und welcher Annahmen hat die Untersuchungskommission im Frühjahr letzten Jahres von einer vertieften Prüfung des VW Touareg abgesehen und dieses Fahrzeug als unbedenklich in die Gruppe 1 eingestuft (vgl. Bericht, S. 68)?
12. Aufgrund welcher Erkenntnisse und welcher Annahmen hat die Untersuchungskommission im Frühjahr letzten Jahres von einer vertieften Prüfung des Audi A6 abgesehen und dieses Fahrzeug als unbedenklich in die Gruppe 1 eingestuft (vgl. Bericht, S. 24 f.)?

Die Fragen 1 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ wurden die genannten Fahrzeuge der Kategorie I für Fahrzeuge zugeordnet, da sie in den durchgeführten Messungen ein unauffälliges Verhalten gezeigt hatten.

2. Wurde für den VW Touareg seitens VW und/oder dem Hersteller des Motors (AUDI) eine Erklärung abgegeben, dass keine illegalen Abschaltvorrichtungen eingesetzt wurde, wie dies ausweislich des Berichts für fünf Modelle mit dem Motor der Baureihe EA 288 (ebd., S. 60) der Fall war (bitte begründen)?

Seitens der Volkswagen AG wurde zur Emissionsstrategie des genannten Fahrzeugs eine solche Erklärung abgegeben.

3. Hatte die Volkswagen AG die inzwischen vom KBA nachgewiesenen und beanstandeten Abschaltvorrichtungen des VW Touareg während der Erarbeitung des Berichts offengelegt, und welche genauen Abschaltvorrichtungen wurden im VW Touareg nachgewiesen?

Wenn ja, wie ist das KBA der Frage der Rechtmäßigkeit nachgegangen?

Wenn nein, wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Volkswagen AG gegenüber dem KBA dazu erklärt, dass die Abschaltvorrichtung nicht angegeben worden ist?

Nein.

Das KBA hat diese Abschaltvorrichtungen im Rahmen eigener Untersuchungen ermittelt.

4. In welchen anderen Fahrzeugen ist der betroffene Motor des VW Touareg nach Kenntnis der Bundesregierung verbaut, und mit welchem Ergebnis wurden diese Fahrzeuge auf die Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen getestet (bitte unter Angabe etwaiger Anordnungen zum Rückruf sowie verhängter Sanktionen ausführen)?

Der Motor V6 TDI Gen 2 MP (Mono) mit vergleichbarer Abgasnachbehandlung wurde neben dem VW Touareg auch im Porsche Cayenne, Porsche Macan, Audi Q5 und Audi A8 verbaut. Die applizierten Emissionsstrategien der Fahrzeuge unterscheiden sich dennoch. Die Fahrzeuge sind deshalb Gegenstand von Verwaltungsverfahren in Abhängigkeit von den Gegebenheiten im jeweiligen Einzelfall.

5. Bei welchen Fahrzeugmodellen wurde durch das KBA im Kontext des Abgasskandals ein Verkaufsverbot verfügt, und mit welcher Begründung wurde dieses gegebenenfalls inzwischen wieder aufgehoben?

Verkaufsverbote wurden durch das KBA nicht verhängt.

6. Mit welchen Mitteln wollte sich VW nach Kenntnis der Bundesregierung gegen einen verpflichtenden Rückruf zur Wehr setzen (siehe „Rückruf mit Folgen“, DER SPIEGEL vom 23. September 2017), und wie wurde seitens VW die Ablehnung eines verpflichtenden Rückrufes begründet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Wann wurde VW von der Bundesregierung bzw. dem KBA damit konfrontiert, dass das KBA einen Rückruf für den VW Touareg in Betracht zieht, und welche Treffen und Gespräche fanden daraufhin von der Bundesregierung bzw. dem KBA mit Vertreterinnen und Vertretern von VW wann statt (bitte auch Telefonkonferenzen u. Ä. mit aufführen)?

Am 9. Oktober 2017 wurde VW durch das KBA über die erwogene verwaltungsrechtliche Maßnahme informiert und rechtliches Gehör eingeräumt.

