

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Herrn

██████████  
Elsa-Brändström-Straße 11  
13189 Berlin

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:  
/

Bei Antwort bitte angeben:  
511-180/002#575

Ansprechpartner(in):

Bente Hansen

Telefon: +49 461 316-██████████

Telefax: +49 461 316-██████████

E-Mail:

██████████@kba.de

Datum: 18.02.2020

## ██████████ - Antrag nach Informationsfreiheitsrechten

Sehr geehrter Herr ██████████

ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 22.01.2020, welches mir zur Bearbeitung zugeleitet wurde. Zu Ihrem Schreiben nehme ich wie folgt Stellung:

*„Anbei bitte ich um Zugang zu den internen Untersuchungen, Testberichten und deren Ergebnisse bezüglich des von Ihnen genehmigten Software Updates bei einem Mercedes C220 CDI, Euro 5.“*

Gem. § 3 Abs. 2, §. 4 Abs. 1 Umweltinformationsgesetz (UIG) beabsichtige ich, dem Antrag durch Übermittlung des Vermerkes des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) vom 08.10.2018 stattzugeben.

Weil die Belange des Herstellers durch den Antrag auf Informationszugang berührt sein könnten und Anhaltspunkte vorliegen, wonach ein schutzwürdiges Interesse am Ausschluss der vollständigen oder teilweisen Informationsweitergabe vorliegen kann, ist dem Hersteller Gelegenheit zur Stellungnahme gem. § 9 UIG i. V. m. § 28 VwVfG zu geben. Ich werde den Hersteller daher um Stellungnahme bitten.

Sobald alle notwendigen Informationen vorliegen, werde ich umgehend auf Ihre Anfrage zurückkommen.

*„Gleichzeitig bitte ich um alle Gutachten zum Thema Software-Update von allen Herstellern bzw. Modellen, welche rechtswidrig Abschaltvorrichtungen verbaut haben. (Ergebnisse vor & nach dem Update).“*

Hierzu möchte ich Sie auf die Veröffentlichung des KBA „Wirksamkeit von Software-Updates zur Reduzierung von Stickoxiden bei Dieselmotoren“ hinweisen. Die Veröffentlichung enthält u. a. die Messergebnisse aller Fahrzeuge bei denen es zu einem verpflichtenden Rückruf bzw. zu einer freiwilligen Maßnahme im Rahmen des Nationalen Forum Diesel (NFD) gekommen ist und deren Messungen bis September 2019 abgeschlossen werden konnten. Die Veröffentlichung finden Sie auf der Internetseite des KBA unter folgendem Link:

[https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Abgasthematik/ergebnisbericht\\_untersuchung\\_wirksamkeit\\_SW\\_Updates.html?nn=2308842](https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Abgasthematik/ergebnisbericht_untersuchung_wirksamkeit_SW_Updates.html?nn=2308842).

*„Wie ist es überhaupt möglich, dass Urteile des EuGHs und des Bundesverwaltungsgerichts zum Thema Grenzwerte bei NOx nicht beachtet werden?“*

Dienstszitz:  
Fördestraße 16  
24944 Flensburg

Telefon:  
0461 316-0

Telefax:  
0461 316-1650 oder -1495

E-Mail:  
kba@kba.de

Internet:  
www.kba.de

Konto:  
Deutsche Bundesbank, Filiale Hamburg  
IBAN: DE18 2000 0000 0020 0010 66  
BIC: MARKDEF1200

Hierzu kann ich Ihnen mitteilen, dass das KBA nicht entgegen der Urteile handelt. Der Bericht von Frontal21 ist dem KBA durchaus bekannt und bevor falsche Rückschlüsse gezogen werden, bitte ich Sie, zunächst selbst Einsicht in die Urteile zu nehmen.

Das von Frontal21 zitierte Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) ist vom 13.12.2018, verbundene Rechtssachen sind dabei T-339/16, T-352/16 und T-391/16. Das Urteil betrifft thematisch die Konformitätsfaktoren bei Euro 6-Fahrzeugen. Der von Frontal21 zitierte Teil eines Satzes stammt aus der Randnummer 122. Zum Verständnis empfehle ich insbesondere die Randnummern 162 und 163 zu lesen.

Bei dem von Frontal21 geprüften Fahrzeug handelt es sich jedoch um ein Euro 5-Fahrzeug, welches für die Typgenehmigung zur Neuzulassung im NEFZ-Verfahren nach Verordnung (EG) 715/2007 geprüft wurde. Euro 5-Fahrzeuge sind von dem o. g. Urteil des EuGH nicht erfasst, weswegen die Aussagen des o. g. Urteils nicht auf dieses Fahrzeug beziehbar sind.

Bei dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) handelt es sich um das Urteil vom 08.01.2019 mit dem Aktenzeichen VIII ZR 225/17. Frontal21 hat hier aus der Randnummer 10 zitiert.

In Bezug auf das Urteil des BVerfG möchte ich Sie auf folgendes hinweisen:

Unter dem technisch nicht definierten, umgangssprachlichen Begriff „Thermofenster“ versteht man die außenlufttemperaturgeführte Korrektur der Abgasrückführungs-Rate (AGR-Rate) des Motorengrundkennfeldes. Eine Reduzierung dieser Rate führt in der Regel zu erhöhten Stickoxid (NOx)-Emissionen des Motors bei zu niedrigen oder hohen Außentemperaturen. Die Korrektur kann aus Gründen des Motorschutzes gerechtfertigt sein, wenn dadurch u. a. übermäßige temperaturbedingte Ablagerungen oder Kondensation vermieden werden, die zur Beschädigung des Motors inklusive einzelner Bauteile führen.

Da die thermodynamische Komplexität solcher Ablagerungseffekte sowie bestehende Wechselwirkungen zu Fahrweisen und Fahrbedingungen keine sicheren Schlüsse und Nachweise zuließen, konnte das KBA bisher keine eindeutige Unzulässigkeit dieser Systeme feststellen.

Sollte Ihnen der Aufruf der genannten Urteile nicht möglich sein, können Ihnen die Dokumente auch schriftlich übermittelt werden.

*„Zusätzlich möchte ich wissen, welche Strafen den deutschen Automobilunternehmen im Zuge dieser offensichtlich rechtswidrigen Handlung auferlegt wurden?“*

Hierzu möchte ich Sie darauf hinweisen, dass nicht das KBA, sondern die Staatsanwaltschaften für die Sanktionierung von Straftaten zuständig sind.

Bei weiteren Fragen bezüglich der Diesel-Abgasthematik möchte ich Sie auf die FAQs auf der Seite des KBA verweisen. Diese finden Sie unter folgendem Pfad:

[https://www.kba.de/DE/Service/FAQs/Marktueberwachung/Diesel\\_Abgasthematik/Functions/faq\\_table.html?nn=456894](https://www.kba.de/DE/Service/FAQs/Marktueberwachung/Diesel_Abgasthematik/Functions/faq_table.html?nn=456894)

Sollten Ihre Fragen dadurch nicht beantwortet werden, wenden Sie sich bitte erneut an das KBA.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

██████████

Dieses Schreiben ist gemäß § 37 Abs. 3 VwVfG auch ohne Unterschrift gültig.