



Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

Bei Antwort bitte angeben:

400-26/002#782

Ansprechpartner(in):

Telefon: +49 461 316-

Telefax: +46 461 316-

E-Mail:

Datum: 28.01.2021

## Abschalteinrichtungen Audi

Sehr geehrte(r) [REDACTED]

der Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) vom 22.06.2020 wurde gegenüber dem Hersteller als betroffenen Dritten bestandskräftig. Daher übersende ich Ihnen in der Anlage die Bescheide des KBA vom 01.12.2017, 19.01.2018 und 04.06.2018.

Die im Bescheid vom 22.06.2020 aufgeführte Rechtsmittelbelehrung ist zu beachten und die dort aufgeführte Rechtsmittelfrist beginnt nun mit Erhalt der begehrten Informationen (s.o.)

Bei weiteren Fragen wenden Sie sich bitte erneut an das KBA.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Anlagen: 7

100

100

100

100

100

100

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Per Telefax: [REDACTED]

Audi AG

[REDACTED]  
85045 Ingolstadt

Cc an: [REDACTED]

[REDACTED]@bmvi.bund.de [REDACTED]@bmvi.bund.de  
[REDACTED]@bmvi.bund.de

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

---

Bei Antwort bitte angeben:

400-52.A/001#044

Ansprechpartner(in):

Telefon: 0461 316- [REDACTED]

Telefax: 0461 316- [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Datum: 01.12.2017

Vorab per E-Mail: [REDACTED]

## Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen für Gesamtfahrzeuge

- Audi Q7, Typ 4L jeweils 3.0 I Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller)

Sehr geehrter [REDACTED]

aufgrund des uns vorliegenden Sachverhaltes und der Auswertung aller vorliegenden Unterlagen ergeht folgender

### Bescheid:

1. Es werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen für die der Audi AG (nachfolgend Audi) vom KBA erteilten Typgenehmigungen (siehe betreffende Fahrzeuge in Anlage 1) gemäß § 25 Absatz 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) angeordnet. Diese Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten die gleichfalls in Anlage 1 dargestellten Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH.
  - Bei allen auf Basis der oben genannten Fahrzeugtypgenehmigungen (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeuge ist die Vorschriftenmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus dem Emissionskontrollsystem entfernt werden.
  - Alle betroffenen produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Hierbei ist der vom KBA freigegebene Datenstand der Motorsteuerungssoftware in die Fahrzeuge einzubringen.
  - Audi hat dafür Sorge zu tragen, dass schon produzierte aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge vor der Erstzulassung auf den freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware umgerüstet 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

2. Audi hat bis zum **11.12.2017** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge ohne freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern. Sofern es keine solchen Fahrzeuge gibt, ist dies dem KBA gegenüber zu bestätigen.
3. Audi hat bis zum **29.12.2017** eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückruf- und Umrüstaktion ist dem KBA regelmäßig zu berichten. Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA.
4. Die sofortige Vollziehung vorstehender Maßnahmen wird gemäß § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

#### Sachverhalt:

Das KBA untersucht u. a. die von Audi entwickelten und von verschiedenen Marken des VW-Konzerns verbauten Dieselmotoren mit 3,0 l Hubraum. Vom Bescheid umfasst sind Fahrzeuge Audi Q7 mit jeweils 3.0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller). Eigene technische Prüfungen wurden durch das KBA nicht durchgeführt. Es wird nach Aktenlage beschieden.

Die in der Anlage 1 genannten Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten gleichfalls Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH. Deren grundsätzliches Einverständnis zur Sachverhaltsermittlung durch das KBA liegt vor.

Es haben mehrere Besprechungen durch das KBA stattgefunden, in denen Vertreter von Audi entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt haben. Zuletzt fanden am 24.10.2017, am 02.11.2017 sowie am 09.11.2017 Besprechungen statt. Die bei den letzten Besprechungen von Audi vorgelegten Dokumente zeigen, dass bei den oben benannten Fahrzeugmodellen zum Teil unzulässige Abschaltungen im Emissionskontrollsystem vorgenommen werden. Am 17.11.2017 wurde Audi gemäß § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) angehört, worauf mit selben Datum eine Erwiderung erfolgte.

Insgesamt verwendet Audi vier verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem der benannten Fahrzeuge, die im Folgenden in den Strategien A - D dargestellt werden.

#### **Strategien A und B**

Die von Audi verwendeten Strategien A und B werden nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer [REDACTED] Strategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie [REDACTED] (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prüfung Typ 1 voraus. Beim Einsatz beider Strategien wird die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden.

Bei der Strategie A wird zum Starten der Aufheizstrategie eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind. D. h., alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die [REDACTED] Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die [REDACTED] Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der [REDACTED] Strategie.

Der auf den Prüfzyklus Typ 1 abstellenden Strategie A ist eine Strategie B vorgelagert. Strategie B ist durch einen Softwarealgorithmus gekennzeichnet, der die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zur Durchführung der Prüfung Typ 1 erkennen kann. Mit dieser Vorkonditionierungserkennung wird ein [REDACTED] erreicht.

Die Parameter und die zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass sie die Vorkonditionierung des Fahrzeugs mit drei außerstädtischen Fahrzyklen des NEFZ sowie das damit einhergehende Lastprofil erkennen.

### Strategie C

Weiterhin besitzt das in Rede stehende Fahrzeug keine Strategie [REDACTED] (= Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die [REDACTED]strategie ermöglicht wird.

### Strategie D

Zudem werden beim Betrieb des SCR-Katalysators zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüsung von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die [REDACTED] verwenden. Unterschieden werden der Speicher- und der [REDACTED]betrieb.

### Begründung:

Die Entscheidung über die Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen steht gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV im pflichtgemäßen Ermessen des KBA. Dem Zweck dieser Ermächtigung folgend sind zur Gewährleistung der Vorschriftmäßigkeit nachträgliche Nebenbestimmungen anzuordnen, da die bei den benannten Fahrzeugen angewandte Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewerten ist.

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschaltvorrichtung. Durch Erfassung und Auswertung verschiedener physikalischer Größen wird eine [REDACTED]strategie im Emissionskontrollsystem betrieben oder abgeschaltet. Wird die [REDACTED]strategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtert sich das Stickoxidemissionsverhalten.

Solche Abschaltvorrichtungen sind nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig. Sie sind dann zulässig, wenn die in Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Gründe vorliegen.

Gründe gemäß Buchstabe a) liegen nicht vor. Aus den Schaltkriterien lässt sich keine stichhaltige Begründung für einen Motorschutzgrund ableiten.

Gründe gemäß Buchstaben b) liegen funktionsbedingt nicht vor.

