

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Stefan Wenzel, Anja Piel, Imke Byl, Detlev Schulz-Hendel (Bündnis 90/Die Grünen)

Fragen zum Schutz der Gesundheit, zur Nachrüstung und zur Wirkung von Software-Updates bei Kraftfahrzeugen

Anfrage der Abgeordneten Stefan Wenzel, Anja Piel, Imke Byl, Detlev Schulz-Hendel (Bündnis 90/Die Grünen) an die Landesregierung, eingegangen am

Am 11.9.19 berichtet das Handelsblatt, dass das Umweltbundesamt angesichts neuer Daten zu Diesel-Abgasen auf die technische Nachrüstung älterer Autos mit modernen Katalysatoren pocht. „Neue Messwerte und die Berücksichtigung zusätzlicher realer Fahrsituationen zeigen, dass gerade Euro-5-Fahrzeuge, die noch vor wenigen Jahren verkauft wurden, besonders hohe Stickstoffoxidemissionen im Realbetrieb aufweisen“. Die neuen Messungen und Berechnungen haben laut UBA gezeigt, dass der NOx-Ausstoß von Dieselautos der EU-Abgasnormen Euro 3 bis 6c im realen Fahrbetrieb teils noch höher liege als bisher angenommen. Das UBA hat mit fünf anderen europäischen Umwelt- und Verkehrsbehörden zusammengearbeitet. Grundlage sei die neue Fassung des amtlichen Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs. Die Berechnungen seien jetzt realitätsnäher, teilte das Amt mit, etwa was Ladung und Fahrsituationen angehe.

Lag laut der Vorgängerversion des Emissionshandbuchs der NOx-Ausstoß auf der Straße für Euro-5-Diesel noch im Schnitt bei 906 Milligramm pro Kilometer, sind es jetzt laut UBA im Schnitt 950. Für die Abgasnormen Euro 6a, b und c würden nun statt 507 Milligramm pro Kilometer 614 Milligramm berechnet. Diesel der Abgasnorm Euro 6d-TEMP, für die andere Messmethoden vorgeschrieben sind, hielten die EU-Vorgaben dagegen auch im Realbetrieb ein. Im Schnitt kämen sie auf durchschnittlich 46 Milligramm pro Kilometer, machten aber bisher nur fünf Prozent des Fahrzeugbestandes bei Diesel-Pkw aus.

„rbb24.de“ berichtete am 5.9.19: „Diesel-Autos von Volkswagen stoßen trotz Software-Updates noch immer große Mengen Schadstoffe aus. Nach Recherchen des ARD-Politikmagazins "Kontraste" wird die Abgasreinigung bei bestimmten Temperaturen deutlich gedrosselt - und zwar, sobald die Temperaturen unter 15 Grad fallen oder über 33 Grad steigen. In Fachkreisen spricht man von einem "Thermofenster". Wenn es draußen kühler wird, bringt den Recherchen zufolge die neue Software bei den VW-Diesel-Autos keine Verbesserung beim Stickoxid-Ausstoß. ... Der Verwaltungsrechtler Professor Martin Führ von der Hochschule Darmstadt hält solche Thermofenster allerdings für illegal: "Auch das Thermofenster ist eine Abschaltvorrichtung und Abschaltvorrichtungen sind verboten. Der Begriff verschleiern den Umstand, dass die Abgasreinigung ausgeschaltet wird, es sind weite Bereiche der normalen Temperaturen, die wir hier in Mitteleuropa haben, nicht erfasst, und das ist nicht erlaubt." ... Auch der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages kommt in einem Gutachten zum Schluss, dass solche Thermofenster in der Abgasreinigung illegal sind. Das dem Verkehrsministerium unterstellte Kraftfahrtbundesamt aber hat die Updates für die VW-Motoren genehmigt – mitsamt Thermofenster. ... Experten gehen davon aus, dass nicht nur VW, sondern so gut wie alle Diesel-Hersteller mit fragwürdigen Thermofenstern arbeiten.“

Die Zeit berichtete am 2.8.17: „Die deutschen Autohersteller haben zugesagt, insgesamt etwa fünf Millionen Dieselfahrzeuge mit Software-Updates nachzurüsten. Das teilte der Verband der Deut-

schen Automobilindustrie als Ergebnis des Dieselpfahls mit. In der Zahl seien bereits die 2,5 Millionen VW-Dieselfahrzeuge enthalten, die nach Bekanntwerden des Skandals ein Softwareupdate erhalten hatten. Es gehe um Fahrzeuge mit den Abgasgrenzwerten Euro 5 und Euro 6.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Sind die vom Verband der Automobilindustrie beim Dieselpfahl zugesagten Software-Updates zwischenzeitlich umgesetzt?
2. Wenn ja, wie viele Fahrzeuge haben die Hersteller, die Fahrzeuge auf dem deutschen Markt verkauft haben, jeweils mit Software-Updates versehen? (Bitte Hersteller einzeln nennen)
3. Wenn nein, wie viele Fahrzeuge haben die Hersteller, die Fahrzeuge auf dem deutschen Markt verkauft haben, jeweils noch nicht mit Software-Updates versehen? (Bitte Hersteller einzeln nennen)
4. Trifft es zu, dass Volkswagen Software mit den o.g. „Thermofenstern“ installiert hat?
5. Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass angesichts der Durchschnittstemperaturen in Deutschland damit an weit mehr als der Hälfte der Tage des Jahres die Abgasreinigung der Volkswagen-Fahrzeuge mit Software-Updates abgeschaltet wäre?
6. Wenn nein, wie begründet die Landesregierung diese Einschätzung?
7. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zum Einsatz von „Thermofenstern“ bei anderen Herstellern, die Fahrzeuge in Deutschland verkauft haben?
8. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu Berichten über den möglichen Einbau von Abschaltvorrichtungen in EURO 6 Motoren (Tagesschau, 12.9.19, Weitere Abschaltvorrichtungen bei VW?)