

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/12031 –**

Umgang der Bundesregierung mit Abgasmanipulationen bei Audi-Fahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat in den vergangenen Jahren mehrere verpflichtende Rückrufe für Fahrzeuge unterschiedlicher Modelle des Autoherstellers Audi aufgrund von Abgasmanipulationen angeordnet (vgl. Fragen 1 bis 4 dieser Kleinen Anfrage).

Nach Recherchen des „Bayerischen Rundfunks“ und des „Handelsblatts“ wurde Audi bei bestimmten Modellen jedoch lediglich verpflichtet, eine einzige Abschalteinrichtung zu entfernen, obwohl insgesamt vier Abschalteinrichtungen die Abgasreinigung beeinflussen sollen (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx). Unter Berufung auf Unterlagen des KBA heißt es, dass Audi die drei zusätzlichen Abschalteinrichtungen freiwillig entfernen könne (vgl. ebd.). Zudem gehe aus den Unterlagen hervor, dass das KBA die meisten Modelle nicht selbst geprüft, sondern sich auf Angaben des Unternehmens gestützt habe (vgl. ebd., vgl. auch www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/der-vw-konzern-im-dieselskandal-warum-das-kba-bei-audi-so-lange-weggesehen-hat/24505576.html).

Weiterhin heißt es in der Berichterstattung, dass längst nicht alle angeordneten Rückrufe auch tatsächlich begonnen hätten, da noch nicht alle von Audi vorgelegten Software-Updates genehmigt seien, bzw. da Audi noch nicht alle Software-Updates zur Freigabe durch das KBA vorgelegt habe (vgl. ebd.). Darüber hinaus habe das KBA nicht für alle Fahrzeuge, in denen sich unter Berufung auf Vermerke des KBA illegale Abschalteinrichtungen befinden, überhaupt einen verpflichtenden Rückruf angeordnet: Verwiesen wird auf bestimmte von 2003 bis 2010 produzierte Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/abgas-manipulationen-schon-lange-ein-offenes-geheimnis-bei-audi,RUu0EWf).

In der Berichterstattung wird auch eine offenbar unzureichende Kooperation mit der Staatsanwaltschaft München II thematisiert. So habe die Staatsanwaltschaft das KBA im Januar 2016 aufgefordert, bei Erkenntnissen über illegale Abschalteinrichtungen zunächst die Staatsanwaltschaft und nicht Audi zu kontak-

tieren (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUSbEwx). Da die Staatsanwaltschaft später, im Juni 2017, zunächst aus den Medien vom einem Rückruf erfahren habe, habe die Staatsanwaltschaft in einem Brief an das KBA darauf hingewiesen, dass „eine nur eingeschränkte Kooperation mit den Strafverfolgungsbehörden – erst recht, wenn von deren Seite eine klare Aufforderung erfolgte – den Straftatbestand der (mindestens versuchten) Strafvereitelung erfüllen kann“ (ebd.).

1. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der Modelle Audi A4, Audi A5, Audi A6, Audi A7, Audi A8, Audi Q5, Audi SQ5 und Audi Q7 mit 3,0-Liter-Motor (Euro 6), die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (vgl. www.kba.de/DE/Presse/Archiv/Abgasthematik/audi_3_0_inhalt.html; bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
2. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der Modelle Audi A7 und Audi A8 mit den Euro-5-Motoren V6 3,0 TDI und V8 4,2 TDI mit den Getriebevarianten AL 551 und AL 951, die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 4 und 13 auf Bundestagsdrucksache 18/13118; bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
3. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der Modelle Audi A7 und Audi A8 mit 3,0-Liter-Motor (Euro 6), die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (www.kba.de/DE/Presse/Archiv/Abgasthematik/audi_A6_A7_inhalt.html; bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
4. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen des Modells Audi A8 mit 4,2-Liter-Motor (Euro 6), die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (www.audi-mediacycenter.com/de/pressemitteilungen/audi-ruft-in-europa-rund-5000-a8-mit-v8-tdi-motor-zurueck-9539)?
10. Welche illegalen Abschalteinrichtungen befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
11. Wann hat das KBA erstmals die Illegalität der Abschalteinrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle festgestellt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
14. In welchen Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle befinden sich die in der Presseberichterstattung genannten vier Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUSbEwx)?
15. Auf welche Weise wirken diese vier Abschalteinrichtungen jeweils?
28. Wie viele Fahrzeuge der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle müssen aufgrund illegaler Abschalteinrichtungen verpflichtend zurückgerufen werden (bitte unter Nennung der absoluten Anzahl pro Modell beantworten)?

Die Fragen 1 bis 4, 10 bis 11, 14 bis 15 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Übersicht der Fahrzeugmodelle, bei denen eine Abschaltvorrichtung festgestellt wurde, kann auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) unter dem folgenden Link abgerufen werden: www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Abgasthematik/abgasthematik_node.html.