Gründe gemäß Buchstabe c) scheinen gleichfalls nicht vorzuliegen. Hierzu wäre der Vortrag von Audi nötig gewesen, dass die Emissionsgrenzwerte der Prüfung Typ 1 auch mit abgeschalteter [REDACTED]strategie eingehalten werden. Anzumerken ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte der limitierten Schadstoffe unter allen zulässigen Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 und nicht nur unter idealisierten Bedingungen gegeben sein muss.

Die Wirkung des Emissionskontrollsystems wird durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden [REDACTED]strategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert. Da Gründe gemäß Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür

nicht erkannt werden, wird die Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 betrachtet.

Bei den Strategien B, C und D bestehen seitens des KBA Zweifel hinsichtlich ihrer Zulässigkeit. Audi hat sich bereit erklärt, freiwillig auf die Strategien B, C und D zu verzichten und diese aus der Software zu entfernen. Das heißt, dass auf die Erkennung der Vorkonditionierung und die damit einhergehende Anhebung des [REDACTED] ausschließlich im Rahmen der Durchführung der Prüfung Typ 1 verzichtet und die Möglichkeit des [REDACTED] geschaffen wird. Zur Umschaltung zwischen den Betriebsarten [REDACTED] des SCR-Katalysators werden keine [REDACTED] sondern andere physikalische Parameter verwendet. Weiterhin wird eine Erweiterung des Wirkungsbereichs der Abgasrückführung vorgenommen. Deshalb erfolgt hinsichtlich der Zulässigkeit der Strategien B, C und D vorerst keine abschließende Entscheidung durch das KBA. Diese behält sich das KBA vor.

Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und angemessen. Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von bereits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustellen, zu erreichen. Ein milderer Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge ist nicht erkennbar; die Anordnung somit angemessen.

Begründung des Sofortvollzugs:

Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes gegen europarechtliche Emissionsregelungen hinsichtlich des Ausstoßes von NOx bei Dieselfahrzeugen beinhalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durchsetzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

Hinweis:

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das KBA gemäß § 25 Absatz 3 EG-FGV dazu berechtigt, die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Straße 13 in 24837 Schleswig gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen: 1

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Per Telefax: [REDACTED]

Audi AG

[REDACTED]  
85045 Ingolstadt

Cc an: [REDACTED]

[REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@bmvi.bund.de;  
[REDACTED]@bmvi.bund.de

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

---

Bei Antwort bitte angeben:

400-52.A/001#044

Ansprechpartner(in):

Telefon: 0461 316-[REDACTED]

Telefax: 0461 316-[REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Datum: 01.12.2017

Vorab per E-Mail: [REDACTED]

## Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen für Gesamtfahrzeuge

- Audi A4, A5, Typ B8 jeweils 3.0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller)

Sehr geehrter [REDACTED]

aufgrund des uns vorliegenden Sachverhaltes und der Auswertung aller vorliegenden Unterlagen ergeht folgender

### Bescheid:

1. Es werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen für die der Audi AG (nachfolgend Audi) vom KBA erteilten Typgenehmigungen (siehe betreffende Fahrzeuge in Anlage 1) gemäß § 25 Absatz 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) angeordnet. Diese Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten die gleichfalls in Anlage 1 dargestellten Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH.
  - Bei allen auf Basis der oben genannten Fahrzeugtypgenehmigungen (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeuge ist die Vorschriftenmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus dem Emissionskontrollsystem entfernt werden.
  - Alle betroffenen produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Hierbei ist der vom KBA freigegebene Datenstand der Motorsteuerungssoftware in die Fahrzeuge einzubringen.
  - Audi hat dafür Sorge zu tragen, dass schon produzierte aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge vor der Erstzulassung auf den freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware umgerüstet werden.

Dienstszitz:  
Förderstraße 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

2. Audi hat bis zum **11.12.2017** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge ohne freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern. Sofern es keine solchen Fahrzeuge gibt, ist dies dem KBA gegenüber zu bestätigen.
3. Audi hat bis zum **29.12.2017** eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückruf- und Umrüstaktion ist dem KBA regelmäßig zu berichten. Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA.
4. Die sofortige Vollziehung vorstehender Maßnahmen wird gemäß § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

#### Sachverhalt:

Das KBA untersucht u. a. die von Audi entwickelten und von verschiedenen Marken des VW-Konzerns verbauten Dieselmotoren mit 3,0 l Hubraum. Vom Bescheid umfasst sind Fahrzeuge Audi A4, A5 mit jeweils 3.0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller). Eigene technische Prüfungen wurden durch das KBA nicht durchgeführt. Es wird nach Aktenlage beschieden.

Die in der Anlage 1 genannten Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten gleichfalls Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH. Deren grundsätzliches Einverständnis zur Sachverhaltsermittlung durch das KBA liegt vor.

Es haben mehrere Besprechungen durch das KBA stattgefunden, in denen Vertreter von Audi entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt haben. Zuletzt fanden am 24.10.2017, am 02.11.2017 sowie am 09.11.2017 Besprechungen statt. Die bei den letzten Besprechungen von Audi vorgelegten Dokumente zeigen, dass bei den oben benannten Fahrzeugmodellen zum Teil unzulässige Abschaltungen im Emissionskontrollsystem vorgenommen werden. Am 17.11.2017 wurde Audi gemäß § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) angehört, worauf mit selbem Datum eine Erwiderung erfolgte.

Insgesamt verwendet Audi vier verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem der benannten Fahrzeuge, die im Folgenden in den Strategien A - D dargestellt werden.

#### **Strategien A und B**

Die von Audi verwendeten Strategien A und B werden nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer [REDACTED] Strategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie [REDACTED] (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prüfung Typ 1 voraus. Beim Einsatz beider Strategien wird die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden.

Bei der Strategie A wird zum Starten der Aufheizstrategie eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind. D. h., alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die [REDACTED] Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die Aufheizstrategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der [REDACTED] Strategie.



Der auf den Prüfzyklus Typ 1 abstellenden Strategie A ist eine Strategie B vorgelagert. Strategie B ist durch einen Softwarealgorithmus gekennzeichnet, der die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zur Durchführung der Prüfung Typ 1 erkennen kann. Mit dieser Vorkonditionierungserkennung wird ein [REDACTED] erreicht.

Die Parameter und die zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass sie die Vorkonditionierung des Fahrzeugs mit drei außerstädtischen Fahrzyklen des NEFZ sowie das damit einhergehende Lastprofil erkennen.

#### Strategie C

Weiterhin besitzt das in Rede stehende Fahrzeug keine Strategie [REDACTED] = Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die [REDACTED] Strategie ermöglicht wird.

#### Strategie D

Zudem werden beim Betrieb des SCR-Katalysators zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüsung von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die [REDACTED] verwenden. Unterschieden werden der Speicher- und der Onlinebetrieb.