24.10.2017	Besprechung im KBA mit Audi/VW
25.10.2017	Besprechung der Untersuchungskommission VW im BMVI
02.11.2017	Besprechung im KBA mit Audi/VW
09.11.2017	Besprechung im KBA mit Audi/VW
23.11.2017	Besprechung im KBA mit VW
29.11.2017	Besprechung der Untersuchungskommission VW im BMVI

8. Welche eigenen Erkenntnisse haben die Bundesregierung bzw. das KBA veranlasst, den VW Touareg erneut auf den Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen zu überprüfen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 18/13126 verwiesen.

9. Welche Gründe haben nach Kenntnis der Bundesregierung das KBA trotz einer frühen Kenntnis über den Verbau von illegalen Abschaltstrategien dazu veranlasst, mit der Anordnung des Rückrufes solange zu warten, bis das von der Volkswagen AG dem KBA vorgelegte Softwareupdate abgenommen worden ist?

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens teilte VW dem KBA mit, die Produktion umgestellt zu haben und bestätigte am 6. November 2017, alle noch nicht erstzugelassenen Fahrzeuge vor Erstzulassung auf die neue unbedenkliche Software umzurüsten. Nach Überprüfung der von VW vorgelegten Messergebnisse wurde die Rückrufanordnung am 7. Dezember 2017 erlassen.

10. Welche weiteren Bestimmungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung das KBA in der Rückrufanordnung getroffen, um Verbraucherinnen und Verbrauchern vor Nachteilen in Bezug auf Verschlechterungen der Fahrzeugeigenschaften und einer Verjährung von Ansprüchen zu bewahren?

Das KBA hat Auflagen erlassen, die den rechtmäßigen Zustand der Fahrzeuge im Hinblick auf die einzuhaltenden Typgenehmigungsvorschriften umfassend gewährleisten.

11. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Halterinnen und Halter, die nicht an der Nachrüstung teilnehmen, die Fahrzeugzulassung entzogen bzw. das Fahrzeug stillgelegt wird (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/11991 verwiesen.

13. Wann wurde von wem in den „Audi 3.0 l Euro 6“-Modellen nach Kenntnis der Bundesregierung illegale Abschaltvorrichtungen nachgewiesen?
14. Wann hat das KBA verpflichtende Rückrufe für die Audi 3.0 l Euro 6 Modelle angeordnet?

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

In den Bescheiden des KBA vom 1. Dezember 2017 und 19. Januar 2018 wurden unzulässige Abschaltvorrichtungen festgestellt und Nebenbestimmungen erlassen, die verpflichtende Rückrufe zur Folge haben.

15. Warum wurde die Öffentlichkeit vom KBA erst am 23. Januar 2018 informiert, obwohl die verpflichtenden Rückrufe nach Angaben des KBA bereits in den Wochen zuvor angeordnet wurden?

Die Öffentlichkeit wurde informiert, nachdem die Untersuchungen des KBA abgeschlossen und die Anordnungen erlassen waren.

16. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Modelle des Audi 3.0 l Euro 6 bereits Gegenstand eines freiwilligen Rückrufes waren?  
Wenn ja, warum wurde der Rückruf angeordnet, obwohl bereits freiwillige Maßnahmen mit AUDI vereinbart wurden?

Nein.

17. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung von Audi zuvor eine Erklärung abgegeben, dass bei den Fahrzeugen 3.0 l Euro 6 A4, A5, A6, A7, A8, Q5, SQ5 und Q7 keine illegalen Abschaltvorrichtungen eingesetzt wurden, und wenn ja, wann?

Mehrere Staatsanwaltschaften befassen sich mit dem Gesamtsachverhalt. Sie wurden und werden vom KBA informiert.

18. Hatte AUDI die inzwischen vom KBA nachgewiesenen und beanstandeten Abschaltvorrichtungen des Audi A6 während der Erarbeitung des Berichts bereits offengelegt, und welche Abschaltvorrichtungen genau wurden im Audi A6 nachgewiesen?

Wenn ja, wie ist das KBA der Frage der Rechtmäßigkeit nachgegangen?

Wenn nein, wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Firma AUDI gegenüber dem KBA mittlerweile dazu erklärt, dass die Abschaltvorrichtung nicht angegeben worden ist?

Nein.

Das KBA hat diese Abschaltvorrichtungen im Rahmen eigener Untersuchungen ermittelt.