Folgende Abschaltvorrichtungen wurden dabei identifiziert: Aufheizstrategie (intensives Heizen des Katalysators), Überdosierung der wässrigen Harnstofflösung und kein Wiedereintritt in die Aufheizstrategie. Diese Abschaltungen beeinflussen im neuen Europäischen Fahrzyklus das Emissionsverhalten des Fahrzeugs. Zusätzlich erfolgt eine Wirkungsgradreduzierung des SCR-Systems im Realbetrieb. Diese Maßnahme führen jeweils zu erhöhten NO_x-Emissionen.

Von den in den Fragen 1 bis 4 genannten Fahrzeugmodellen sind rund 122 800 Fahrzeuge durch einen Bescheid des KBA mit einem verpflichtenden Rückruf belegt worden.

5. Bei welchen Audi-Modellen laufen derzeit Untersuchungen im KBA oder der Bundesregierung zur Frage, ob illegale Abschaltvorrichtungen eingesetzt werden?
6. Bei welchen Audi-Modellen der Abgasnorm Euro 4 laufen derzeit Untersuchungen im KBA oder der Bundesregierung zur Frage, ob über eine illegale Lenkwinkelerkennung hinaus illegale Abschaltvorrichtungen eingesetzt werden?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu laufenden Verwaltungsverfahren und aktuellen Prüfungen im Rahmen der Marktüberwachung können keine Angaben gemacht werden.

7. Von welchen Abschaltvorrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle, gleich ob legal oder illegal, haben das KBA oder die Bundesregierung durch eigenes Personal bzw. durch eigene Untersuchungen, also ohne Unterstützung von Audi oder externer Dienstleister, Kenntnis erlangt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
8. Von welchen Abschaltvorrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle, gleich ob legal oder illegal, haben das KBA oder die Bundesregierung mit Unterstützung externer Dienstleister, jedoch ohne Audi, Kenntnis erlangt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
9. Von welchen Abschaltvorrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle, gleich ob legal oder illegal, haben das KBA oder die Bundesregierung aufgrund von Informationen durch Audi Kenntnis erlangt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die KBA-Ermittlungen zu Abschaltvorrichtungen wurden aus eigenen und Herstellermessungen, eigenen Softwareuntersuchungen und wiederholter, gezielter Befragung des Herstellers gewonnen, so dass man die Untersuchungen nicht in die unterschiedlichen Kategorien aufteilen kann. Eine Aufschlüsselung entsprechend der Fragen 7 bis 9 ist daher nicht möglich. Aufgrund der Vielzahl der Motorenkonzepte dauern die Untersuchungen des KBA weiterhin an.

12. Hat das KBA in jedem Fall einer illegalen Abschalteinrichtung das Vorhandensein, die Wirkung und insbesondere die Illegalität unabhängig vom Hersteller bestätigt?
13. Hat das KBA in jedem Fall einer legalen Abschalteinrichtung das Vorhandensein, die Wirkung und insbesondere die Legalität unabhängig vom Hersteller bestätigt?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ermittlung der Zulässigkeit einer Abschalteinrichtung erfolgt durch das KBA unabhängig von der Bewertung der Hersteller.

16. Aus welchen Gründen ist eine dieser Abschalteinrichtungen (Strategie A) laut Presseberichten unter Berufung auf Bescheide des KBA illegal (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx)?
17. Aus welchen Gründen sind drei dieser Abschalteinrichtungen (Strategien B, C und D) laut Presseberichten unter Berufung auf Bescheide des KBA jeweils legal (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx)?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Abschalteinrichtungen sind immer dann unzulässig, wenn sie nicht den Ausnahmetatbestände des Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 entsprechen.

18. In welchen Modellen der Schadstoffklasse Euro 4 kam zwischen 2003 und 2010 eine Abschalteinrichtung zum Einsatz, die das nach Angaben aus der Berichterstattung in einem Vermerk vom 26. Juli 2018 als „unzulässige Abschalteinrichtung“ einstuft (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/abgas-manipulationen-schon-lange-ein-offenes-geheimnis-bei-audi,RUu0EWf)?
19. In wie vielen Fahrzeugen befindet sich diese illegale Abschalteinrichtung (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
20. Aus welchen Gründen hat das KBA bei diesen Fahrzeugen nach Angaben aus der Berichterstattung bislang noch keinen verpflichtenden Rückruf angeordnet (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/abgas-manipulationen-schon-lange-ein-offenes-geheimnis-bei-audi,RUu0EWf)?

Die Fragen 18 bis 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sachverhaltsermittlung durch das KBA ist noch nicht abgeschlossen. Es laufen noch Fahrzeugprüfungen.