#### Begründung:

Die Entscheidung über die Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen steht gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV im pflichtgemäßen Ermessen des KBA. Dem Zweck dieser Ermächtigung folgend sind zur Gewährleistung der Vorschriftmäßigkeit nachträgliche Nebenbestimmungen anzuordnen, da die bei den benannten Fahrzeugen angewandte Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewerten ist.

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschaltvorrichtung. Durch Erfassung und Auswertung verschiedener physikalischer Größen wird eine [REDACTED] Strategie im Emissionskontrollsystem betrieben oder abgeschaltet. Wird die [REDACTED] Strategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtert sich das Stickoxidemissionsverhalten.

Solche Abschaltvorrichtungen sind nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig. Sie sind dann zulässig, wenn die in Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Gründe vorliegen.

Gründe gemäß Buchstabe a) liegen nicht vor. Aus den Schaltkriterien lässt sich keine stichhaltige Begründung für einen Motorschutzgrund ableiten.

Gründe gemäß Buchstaben b) liegen funktionsbedingt nicht vor.

Gründe gemäß Buchstabe c) scheinen gleichfalls nicht vorzuliegen. Hierzu wäre der Vortrag von Audi nötig gewesen, dass die Emissionsgrenzwerte der Prüfung Typ 1 auch mit abgeschalteter Aufheizstrategie eingehalten werden. Anzumerken ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte der limitierten Schadstoffe unter allen zulässigen Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 und nicht nur unter idealisierten Bedingungen gegeben sein muss.

Die Wirkung des Emissionskontrollsystems wird durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden [REDACTED] Strategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert. Da Gründe gemäß Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür

nicht erkannt werden, wird die Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 betrachtet.

Bei den Strategien B, C und D bestehen seitens des KBA Zweifel hinsichtlich ihrer Zulässigkeit. Audi hat sich bereit erklärt, freiwillig auf die Strategien B, C und D zu verzichten und diese aus der Software zu entfernen. Das heißt, dass auf die Erkennung der Vorkonditionierung und die damit einhergehende Anhebung des [REDACTED] ausschließlich im Rahmen der Durchführung der Prüfung Typ 1 verzichtet und die Möglichkeit des [REDACTED] geschaffen wird. Zur Umschaltung zwischen den Betriebsarten Speicher- und Onlinebetrieb des SCR-Katalysators werden keine [REDACTED], sondern andere physikalische Parameter verwendet. Weiterhin wird eine Erweiterung des Wirkungsbereichs der Abgasrückführung vorgenommen. Deshalb erfolgt hinsichtlich der Zulässigkeit der Strategien B, C und D vorerst keine abschließende Entscheidung durch das KBA. Diese behält sich das KBA vor.

Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und angemessen. Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von bereits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustellen, zu erreichen. Ein milderer Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge ist nicht erkennbar; die Anordnung somit angemessen.

Begründung des Sofortvollzugs:

Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes gegen europarechtliche Emissionsregelungen hinsichtlich des Ausstoßes von NOx bei Dieselfahrzeugen beinhalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durchsetzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

Hinweis:

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das KBA gemäß § 25 Absatz 3 EG-FGV dazu berechtigt, die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Straße 13 in 24837 Schleswig gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen: 1

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Per Telefax: [REDACTED]

Audi AG

[REDACTED]  
85045 Ingolstadt

Cc an: [REDACTED]

[REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@bmvi.bund.de;  
[REDACTED]@bmvi.bund.de

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

---

Bei Antwort bitte angeben:

400-52.A/001#044

Ansprechpartner(in):

Telefon: 0461 316-[REDACTED]

Telefax: 0461 316-[REDACTED]

E-Mail:

Datum: 01.12.2017

Vorab per E-Mail: [REDACTED]

## Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen für Gesamtfahrzeuge

- Audi A8, Typ 4H jeweils 3.0 I Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller)

Sehr geehrter [REDACTED],

aufgrund des uns vorliegenden Sachverhaltes und der Auswertung aller vorliegenden Unterlagen ergeht folgender

### Bescheid:

1. Es werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen für die der Audi AG (nachfolgend Audi) vom KBA erteilten Typgenehmigungen (siehe betreffende Fahrzeuge in Anlage 1) gemäß § 25 Absatz 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) angeordnet. Diese Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten die gleichfalls in Anlage 1 dargestellten Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH.
  - Bei allen auf Basis der oben genannten Fahrzeugtypgenehmigungen (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeuge ist die Vorschriftenmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus dem Emissionskontrollsystem entfernt werden.
  - Alle betroffenen produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Hierbei ist der vom KBA freigegebene Datenstand der Motorsteuerungssoftware in die Fahrzeuge einzubringen.
  - Audi hat dafür Sorge zu tragen, dass schon produzierte aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge vor der Erstzulassung auf den freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware umgerüstet 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

2. Audi hat bis zum **11.12.2017** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge ohne freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern. Sofern es keine solchen Fahrzeuge gibt, ist dies dem KBA gegenüber zu bestätigen.
3. Audi hat bis zum **29.12.2017** eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückruf- und Umrüstaktion ist dem KBA regelmäßig zu berichten. Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA.
4. Die sofortige Vollziehung vorstehender Maßnahmen wird gemäß § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

#### Sachverhalt:

Das KBA untersucht u. a. die von Audi entwickelten und von verschiedenen Marken des VW-Konzerns verbauten Dieselmotoren mit 3,0 l Hubraum. Vom Bescheid umfasst sind Fahrzeuge Audi A8 mit jeweils 3.0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller). Eigene technische Prüfungen wurden durch das KBA nicht durchgeführt. Es wird nach Aktenlage beschieden.

Die in der Anlage 1 genannten Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten gleichfalls Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH. Deren grundsätzliches Einverständnis zur Sachverhaltsermittlung durch das KBA liegt vor.

Es haben mehrere Besprechungen durch das KBA stattgefunden, in denen Vertreter von Audi entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt haben. Zuletzt fanden am 24.10.2017, am 02.11.2017 sowie am 09.11.2017 Besprechungen statt. Die bei den letzten Besprechungen von Audi vorgelegten Dokumente zeigen, dass bei den oben benannten Fahrzeugmodellen zum Teil unzulässige Abschaltungen im Emissionskontrollsystem vorgenommen werden. Am 17.11.2017 wurde Audi gemäß § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) angehört, worauf mit selbem Datum eine Erwiderung erfolgte.

Insgesamt verwendet Audi vier verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem der benannten Fahrzeuge, die im Folgenden in den Strategien A - D dargestellt werden.

#### **Strategien A und B**

Die von Audi verwendeten Strategien A und B werden nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer [REDACTED] Strategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie [REDACTED] (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prüfung Typ 1 voraus. Beim Einsatz beider Strategien wird die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden.

Bei der Strategie A wird zum Starten der Aufheizstrategie eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind. D. h., alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die Aufheizstrategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die [REDACTED] Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der [REDACTED] Strategie.