19. In welchen anderen Fahrzeugen ist der betroffene Motor der 3.0 l Motor der Modelle Audi A4, A5, A6, A7, A8, Q5, SQ5 und Q7 nach Kenntnis der Bundesregierung verbaut, und mit welchem Ergebnis wurden diese Fahrzeuge auf die Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen getestet (bitte unter Angabe etwaiger Anordnungen zum Rückruf sowie verhängter Sanktionen ausführen)?

Sind weitere Tests zur Auffindung illegaler Abschaltvorrichtungen vorgesehen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Betroffene 3,0-l-Motoren sind auch im Porsche Cayenne, Porsche Macan und VW Touareg verbaut. Die applizierten Emissionsstrategien der Fahrzeuge unterscheiden sich dennoch. Die Fahrzeuge sind deshalb Gegenstand von Verwaltungsverfahren in Abhängigkeit von den Gegebenheiten im jeweiligen Einzelfall.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Das KBA führt fortlaufend Untersuchungen im Rahmen der Marktüberwachung durch.

20. Wann wurde AUDI von der Bundesregierung bzw. dem KBA damit konfrontiert, dass das KBA einen Rückruf für die vom KBA aufgelisteten Modelle in Betracht zieht, und welche Treffen und Gespräche fanden von der Bundesregierung bzw. dem KBA mit Vertreterinnen und Vertretern von AUDI wann statt (bitte auch Telefonkonferenzen o. Ä. mit aufzuführen)?

Am 9. November 2017 wurde Audi durch das KBA über die erwogene verwaltungsrechtliche Maßnahme informiert und rechtliches Gehör eingeräumt.

09.11.2017	Besprechung im KBA mit Audi/VW
22.11.2017	Telefonkonferenz KBA mit Audi
29.11.2017	Besprechung der Untersuchungskommission VW im BMVI

21. Ist die Aussage von „SPIEGEL ONLINE“, dass das KBA AUDI für das A8-Modell mit einem Zulassungsverbot drohe ([www.spiegel.de/auto/aktuell/dieselskandal-audi-muss-130-000-fahrzeuge-umruesten-a-1189008.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/dieselskandal-audi-muss-130-000-fahrzeuge-umruesten-a-1189008.html)) richtig?

Unter welchen Bedingungen könnte ein solches Zulassungsverbot erlassen bzw. unter welchen Bedingungen könnte es von AUDI vermieden werden?

Das KBA hat Audi am 19. Januar 2018 aufgegeben, dass schon produzierte, aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene, Fahrzeuge vor der Erstzulassung in einen vom KBA freigegebenen, vorschriftsmäßigen Zustand gebracht werden.

Betriebsuntersagungen und Betriebsbeschränkungen für nicht vorschriftsmäßige Fahrzeuge werden durch die zuständige Behörde auf Grundlage von § 5 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) erlassen.

22. Geht die Bundesregierung bzw. das KBA im Rahmen der hier genannten angeordneten Rückrufe von VW- und AUDI-Modellen jeweils von einer rechtswidrigen Abschaltvorrichtung aus (bitte jeweils begründen)?

Wenn ja, wurde dies vom KBA in dem Bescheid gegenüber der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG bestandskräftig festgestellt?

Die gefundenen Emissionsstrategien erfüllen die Voraussetzungen einer Abschaltvorrichtung nach Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Dies wurde in den Bescheiden an die Volkswagen AG bzw. die Audi AG festgestellt. Allerdings sind noch nicht alle Bescheide bestandskräftig.

23. Mit welchem Ergebnis wurde die Prüfung eines Softwareupdates für die Opel Automobil GmbH (siehe „Rückruf mit Folgen“, in: DER SPIEGEL vom 23. September 2017) nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen, und welche Prüfungen wurden an Opel-Modellen mit ähnlicher Technik, allen voran in den Modellen Astra und Insignia, mit welchem Ergebnis vorgenommen?

Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bzw. das KBA aus diesen Ergebnissen gezogen bzw. welche Konsequenzen werden gezogen?

Die Softwareupdates der Opel SCR-Konzepte sind vom KBA positiv bewertet worden bis auf eine Version des Zafira 1,6 l, dessen Prüfung noch andauert. Die Untersuchungen der Modelle Astra, Corsa und Insignia mit Stickoxidspeicherkatalysator (LNT) dauern an.

24. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass der VW-Bus T6 mit Dieselmotoren der Euro-6-Norm von einem emissionsbedingten Rückruf betroffen ist ([www.auto-motor-und-sport.de/news/neuer-vw-t6-mit-abgas-problemen-alle-infos-zum-rueckruf-714006.html](http://www.auto-motor-und-sport.de/news/neuer-vw-t6-mit-abgas-problemen-alle-infos-zum-rueckruf-714006.html)) (bitte begründen), und wann wurden gegebenenfalls softwarebasierte Abhilfemaßnahmen vom KBA geprüft bzw. sogar abgenommen?

Die Untersuchungen des KBA zum VW Transporter T6 sind noch nicht vollständig abgeschlossen.

25. Durch den Einsatz welcher Methoden wies das KBA den Einsatz der in der Vorbemerkung genannten Abschaltvorrichtungen nach (gegebenenfalls unter Darstellung weiterer gefundener Abschaltvorrichtungen ausführen), und inwieweit kamen diese Methoden in der Arbeit der Untersuchungskommission vor Erscheinen deren Berichts zum Einsatz?

Werden die gegebenenfalls neuen Methoden inzwischen permanent durch das Kraftfahrt-Bundesamt eingesetzt (bitte begründen)?

Wenn nein, warum (jeweils) nicht?

Das KBA konnte Abschaltvorrichtungen durch Analyse der applizierten Motorsteuerungssoftware in Verbindung mit gezielten Abgasmessungen feststellen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

26. Kann die Bundesregierung vor dem Hintergrund der beim VW Touareg sowie bei den „Audi 3.0 l Euro 6“-Modellen festgestellten Abschaltvorrichtungen ausschließen, dass bei weiteren bereits vom KBA getesteten Fahrzeugen illegale Abschaltvorrichtungen zum Einsatz kamen bzw. kommen (bitte begründen)?

Wenn nein, wann und wie (Umfang und Methoden) wird die Bundesregierung eine umfassende Überprüfung von Bestandsfahrzeugen insbesondere im Bereich der Euro-6-Diesel durchführen?

Wann und woher erlangte die Bundesregierung bzw. das KBA nach Veröffentlichung des ersten Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ weitere Anhaltspunkte, Hinweise oder Indizien, die Anlass zu weiteren Prüfungen an bereits untersuchten Fahrzeugen gaben?

Das KBA führt eigene umfassende Emissionsmessungen durch. Darüber hinaus wird begründeten Hinweisen nachgegangen. Es werden aktuell 60 bis 70 Fahrzeuge pro Jahr überprüft.

27. Welche Hersteller haben bezüglich welcher Modelle gegenüber dem KBA erklärt, keine illegalen Abschaltvorrichtungen (inklusive Aufwärmstrategien, Prüfstands- und Zykluserkennung) einzusetzen (bitte unter Angabe der Baureihe, der Euro-Norm und der Motorensie auführen)?

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 2016/646 beinhaltet jede vom KBA nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilte Emissionstypgenehmigung die genannte Herstellererklärung (Emissionsstufe Euro 6).

Durch das KBA wurden folgenden Herstellern Emissionstypgenehmigungen nach dem Stand der Verordnung (EU) Nr. 2016/646 und höher erteilt: Alpina; AVTOVAZ, Bugatti, Daimler, Mercedes-AMG, Mitsubishi, Porsche, Subaru, MAN, Volkswagen.

28. Welche Fahrzeugtypen welcher Hersteller wurden daraufhin vom KBA erneut mit jeweils welchen neuen, zusätzlichen Methoden untersucht?
30. Bei welchen weiteren von der Untersuchungskommission „Volkswagen“ untersuchten und im Bericht aufgeführten Fahrzeugen liegen der Bundesregierung inzwischen Hinweise bzw. sogar Kenntnisse auf die Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen vor (bitte unter Angabe der jeweiligen Hinweisgeber ausführen)?

Die Fragen 28 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die folgenden im Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 29. April 2016 enthaltenen Fahrzeuge wurden erneut durch Analyse von Motorsteuerungssoftware überprüft. Diese Untersuchungen sind teilweise noch nicht abgeschlossen.