21. Welche Gespräche zwischen Vertretern von Audi auf der einen Seite und Vertretern des KBA, des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des Bundesverkehrsministeriums auf der anderen Seite hat es seit September 2015 in Bezug auf mögliche Abgasmanipulationen bei Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Fahrzeugmodelle gegeben (bitte jeweils unter Angabe des Datums, der Teilnehmer, des Themas und der besprochenen Fahrzeugmodelle beantworten)?
22. Welche weiteren Gespräche zwischen Vertretern von Audi auf der einen Seite und Vertretern des KBA, des Bundesverkehrsministeriums oder der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des Bundesverkehrsministeriums auf der anderen Seite hat es seit September 2015 in Bezug auf mögliche Abgasmanipulationen bei Audi-Fahrzeugen gegeben (bitte jeweils unter Angabe des Datums, der Teilnehmer, des Themas und der besprochenen Fahrzeugmodelle beantworten)?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit September 2015 haben fortlaufend Gespräche zwischen Vertretern von Audi und dem KBA, BMVI oder der Untersuchungskommission „Volkswagen“ stattgefunden, um den Sachverhalt schnellstmöglich zu untersuchen. Eine Verpflichtung zur Erfassung all dieser Kontakte besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

23. An welchem Tag im Januar 2016 informierte die Staatsanwaltschaft München II das KBA oder die Bundesregierung darüber, dass die Staatsanwaltschaft noch vor der Kontaktaufnahme mit Audi über illegale Abschalteinrichtungen informiert werden wolle (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-diesellaefere-bei-audi-groesser-als-bekannt, RUsbEwx)?

Das KBA hat am 22. Januar 2016 ein entsprechendes Schreiben der Staatsanwaltschaft München II erhalten.

24. In welchen Fällen haben das KBA oder die Bundesregierung erst nach einer Kontaktaufnahme mit Audi die Staatsanwaltschaft über illegale Abschalteinrichtungen informiert?

Im Rahmen der Ermittlungen des KBA wurde der Hersteller Audi AG bei begründetem Verdacht auf eine unzulässige Abschalteinrichtung angehört (§ 28 Verwaltungsverfahrensgesetz). Bei Bestätigung des Verdachts wurde die zuständige Staatsanwaltschaft informiert.

25. An welchem Tag im Juni 2017 erreichte das KBA das Schreiben der Staatsanwaltschaft München II, in dem das KBA oder die Bundesregierung darauf hingewiesen wurde, dass „eine nur eingeschränkte Kooperation mit den Strafverfolgungsbehörden – erst recht, wenn von deren Seite eine klare Aufforderung erfolgte – den Straftatbestand der (mindestens versuchten) Strafvereitelung erfüllen kann“ (www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-diesellaefere-bei-audi-groesser-als-bekannt, RUsbEwx)?

Ein entsprechendes Schreiben ist am 1. August 2017 beim KBA eingegangen.

26. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die tatsächliche Art der Kooperation des KBA oder der Bundesregierung mit der Staatsanwaltschaft München II „den Straftatbestand der (mindestens versuchten) Strafvereitelung“ (ebd.) erfüllt haben könnte, und wie begründet sie diese Annahme?
27. Welche Konsequenzen zogen das KBA und die Bundesregierung nach dem Schreiben der Staatsanwaltschaft München II in Bezug auf die Kooperation mit dieser Staatsanwaltschaft?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle vorliegenden Erkenntnisse zu unzulässigen Abschaltvorrichtungen werden den Staatsanwaltschaften durch das KBA unverzüglich zur Verfügung gestellt.

29. Warum verweigerte die Bundesregierung in ihren Antworten auf vorausgegangene Anfragen trotz eindeutiger Fragestellungen die Angabe der nach Modellen aufgeschlüsselten absoluten Anzahl der Fahrzeuge, die aufgrund illegaler Abschaltvorrichtungen verpflichtend zurückgerufen werden müssen, und gab stattdessen nur addierte absolute Anzahlen für mehrere Modelle an (vgl. beispielsweise Bundestagsdrucksache 19/3377)?

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3377 sind absolute und relative Zahlen für die verpflichtenden Rückrufe angegeben. Diese basieren auf den identifizierten Motorkennnummern, die verschiedene Modelle übergreifen, wobei Modelle und Motorkennnummer nicht deckungsgleich sind. Demnach wäre eine modellbezogene Auflistung ungenau und würde auch zulässige Fahrzeuge fälschlicherweise mit erfassen.

30. Bei welchen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle hat das KBA das Software-Update als Grundlage für den Start der verpflichtenden Rückrufe bereits freigegeben (bitte unter Nennung der Modelle beantworten)?
31. Bei welchen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle hat das KBA das Software-Update als Grundlage für den Start der verpflichtenden Rückrufe noch nicht freigegeben (bitte unter Nennung der Modelle beantworten)?
32. Bei welchen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle liegen dem KBA noch keine Software-Updates zur Freigabe und damit zum Start der verpflichtenden Rückrufe vor (bitte unter Nennung der Modelle beantworten)?