Der auf den Prüfzyklus Typ 1 abstellenden Strategie A ist eine Strategie B vorgelagert. Strategie B ist durch einen Softwarealgorithmus gekennzeichnet, der die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zur Durchführung der Prüfung Typ 1 erkennen kann. Mit dieser Vorkonditionierungserkennung wird [REDACTED] erreicht.

Die Parameter und die zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass sie die Vorkonditionierung des Fahrzeugs mit drei außerstädtischen Fahrzyklen des NEFZ sowie das damit einhergehende Lastprofil erkennen.

#### **Strategie C**

Weiterhin besitzt das in Rede stehende Fahrzeug keine Strategie [REDACTED] = Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die [REDACTED] Strategie ermöglicht wird.

#### **Strategie D**

Zudem werden beim Betrieb des SCR-Katalysators zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüsung von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die [REDACTED] verwenden. Unterschieden werden der Speicher- und der Onlinebetrieb.

#### Begründung:

Die Entscheidung über die Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen steht gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV im pflichtgemäßen Ermessen des KBA. Dem Zweck dieser Ermächtigung folgend sind zur Gewährleistung der Vorschriftmäßigkeit nachträgliche Nebenbestimmungen anzuordnen, da die bei den benannten Fahrzeugen angewandte Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewerten ist.

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschaltvorrichtung. Durch Erfassung und Auswertung verschiedener physikalischer Größen wird eine [REDACTED] Strategie im Emissionskontrollsystem betrieben oder abgeschaltet. Wird die [REDACTED] Strategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtert sich das Stickoxidemissionsverhalten.

Solche Abschaltvorrichtungen sind nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig. Sie sind dann zulässig, wenn die in Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Gründe vorliegen.

Gründe gemäß Buchstabe a) liegen nicht vor. Aus den Schaltkriterien lässt sich keine stichhaltige Begründung für einen Motorschutzgrund ableiten.

Gründe gemäß Buchstaben b) liegen funktionsbedingt nicht vor.

Gründe gemäß Buchstabe c) scheinen gleichfalls nicht vorzuliegen. Hierzu wäre der Vortrag von Audi nötig gewesen, dass die Emissionsgrenzwerte der Prüfung Typ 1 auch mit abgeschalteter Aufheizstrategie eingehalten werden. Anzumerken ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte der limitierten Schadstoffe unter allen zulässigen Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 und nicht nur unter idealisierten Bedingungen gegeben sein muss.

Die Wirkung des Emissionskontrollsystems wird durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden [REDACTED] Strategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert. Da Gründe gemäß Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür



nicht erkannt werden, wird die Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 betrachtet.

Bei den Strategien B, C und D bestehen seitens des KBA Zweifel hinsichtlich ihrer Zulässigkeit. Audi hat sich bereit erklärt, freiwillig auf die Strategien B, C und D zu verzichten und diese aus der Software zu entfernen. Das heißt, dass auf die Erkennung der Vorkonditionierung und die damit einhergehende Anhebung des [REDACTED] ausschließlich im Rahmen der Durchführung der Prüfung Typ 1 verzichtet und die Möglichkeit des [REDACTED] geschaffen wird. Zur Umschaltung zwischen den Betriebsarten Speicher- und Onlinebetrieb des SCR-Katalysators werden keine [REDACTED] sondern andere physikalische Parameter verwendet. Weiterhin wird eine Erweiterung des Wirkungsbereichs der Abgasrückführung vorgenommen. Deshalb erfolgt hinsichtlich der Zulässigkeit der Strategien B, C und D vorerst keine abschließende Entscheidung durch das KBA. Diese behält sich das KBA vor.

Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und angemessen. Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von bereits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustellen, zu erreichen. Ein milderer Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge ist nicht erkennbar; die Anordnung somit angemessen.

**Begründung des Sofortvollzugs:**

Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes gegen europarechtliche Emissionsregelungen hinsichtlich des Ausstoßes von NOx bei Dieselfahrzeugen beinhalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durchsetzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

**Hinweis:**

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das KBA gemäß § 25 Absatz 3 EG-FGV dazu berechtigt, die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

**Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantau-Straße 13 in 24837 Schleswig gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen: 1

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Per Telefax: [REDACTED]

Audi AG  
[REDACTED]  
85045 Ingolstadt

Cc an: [REDACTED]@bmvi.bund.de;  
[REDACTED]@bmvi.bund.de

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

---

Bei Antwort bitte angeben:  
400-52.A/001#044

Ansprechpartner(in):

Telefon: 0461 316-[REDACTED]

Telefax: 0461 316-[REDACTED]

Datum: 01.12.2017

Vorab per E-Mail:  
[REDACTED]

## Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen für Gesamtfahrzeuge

- Audi A6, A7, Typ 4G jeweils 3.0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller)

Sehr geehrter [REDACTED],

aufgrund des uns vorliegenden Sachverhaltes und der Auswertung aller vorliegenden Unterlagen ergeht folgender

### Bescheid:

1. Es werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen für die der Audi AG (nachfolgend Audi) vom KBA erteilten Typgenehmigungen (siehe betreffende Fahrzeuge in Anlage 1) gemäß § 25 Absatz 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) angeordnet. Diese Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten die gleichfalls in Anlage 1 dargestellten Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH.
  - Bei allen auf Basis der oben genannten Fahrzeugtypgenehmigungen (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeuge ist die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus dem Emissionskontrollsystem entfernt werden.
  - Alle betroffenen produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Hierbei ist der vom KBA freigegebene Datenstand der Motorsteuerungssoftware in die Fahrzeuge einzubringen.
  - Audi hat dafür Sorge zu tragen, dass schon produzierte aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge vor der Erstzulassung auf den freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware umgerüstet werden.

Dienstsitz:  
Förderstraße 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

2. Audi hat bis zum **11.12.2017** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge ohne freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern. Sofern es keine solchen Fahrzeuge gibt, ist dies dem KBA gegenüber zu bestätigen.
3. Audi hat bis zum **29.12.2017** eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückruf- und Umrüstaktion ist dem KBA regelmäßig zu berichten. Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA.
4. Die sofortige Vollziehung vorstehender Maßnahmen wird gemäß § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

#### Sachverhalt:

Das KBA untersucht u. a. die von Audi entwickelten und von verschiedenen Marken des VW-Konzerns verbauten Dieselmotoren mit 3,0 l Hubraum. Vom Bescheid umfasst sind Fahrzeuge Audi A6, A7 mit jeweils 3.0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerfüller). Eigene technische Prüfungen wurden durch das KBA nicht durchgeführt. Es wird nach Aktenlage beschieden.

Die in der Anlage 1 genannten Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten gleichfalls Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH. Deren grundsätzliches Einverständnis zur Sachverhaltsermittlung durch das KBA liegt vor.

