

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Remmers, Jörg Cezanne,
Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/2390 –**

Einsatz von Abschaltvorrichtungen bei Audi

Vorbemerkung der Fragesteller

Das „manager magazin“ berichtete am 8. Mai 2018, dass in Fahrzeugen der Baureihe A6 des Herstellers Audi AG eine neue Art von Abschaltvorrichtungen gefunden wurde. Demnach werde 2 400 Kilometer, bevor das vorrätige AdBlue aufgebraucht ist, das SCR-System (SCR = Selektive katalytische Reduktion) stark heruntergeregelt. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) habe eine amtliche Anhörung wegen des Verdachts einer unzulässigen Abschaltvorrichtung eingeleitet (www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/abgasskandal-kba-prueft-aktuellen-audi-a6-auf-betrugssoftware-a-1206807.html).

1. Wann hat das KBA oder die Bundesregierung selbst bei Fahrzeugen des Modells A6 des Herstellers Audi die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Abschaltvorrichtungen festgestellt?

Bei welchen Motorvarianten und mit welchen Methoden wurden diese festgestellt?

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat mit der Prüfung der Modelle Audi A6 und Audi A7, jeweils mit 3,0 l Dieselmotor (Euro 6) und den Motorkennbuchstaben CRT im April 2018 begonnen. Anfang Mai 2017 hat die Audi AG den Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung eingeräumt. Die verwendete Emissionsstrategie wurde vom KBA als unzulässige Abschaltvorrichtung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingestuft.

2. Ist es zutreffend, dass das KBA – ggf. unter Beteiligung der Bundesregierung – bereits eine amtliche Anhörung bezüglich dieses Verdachts auf den Einsatz einer unzulässigen Abschalteinrichtung durchgeführt hat?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht, und wann soll diese mit welchen Akteuren erfolgen?

3. Welche weiteren Maßnahmen hat das KBA nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen, um dem Verdacht auf Einsatz einer illegalen Abschalteinrichtung nachzugehen und ggf. Abhilfe zu schaffen?

8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob die Produktion betroffener Fahrzeuge gestoppt wurde (siehe www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/abgasskandal-kba-prueft-aktuellen-audi-a6-auf-betrugssoftware-a-1206807.html) (bitte begründen), und auf Basis welcher Entscheidung (Anordnung des KBA, freiwillige Maßnahme des Herstellers etc.) wurde die Produktion ggf. gestoppt?

Ist darüber hinaus nach Kenntnis der Bundesregierung der Verkauf betroffener Fahrzeuge in Deutschland gestoppt worden (bitte begründen), und wenn ja, auf welcher Basis (Anordnung des KBA, freiwillige Maßnahme des Herstellers etc.), und welcher Entscheidung?

11. Welche Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung bezüglich dieser Fahrzeuge seitens des KBA bereits durchgeführt?
12. Plant das KBA einen verpflichtenden Rückruf oder den Entzug einer Typgenehmigung betroffener und in Deutschland typgenehmigter Fahrzeuge, und hat die Bundesregierung das KBA zu entsprechenden Maßnahmen veranlasst (bitte begründen)?

Die Fragen 2, 3, 8, 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA hat im Mai 2018 wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung ein Anhörungsverfahren nach § 28 Absatz 1 VwVfG eingeleitet. Nach Ablauf der Anhörungsfrist und basierend auf § 25 Absatz 1 der EG-Fahrzeuggenehmungsverordnung hat das KBA am 4. Juni 2018 einen Bescheid erlassen, mit dem nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung angeordnet werden, um die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge herzustellen. Damit wird der Hersteller verpflichtet, die Produktion so umzustellen, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 im Emissionskontrollsystem mehr verbaut werden. Im Weiteren wird dem Hersteller auferlegt, die Auslieferung von nicht umgerüsteten Fahrzeugen in den Handel zu stoppen. Gleichzeitig ordnete das KBA ein Zulassungsverbot für betroffene und bereits im Handel befindliche Fahrzeuge und einen Rückruf für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge an.