Die Fragen 30 bis 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Fahrzeugmodelle Audi A4, A5, Q7, A6 (3,0 l, 180 kW), A7 (3,0 l, 180 kW), A8 (4,2 l), A8L (4,2 l), A8 (3,0 l, 184 kW) sowie A8L (3,0 l, 184 kW) liegen dem KBA noch keine vollständigen Antragsunterlagen vor. Daher konnten die Software-Updates noch nicht freigegeben werden. Für die anderen Fahrzeugmodelle ist die Freigabe erfolgt.

33. Welche Frist zur Vorlage von Software-Updates hatte das KBA bei diesen in der vorausgegangenen Frage betroffenen Modellen jeweils gesetzt?

Der Hersteller ist gegenüber der Genehmigungsbehörde für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich. Daher wird der Hersteller jeweils aufgefordert, fristgerecht einen Maßnahmenplan zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzulegen. Die Fristen hängen dabei von der Komplexität der Maßnahme ab. Das KBA achtet auf eine zügige Umsetzung der Maßnahmen.

34. Welche Sanktionen haben das KBA oder die Bundesregierung aufgrund der ggf. noch nicht erfolgten Vorlage dieser Software-Updates gegenüber Audi angewandt?

Es wurde ein Verbot des Inverkehrbringens der Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltseinrichtungen angeordnet.

35. Welche Möglichkeiten besitzen das KBA oder die Bundesregierung grundsätzlich, um die Nichteinhaltung von Fristen zur Vorlage von Software-Updates zu sanktionieren?
36. Besitzen das KBA oder die Bundesregierung insbesondere die Möglichkeit, im Falle nicht fristgerecht vorgelegter Software-Updates die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zurückzunehmen oder zu widerrufen?
39. Inwiefern werden das KBA oder die Bundesregierung sanktionieren, dass nach Angaben aus der Berichterstattung dem KBA kein Software-Update für dieses Modell zur Freigabe vorliegt (vgl. ebd.)?

Die Fragen 35, 36 und 39 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die verwaltungsrechtlichen Möglichkeiten des KBA bei verpflichtenden Maßnahmen ergeben sich aus dem Artikel 30 der Richtlinie 2007/46/EG in Verbindung mit dem § 25 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Es sind die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, die Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ in Übereinstimmung zu bringen. Dies schließt unter bestimmten Voraussetzungen den Entzug der Typgenehmigung ein. Durch die Anordnung von nachträglichen Nebenbestimmungen gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV wird der Hersteller verpflichtet, die Fahrzeuge umzurüsten und die Vorschriftsmäßigkeit wieder herzustellen. Es handelt sich hierbei um eine mögliche Maßnahme im Verwaltungsverfahren.

37. Aus welchem Grund hat Audi dem KBA im Falle des in Frage 4 benannten Audi A8 mit 4,2-Liter-Motor (Euro 6) nach Angaben aus der Berichterstattung bislang keine Software-Updates zur Freigabe vorgelegt, sodass der verpflichtende Rückruf noch nicht gestartet wurde (vgl. www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/videos/der-fall-audi-video-102.html)?

Das KBA konnte noch keine Software-Updates dazu freigeben, da die notwendigen Tests durch die zuständige Genehmigungsbehörde in Luxemburg noch nicht abgeschlossen wurden.

38. Wie verhält sich diese Tatsache zur Anordnung des KBA im fast zwei Jahre alten Bescheid vom Oktober 2017, die „sofortige Vollziehung“ der Maßnahmen und somit auch des verpflichtenden Rückrufs vorzunehmen (vgl. ebd.)?

Der Sofortvollzug war notwendig, um das erstmalige Inverkehrbringen der Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltseinrichtungen zu unterbinden.

40. Wie viele Fahrzeuge der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle haben am verpflichtenden Rückruf bereits teilgenommen (bitte unter Nennung der absoluten Anzahl pro Modell)?

Von den freigegebenen Fahrzeugmodellen sind zum 1. August 2019 88,1 Prozent der Fahrzeuge umgerüstet worden.

41. Warum verweigerte die Bundesregierung in ihren Antworten auf vorausgegangene Anfragen trotz eindeutiger Fragestellungen die Angabe der absoluten Anzahl der Fahrzeuge, bei denen der verpflichtende Rückruf aufgrund illegaler Abschaltvorrichtungen bereits abgeschlossen wurde, und gab stattdessen nur relative Anzahlen für abgeschlossene Rückrufe bei den bereits freigegebenen Fahrzeugmodellen an (vgl. beispielsweise Bundestagsdrucksache 19/8938)?

Zu diesem Zeitpunkt waren die Rückrufe noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 29 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8938 verwiesen.