Es haben mehrere Besprechungen durch das KBA stattgefunden, in denen Vertreter von Audi entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt haben. Zuletzt fanden am 24.10.2017, am 02.11.2017 sowie am 09.11.2017 Besprechungen statt. Die bei den letzten Besprechungen von Audi vorgelegten Dokumente zeigen, dass bei den oben benannten Fahrzeugmodellen zum Teil unzulässige Abschaltungen im Emissionskontrollsystem vorgenommen werden. Am 17.11.2017 wurde Audi gemäß § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) angehört, worauf mit selbem Datum eine Erwiderung erfolgte.

Insgesamt verwendet Audi vier verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem der benannten Fahrzeuge, die im Folgenden in den Strategien A - D dargestellt werden.

#### **Strategien A und B**

Die von Audi verwendeten Strategien A und B werden nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer [REDACTED] Strategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie [REDACTED] (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prüfung Typ 1 voraus. Beim Einsatz beider Strategien wird die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden.

Bei der Strategie A wird zum Starten der Aufheizstrategie eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind. D. h., alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die [REDACTED] Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die [REDACTED] Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der [REDACTED] Strategie.





Der auf den Prüfzyklus Typ 1 abstellenden Strategie A ist eine Strategie B vorgelagert. Strategie B ist durch einen Softwarealgorithmus gekennzeichnet, der die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zur Durchführung der Prüfung Typ 1 erkennen kann. Mit dieser Vorkonditionierungserkennung wird ein [REDACTED] erreicht.

Die Parameter und die zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass sie die Vorkonditionierung des Fahrzeugs mit drei außerstädtischen Fahrzyklen des NEFZ sowie das damit einhergehende Lastprofil erkennen.

### Strategie C

Weiterhin besitzt das in Rede stehende Fahrzeug keine Strategie [REDACTED] = Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die [REDACTED] Strategie ermöglicht wird.

### Strategie D

Zudem werden beim Betrieb des SCR-Katalysators zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüsung von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die [REDACTED] verwenden. Unterschieden werden der Speicher- und der [REDACTED] Betrieb.

### Begründung:

Die Entscheidung über die Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen steht gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV im pflichtgemäßen Ermessen des KBA. Dem Zweck dieser Ermächtigung folgend sind zur Gewährleistung der Vorschriftmäßigkeit nachträgliche Nebenbestimmungen anzuordnen, da die bei den benannten Fahrzeugen angewandte Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewerten ist.

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschaltvorrichtung. Durch Erfassung und Auswertung verschiedener physikalischer Größen wird eine [REDACTED] Strategie im Emissionskontrollsystem betrieben oder abgeschaltet. Wird die [REDACTED] Strategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtert sich das Stickoxidemissionsverhalten.

Solche Abschaltvorrichtungen sind nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig. Sie sind dann zulässig, wenn die in Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Gründe vorliegen.

Gründe gemäß Buchstabe a) liegen nicht vor. Aus den Schaltkriterien lässt sich keine stichhaltige Begründung für einen Motorschutzgrund ableiten.

Gründe gemäß Buchstaben b) liegen funktionsbedingt nicht vor.

Gründe gemäß Buchstabe c) scheinen gleichfalls nicht vorzuliegen. Hierzu wäre der Vortrag von Audi nötig gewesen, dass die Emissionsgrenzwerte der Prüfung Typ 1 auch mit abgeschalteter [REDACTED] Strategie eingehalten werden. Anzumerken ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte der limitierten Schadstoffe unter allen zulässigen Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 und nicht nur unter idealisierten Bedingungen gegeben sein muss.

Die Wirkung des Emissionskontrollsystems wird durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden [REDACTED] Strategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert. Da Gründe gemäß Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür

nicht erkannt werden, wird die Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 betrachtet.

Bei den Strategien B, C und D bestehen seitens des KBA Zweifel hinsichtlich ihrer Zulässigkeit. Audi hat sich bereit erklärt, freiwillig auf die Strategien B, C und D zu verzichten und diese aus der Software zu entfernen. Das heißt, dass auf die Erkennung der Vorkonditionierung und die damit einhergehende Anhebung des [REDACTED] ausschließlich im Rahmen der Durchführung der Prüfung Typ 1 verzichtet und die Möglichkeit des [REDACTED] geschaffen wird. Zur Umschaltung zwischen den Betriebsarten [REDACTED] des SCR-Katalysators werden keine [REDACTED], sondern andere physikalische Parameter verwendet. Weiterhin wird eine Erweiterung des Wirkungsbereichs der Abgasrückführung vorgenommen. Deshalb erfolgt hinsichtlich der Zulässigkeit der Strategien B, C und D vorerst keine abschließende Entscheidung durch das KBA. Diese behält sich das KBA vor.

Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und angemessen. Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von bereits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustellen, zu erreichen. Ein milderer Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge ist nicht erkennbar; die Anordnung somit angemessen.

Begründung des Sofortvollzugs:

Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes gegen europarechtliche Emissionsregelungen hinsichtlich des Ausstoßes von NOx bei Dieselfahrzeugen beinhalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durchsetzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

Hinweis:

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das KBA gemäß § 25 Absatz 3 EG-FGV dazu berechtigt, die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzeu-Straße 13 in 24837 Schleswig gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Anlagen: 1



Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

**Per Telefax: 0841 89 388 10**

Audi AG  
[REDACTED]  
85045 Ingolstadt

Cc an: [REDACTED]  
[REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@bmvi.bund.de;  
[REDACTED]@bmvi.bund.de

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

---

Bei Antwort bitte angeben:  
400-52.A/001#040

Ansprechpartner(in):

[REDACTED]  
Telefon: 0461 316-[REDACTED]  
Telefax: 0461 316-[REDACTED]  
E-Mail:

Datum: 01.12.2017

Vorab per E-Mail:

## Anordnung einer nachträglichen Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung der Gesamtfahrzeuge:

- Audi Q5 3.0 I Diesel Euro 6, Typ 8R
- Audi SQ5 3.0 I Diesel Euro 6. Typ 8R

Sehr geehrter [REDACTED]

aufgrund des uns vorliegenden Sachverhaltes und der Auswertung aller vorliegenden Unterlagen ergeht folgender

### Bescheid:

1. Es werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen für die der Audi AG (nachfolgend Audi) vom KBA erteilten Typgenehmigungen (siehe Anlage 1) gemäß § 25 Absatz 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) angeordnet. Diese Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten die gleichfalls in Anlage 1 dargestellten Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH.
  - Bei allen auf Basis der oben genannten Fahrzeugtypgenehmigungen (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeuge ist die Vorschriftmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschalteneinrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus dem Emissionskontrollsystem entfernt werden.
  - Alle betroffenen produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Hierbei ist der vom KBA freigegebene Datenstand der Motorsteuerungssoftware in die Fahrzeuge einzubringen.
  - Audi hat dafür Sorge zu tragen, dass schon produzierte aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge vor der Erstzulassung auf den freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware umgerüstet 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