- Audi A6 3.0 l EU6
- Mazda 6 2.2 l EU6
- Mercedes C220 EU6
- VW Touareg 3.0 l EU6
- Porsche Macan 3.0 l EU6.

29. Sind im Zuge der weiteren Untersuchungen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ bzw. der sogenannten „Doping-Tests“ ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/abgas-thematik.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/abgas-thematik.html)) regelmäßige weitere Tests zur Auffindung illegaler Abschalteinrichtungen vorgesehen?

Wenn ja, welche und an welchen Fahrzeugen sollen diese durchgeführt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Es werden Rollenprüfstandsprüfungen, PEMS-Tests und Softwareuntersuchungen vorwiegend an Pkw und leichten Nutzfahrzeugen durchgeführt.

31. Sind aufgrund des Einsatzes der vorgefundenen Abschalteinrichtungen aus Sicht der Bundesregierung die Voraussetzungen für die Erhebung eines Bußgeldes aufgrund des Feilbietens von Fahrzeugen ohne gültige Typengenehmigung gegeben?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, beabsichtigt die Bundesregierung die notwendigen Maßnahmen zur Erhebung eines Bußgeldes gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG zu veranlassen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Volkswagen AG und die Audi AG auch nach Bekanntwerden des Einsatzes illegaler Abschalteinrichtungen weiterhin rechtswidrige Abschalteinrichtungen eingesetzt haben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Bezüglich der betroffenen Fahrzeuge der VW AG laufen staatsanwaltliche Ermittlungsverfahren.

32. Welche wissenschaftlichen Untersuchungen zur Möglichkeit der technischen Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/378) hat die Bundesregierung seit Anfang 2016 beauftragt?

a) Welche Aufgabenstellung hatten diese?

b) Wer war jeweils Auftragnehmerin/Auftragnehmer?

c) Wie hoch war/ist jeweils die Vergütung?

d) Sind diese Untersuchungen jeweils bereits abgeschlossen?

e) Für gegebenenfalls welche Fahrzeugmodelle welcher Hersteller wurde eine technische Nachrüstbarkeit mit jeweils welcher NO<sub>x</sub>-Minderung nachgewiesen?

f) Für gegebenenfalls welche Fahrzeugmodelle welcher Hersteller konnte eine technische Nachrüstbarkeit zur NO<sub>x</sub>-Minderung jeweils nicht nachgewiesen werden?

33. Teilt die Bundesregierung die in „SPIEGEL ONLINE“ zitierten Aussagen aus dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister zur möglichen Nachrüstung von Diesel-Autos (bitte begründen)?

34. Bis wann wird sich die Bundesregierung fachlich zu der Studie von Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister positionieren (bitte begründen; siehe Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 78 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Plenarprotokoll 19/10, S. 771(B))?

Warum ist dies bislang noch nicht erfolgt, obwohl dieses Gutachten in der Arbeitsgruppe 1 des von der Bundesregierung ins Leben gerufenen Nationalen Forums Diesel vorgelegt und dort besprochen wurde (siehe Bundestagsdrucksache 19/378)?

Die Fragen 32 bis 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat wissenschaftliche Untersuchungen zur Möglichkeit der Hardware-Nachrüstungen von Diesel-Fahrzeugen beauftragt (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge). Die Bewertung der Untersuchungen ist noch nicht abgeschlossen.

Insoweit wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 78 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Plenarprotokoll 19/10, verwiesen.

35. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass reine Softwareupdates durch die Hersteller von Diesel-Fahrzeugen nicht ausreichend sind, sondern technische Nachrüstungen mit SCR-Systemen erforderlich sind (bitte begründen)?

36. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen zur Nachrüstung von Diesel-Autos mit SCR-Systemen?

Wenn ja, wie soll diese ausgestaltet werden?

Wenn nein, warum ist eine solche Planung zum Schutz der Gesundheit und des Lebens der Allgemeinheit durch die Bundesregierung nicht geplant?

Die Fragen 35 und 36 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Expertenrunde 1 des Nationalen Forums Diesel hat den Auftrag, die Möglichkeiten weitergehender hardwareseitiger Nachrüstungen von Diesel-Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zu überprüfen. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen.