4. Liegen der Bundesregierung Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Abschalteinrichtung auch bei anderen Fahrzeugen ggf. auch anderer Hersteller eingesetzt wurde (bitte begründen), und wenn ja, bei welchen?

Die Abschalteinrichtung wird in den Modellen Audi A6 und Audi A7 mit 3,0 l Dieselmotor (Euro 6) mit den Motorkennbuchstaben CRT eingesetzt. Das KBA hat die Prüfungen nochmal ausgeweitet.

5. Bei wie vielen Fahrzeugen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung diese Abschaltvorrichtung eingesetzt (bitte tabellarisch nach Modell, jeweiliger Zulassungszahl in Deutschland sowie Anzahl der Exportfahrzeuge auflühren)?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Fahrzeuge der Marke Audi A 6, bei denen eine Abschaltvorrichtung, wie in der Vorbemerkung der Fragesteller beschrieben, festgestellt wurde bzw. der diesbezügliche Verdacht besteht, in anderen Ländern typgenehmigt worden sind?

Wenn ja, wie viele dieser Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?

Die Fragen 5 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Weltweit sind rund 60 000 Fahrzeuge betroffen, davon 33 000 in Deutschland.

Die Emissionstypgenehmigungen für die in Rede stehenden Fahrzeuge wurden von der luxemburgischen Behörde SNCH erteilt. Die Gesamtfahrzeugsartgenehmigung wurde vom KBA erteilt.

Im Übrigen wird auf die auf der Internetseite des KBA frei verfügbaren Informationen verwiesen.

6. Hat die „Untersuchungskommission Volkswagen“ bereits im Vorfeld eines oder mehrere der betroffenen Modelle getestet?

Wenn ja, welche, und mit jeweils welchem Ergebnis?

Die Untersuchungskommission „Volkswagen“ hat einen Audi A6 mit einem Motor mit dem Motorkennbuchstaben CRTE getestet. Es wurde jedoch kein Fahrzeug der Modelle Audi A6 und A7 mit dem Motorkennbuchstaben CRT getestet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Bei welchen Randbedingungen regelt nach Kenntnis der Bundesregierung die presseöffentlich bekannt gewordene Abschaltvorrichtung das SCR-System mit welcher Wirkung herunter?

Die Abschaltvorrichtung reduziert den SCR-Wirkungsgrad ab einer Reagens-Restreichweite von 2 400 km. Dadurch werden die NO_x-Emissionen unzulässig erhöht.

9. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Halterin oder der Halter des Fahrzeugs fahrzeugseitig über einen geringen Stand des AdBlue-Tanks informiert (Tankanzeige, Warnleuchte o. Ä.)?

Das Aufforderungssystem funktioniert nach den Vorgaben von Anhang XVI der Verordnung (EG) Nr. 692/2008.

13. Auf welcher Rechtsgrundlage können nach Auffassung der Bundesregierung betroffene Fahrzeuge zurückgerufen werden, die nicht in Deutschland typgenehmigt wurden, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung diesbezüglich ergreifen?

Grundlage für Fahrzeugrückrufe ist der § 7 Absatz 2 der EG-Fahrzeugsartgenehmigungsverordnung (EG-FGV) in Verbindung mit Artikel 32 der Richtlinie 2007/46/EG.

14. Welche Gespräche hat es mit welchem Ergebnis seitens der Bundesregierung bzw. dem KBA und Typgenehmigungsbehörden im Ausland in diesem Kontext gegeben (bitte unter Angabe der Typgenehmigungsbehörden auflühren), und in welcher Weise hat die Bundesregierung die EU-Kommission einbezogen?

Das KBA hatte im Zuge des Verwaltungsverfahrens die eingeleiteten Maßnahmen mit der luxemburgischen Genehmigungsbehörde abgestimmt. Außerdem wurden die EU-Kommission und die Mitgliedstaaten offiziell über die Erkenntnisse informiert.

15. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslieferung dieser Fahrzeuge von Deutschland ins Ausland untersagt?

Falls ja, auf welcher gesetzlichen Grundlage?

Nein.