2. Audi hat bis zum **11.12.2017** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge ohne freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern. Sofern es keine solchen Fahrzeuge gibt, ist dies dem KBA gegenüber zu bestätigen.
3. Audi hat bis zum **29.12.2017** eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückruf- und Umrüstaktion ist dem KBA regelmäßig zu berichten. Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA.
4. Die sofortige Vollziehung vorstehender Maßnahmen wird gemäß § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

#### Sachverhalt:

Das KBA untersucht u. a. die von Audi entwickelten und von verschiedenen Marken des VW-Konzerns verbauten Dieselmotoren mit 3,0 l Hubraum. Vorliegend umfasst sind Fahrzeuge Audi Q5 und Audi SQ5 mit jeweils 3.0 l Diesel Euro 6. Eigene technische Prüfungen wurden durch das KBA nicht durchgeführt.

Es haben mehrere Besprechungen zu den benannten Fahrzeugen durch das KBA stattgefunden, in denen Vertreter von Audi entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt haben. Zuletzt fanden am 24.10.2017, am 02.11.2017 sowie am 09.11.2017 Gespräche statt. Die bei den letzten Gesprächen von Audi vorgelegten Dokumente zeigen, dass im obigen Fahrzeugmodell zum Teil unzulässige Abschaltungen im Emissionskontrollsystem vorgenommen werden.

Insgesamt verwendet Audi vier verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem der benannten Fahrzeuge, die im Folgenden in den Strategien A - D dargestellt werden.

#### **Strategien A und B**

Die von Audi verwendeten Strategien A und B werden nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer [REDACTED] Strategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie [REDACTED] (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prüfung Typ 1 voraus. Beim Einsatz beider Strategien wird die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden.

Bei der Strategie A wird zum Starten der Aufheizstrategie eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verknüpft sind. D. h., alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die [REDACTED] Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die Aufheizstrategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der [REDACTED] Strategie.

Der auf den Prüfzyklus Typ 1 abstellenden Strategie A ist eine Strategie B vorgelagert. Strategie B ist durch einen Softwarealgorithmus gekennzeichnet, der die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zur Durchführung der Prüfung Typ 1 erkennen kann. Mit dieser Vorkonditionierungserkennung wird ein [REDACTED] erreicht.

Die Parameter und die zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass sie die Vorkonditionierung des Fahrzeugs mit drei außerstädtischen Fahrzyklen des NEFZ sowie das damit einhergehende Lastprofil erkennen.

#### **Strategie C**

Weiterhin besitzt das in Rede stehende Fahrzeug keine Strategie [REDACTED] = Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die [REDACTED] Strategie ermöglicht wird.

#### **Strategie D**

Zudem werden beim Betrieb des SCR-Katalysators zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüsung von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die [REDACTED] verwenden. Unterschieden werden der Speicher- und der Onlinebetrieb.

#### Begründung:

Die Entscheidung über die Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen steht gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV im pflichtgemäßen Ermessen des KBA. Dem Zweck dieser Ermächtigung folgend sind zur Gewährleistung der Vorschriftmäßigkeit nachträgliche Nebenbestimmungen anzuordnen, da die bei den benannten Fahrzeugen angewandte Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewerten ist.

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschaltvorrichtung. Durch Erfassung und Auswertung verschiedener physikalischer Größen wird eine [REDACTED] Strategie im Emissionskontrollsystem betrieben oder abgeschaltet. Wird die [REDACTED] Strategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtert sich das Stickoxidemissionsverhalten.

Solche Abschaltvorrichtungen sind nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig. Sie sind dann zulässig, wenn die in Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Gründe vorliegen.

Gründe gemäß Buchstabe a) liegen nicht vor. Aus den Schaltkriterien lässt sich keine stichhaltige Begründung für einen Motorschutzgrund ableiten.

Gründe gemäß Buchstaben b) liegen funktionsbedingt nicht vor.

Gründe gemäß Buchstabe c) scheinen gleichfalls nicht vorzuliegen. Hierzu wäre der Vortrag von Audi nötig gewesen, dass die Emissionsgrenzwerte der Prüfung Typ 1 auch mit abgeschalteter Aufheizstrategie eingehalten werden. Anzumerken ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte der limitierten Schadstoffe unter allen zulässigen Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 und nicht nur unter idealisierten Bedingungen gegeben sein muss.

Die Wirkung des Emissionskontrollsystems wird durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden [REDACTED] Strategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert. Da Gründe gemäß Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür

nicht erkannt werden, wird die Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 betrachtet.

Bei den Strategien B, C und D bestehen seitens des KBA Zweifel hinsichtlich ihrer Zulässigkeit. Audi hat sich bereit erklärt, freiwillig auf die Strategien B, C und D zu verzichten und diese aus der Software zu entfernen. Das heißt, dass auf die Erkennung der Vorkonditionierung und die damit einhergehende Anhebung des [REDACTED] ausschließlich im Rahmen der Durchführung der Prüfung Typ 1 verzichtet und die Möglichkeit des [REDACTED] geschaffen wird. Zur Umschaltung zwischen den Betriebsarten Speicher- und Onlinebetrieb des SCR-Katalysators werden keine [REDACTED] sondern andere physikalische Parameter verwendet. Weiterhin wird eine Erweiterung des Wirkbereichs der Abgasrückführung vorgenommen. Deshalb erfolgt hinsichtlich der Zulässigkeit der Strategien B, C und D vorerst keine abschließende Entscheidung durch das KBA. Diese behält sich das KBA vor.

Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und angemessen. Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von bereits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustellen, zu erreichen. Ein milderer Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge ist nicht erkennbar; die Anordnung somit angemessen.

Begründung des Sofortvollzugs:

Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes gegen europarechtliche Emissionsregelungen hinsichtlich des Ausstoßes von NOx bei Dieselfahrzeugen beinhalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durchsetzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

Hinweis:

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das KBA gemäß § 25 Absatz 3 EG-FGV dazu berechtigt, die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Straße 13 in 24837 Schleswig gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen: 1

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

**Per Telefax: 0841 89 388 10**

Audi AG  
[REDACTED]  
85045 Ingolstadt

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

---  
Bei Antwort bitte angeben:  
400-52.A/001#048

Ansprechpartner(in):

Telefon: 0461 316-[REDACTED]

Telefax: 0461 316-[REDACTED]

E-Mail:

[REDACTED]@kba.de

Datum: 04.06.2018

**Vorab per E-Mail:**

Cc.: [REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@bmvi.bund.de; [REDACTED]@bmvi.bund.de;  
[REDACTED]@bmvi.bund.de

## Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen zur EG-Fahrzeugtypgenehmigung - Audi A6, A7 3.0 l Diesel Euro 6 (Motorkennbuchstabe (MKB) CRT)

Sehr geehrter [REDACTED]

am 04. sowie 07.05.2018 informierte die Audi AG das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) darüber, dass man am 26.04.2018 festgestellt habe, dass bei Fahrzeugen Audi A6 und A7 mit dem Motor MKB CRT die Reagenseindüsung in den SCR-Katalysator bei Erreichen der Reagens-Restreichweite von weniger als 2.400 km unter gewissen Bedingungen in reduziertem Maß durchgeführt wird. Die Auslieferung der Fahrzeuge sei daraufhin durch die Audi AG gesperrt worden, die Produktion läuft jedoch weiter.

Die vorgelegten Dokumente begründen den Verdacht, dass in obigen Fahrzeugmodellen mit dem genannten Motor eine unzulässige Abschaltung im Emissionskontrollsystem bzw. unzulässige Reduzierungen der Wirksamkeit desselben vorgenommen werden.

Das KBA hat mit Schreiben vom 15.05.2018 zum vorgenannten Sachverhalt ein Anhörungsverfahren nach § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) initiiert. Die Anwaltspartnerschaft pswp hat im Auftrag der Audi AG fristgerecht erwidert. Der Verdacht der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung konnte mit der Erwidern nicht ausgeräumt werden.

Wegen der zugrundeliegenden Emissionstypgenehmigung ist das KBA in Kontakt mit der luxemburgischen Genehmigungsbehörde (SNCH) gewesen und erlässt die nachfolgenden Maßnahmen in Koordination und Absprache mit SNCH. Hierbei ist noch zu erwähnen, dass die SNCH zur weiteren Überprüfung Aussagen von Audi noch zusätzliche eigene Tests (modifizierter Typ 1-Test sowie RDE-Test) durchführen wird. Im Rahmen der Validierung der neuen Motorsteuerungssoftware zur Herstellung der Konformität wird die SNCH dann einen weiteren RDE-Test als verantwortliche Emissionstypgenehmigungsbehörde durchführen.

Dienstszitz:  
Förderstraße 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

Aufgrund des vorliegenden Sachverhaltes und unter Berücksichtigung der Erwiderung ergeht folgender

### Bescheid

1. Für die der Audi AG (nachfolgend Audi) vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilte EG-Fahrzeugtypgenehmigung

▪ e1\*2007/46\*0436

wird für die Motorvarianten mit dem Motorkennbuchstaben (MKB) CRT nach § 25 Absatz 1 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) angeordnet, dass die Produktion so umzustellen ist, dass keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 mehr im Emissionskontrollsystem verbaut sind.

2. Für die Audi vom KBA erteilte obige Fahrzeugtypgenehmigung werden gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV folgende nachträgliche Nebenbestimmungen angeordnet:
  - Bei allen auf Basis der genannten Fahrzeugtypgenehmigung (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeugen mit Motorvarianten mit dem Motorkennbuchstaben (MKB) CRT ist die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus dem Emissionskontrollsystem entfernt werden.
  - Alle betroffenen, produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Hierbei ist der vom KBA freigegebene Datenstand der Motorsteuerungssoftware in die Fahrzeuge einzubringen.
  - Audi hat dafür Sorge zu tragen, dass produzierte, aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge vor der Erstzulassung auf einen vom KBA akzeptierten Datenstand der Motorsteuerungssoftware umgerüstet werden.

So umgerüsteten Fahrzeugen ist eine Umrüstbescheinigung beizufügen.

3. Audi hat bis zum **18.06.2018** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge ohne einen vom KBA akzeptierten Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale (Marke, Handelsbezeichnung, Hubraum (ccm), Leistung (kW), Motorkennbuchstabe, Typ/ Variante/ Version, Emissionsstufe, WVTA-Genehmigungs-Nr., Emissionsgenehmigungs-Nr.) zu liefern.
4. Audi hat bis zum **18.06.2018** eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzulegen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückruf- und Umrüstaktion ist dem KBA regelmäßig zu berichten.



Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschalt-einrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechts-akte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA.

5. Die sofortige Vollziehung vorstehender Maßnahmen wird gemäß § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

Sachverhalt:

Die in Rede stehenden Fahrzeuge besitzen einen SCR-Katalysator, der systembedingt mit Reagens betrieben werden muss. Nach der Aussage von Audi wird bei oben genannten Fahrzeu-gen nach Aktivierung des Aufforderungssystems nicht über die gesamte Restreichweite des Fahrzeugs gleich viel Reagens in den SCR-Katalysator eingedüst (bezogen auf vergleichbare Betriebsbedingungen vor Erreichen der Restreichweite). Dies soll der Sicherstellung der gefor-derten Reagens-Restreichweite von 2.400 km dienen.

Die Zurücknahme der Reagenseindüsung erfolgt ausschließlich im [REDACTED] betrieb ab einem durchschnittlichen Reagens-Langzeitverbrauch von mehr als [REDACTED] / 1.000 km. Der [REDACTED] liegt bei [REDACTED].

Begründung:

Nach Auffassung des KBA ergibt sich aus der Vorschrift zwar nicht klar, ob das Reagens unter allen möglichen Umständen mindestens 2.400 km oder aber nur bei einem „mittleren“ Betriebs-profil 2.400 km ausreichen muss. Jedoch verbietet die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 explizit das Vorhandensein von Abschalt-einrichtungen bzw. gestattet sie nur unter in Artikel 5 bestimm-ten Bedingungen, welche hier allesamt nicht zutreffen. Somit ist festzustellen, dass durch die gewählte Strategie die Wirksamkeit des Abgasnachbehandlungssystems unzulässig verringert wird.

Hiermit folgt das KBA seiner im Bescheid zum [REDACTED] vertretenen Rechtsposition. Es ver-kennt jedoch hierbei nicht, dass technisch nachvollziehbar die Abschaltung des Emissionskon-trollsystems im weit geringeren Umfang stattfindet als im Fall des [REDACTED]. Gleichwohl ge-bietet Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die formale Einstufung als unzulässige Ab-schalt-einrichtung.

Audi hat die Fragen im Anhörungsschreiben im Hinblick auf die zuverlässige Erfüllung der Pflichten als Genehmigungsinhaber vollständig beantwortet. Unter Berücksichtigung dieser Antworten entscheidet das KBA noch nicht über diesen Sachverhalt. Das KBA hat jedoch ein diesbezügliches QM-Konformitätsüberprüfungsverfahren gestartet und entscheidet nach Vorlie-ger der Prüfungsergebnisse.

Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und ange-messen. Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von be-reits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustel-len, zu erreichen. Die Anordnung ist erforderlich, weil durch die vorhandenen unzulässigen Ab-schalt-einrichtungen unter normalen Betriebsbedingungen eine erhöhte Stickoxidemission und somit eine Unvorschriftsmäßigkeit vorliegt. Mildere Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßig-keit solcher Fahrzeuge sind nicht erkennbar; die Anordnung ist somit angemessen.

Hinsichtlich des Erfordernisses der Anordnung von Maßnahmen durch das KBA, obwohl Audi alle von der Behörde beabsichtigten Maßnahmen freiwillig einleiten wird, vertritt das KBA folgende Auffassung: Grundsätzlich ergibt sich für das KBA das Erfordernis eines Bescheides daraus, dass sich damit zwischen Behörde und Beschienenem von Beginn an Rechtsklarheit ergibt.

Sofern sich bei Audi die Befürchtung ergibt, dass sich aus einer Anordnung von Maßnahmen Nachteile auf anderen Rechtsgebieten ergeben könnten, so wird diese Befürchtung nicht geteilt. Über die Dokumentation des Verwaltungsverfahrens ließen sich sowohl Kooperationsbereitschaft zur Aufklärung wie auch das Ergreifen freiwilliger Maßnahmen belegen. Die Frage der Verhältnismäßigkeit stellt sich in diesem Zusammenhang nicht. Diese betrifft nur Art und Umfang der von der Behörde festgelegten Maßnahmen, was vorstehend begründet wurde.

Begründung des Sofortvollzugs:

Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes gegen europarechtliche Emissionsregelungen beinhalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durchsetzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

Hinweis:

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das KBA gemäß § 25 Absatz 3 EG-FGV dazu berechtigt, die betroffene Typpenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Straße 13 in 24837 Schleswig gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



# Krafftahrt-Bundesamt

Krafftahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

**Per Fax: 0841 89 388 10**

Audi AG

85045 Ingolstadt

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

---

Bei Antwort bitte angeben:

400-52.A/001#042

Ansprechpartner(in):

Telefon: 0461 316-

E-Mail:

Datum: 19.01.2018

**Vorab per E-Mail:**

## Anordnung einer nachträglichen Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung der Gesamtfahrzeuge:

- Audi A6 3.0 I Diesel Euro 6 (Bi-Turbo)

- Audi A7 3.0 I Diesel Euro 6 (Bi-Turbo)

Sehr geehrter ,

aufgrund des uns vorliegenden Sachverhaltes und der Auswertung aller vorliegenden Unterlagen ergeht folgender

### Bescheid:

1. Es werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen für die der Audi AG (nachfolgend Audi) vom Krafftahrt-Bundesamt (KBA) erteilten Typgenehmigungen (siehe Anlage 1) gemäß § 25 Absatz 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Krafftahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) angeordnet. Diese Fahrzeugtypgenehmigungen beinhalten die gleichfalls in Anlage 1 dargestellten Emissionstypgenehmigungen der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH.
  - Bei allen auf Basis der oben genannten Fahrzeugtypgenehmigungen (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeuge ist die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen im Sinne von Nr. 2.16 in Verbindung mit Nr. 5.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 aus dem Emissionskontrollsystem entfernt werden.
  - Alle betroffenen produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Hierbei ist der vom KBA freigegebene Datenstand der Motorsteuerungssoftware in die Fahrzeuge einzubringen.
  - Audi hat dafür Sorge zu tragen, dass schon produzierte, aber noch nicht erstmals in den Verkehr gekommene, Fahrzeuge vor der Erstzulassung auf einen vom KBA akzeptierten Datenstand der Motorsteuerungssoftware umgerüstet werden.
  - Fahrzeuge, die schon produziert sind oder noch produziert werden, welche aber lediglich noch über die Strategie B verfügen, dürfen erstmals in den Verkehr gebracht werden. Diese sind jedoch später in die Maßnahmen gemäß 3. einzubeziehen und auf einen vom KBA akzeptierten Datenstand der Motorsteuerungssoftware umzurüsten.

Dienstsitz:  
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

2. Audi hat bis zum **02.02.2018** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge (Fahrzeuge gemäß 1., vierter Anstrich gehören nicht dazu) ohne einen vom KBA akzeptierten Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern.
3. Audi hat bis zum **02.02.2018** eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückruf- und Umrüstaktion ist dem KBA regelmäßig zu berichten. Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA.
4. Die sofortige Vollziehung vorstehender Maßnahmen wird gemäß § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

#### Sachverhalt:

Das KBA untersuchte u. a. die von Audi entwickelten und von verschiedenen Marken des VW-Konzerns verbauten Dieselmotoren mit 3,0 l Hubraum. Betrachtet werden vorliegend die Fahrzeuge Audi A6 und A7 jeweils 3.0 l Diesel Euro 6. Eigene technische Prüfungen wurden durch das KBA nicht durchgeführt.

Es haben mehrere Besprechungen zu den benannten Fahrzeugen mit dem KBA stattgefunden, in denen Vertreter der Audi AG (verantwortlich für die Entwicklung und Applikation der Emissionsstrategie der Fahrzeuge mit diesem Motor) entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt haben. Zuletzt fanden am 24.10.2017, 02.11.2017 und am 09.11.2017 Gespräche statt. Die bei den letzten Gesprächen von Audi vorgelegten Dokumente zeigen, dass in obigen Fahrzeugmodellen zum Teil unzulässige Abschaltungen im Emissionskontrollsystem vorgenommen werden.

Insgesamt verwendet Audi vier verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem der benannten Fahrzeuge, die im Folgenden in den Strategien A - C dargestellt werden.

#### **Strategie A und B**

Die von Audi verwendeten Strategien A und B werden nahezu ausschließlich unter den Bedingungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer [REDACTED] Strategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie [REDACTED] (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prüfung Typ 1 voraus. Beim Einsatz beider Strategien wird die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden.

Bei der Strategie A wird zum Starten der [REDACTED] Strategie eine Vielzahl von Initialisierungsparametern verwendet, die über eine UND-Verknüpfung miteinander verbunden sind. D. h., alle Bedingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die [REDACTED] Strategie genutzt. Die zu den Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedatet, dass die [REDACTED] Strategie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definierten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingungen führen zur Abschaltung der [REDACTED] Strategie.

Der auf den Prüfzyklus Typ 1 abstellenden Strategie A ist eine Strategie B vorgelagert. Strategie B ist durch einen Softwarealgorithmus gekennzeichnet, der die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zur Durchführung der Prüfung Typ 1 erkennen kann. Mit dieser Vorkonditionierungserkennung wird ein [REDACTED] [REDACTED] im SCR erreicht.

Die Parameter und zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedatet, dass die Vorkonditionierung des Fahrzeugs mit drei außerstädtischen Fahrzyklen des NEFZ sowie das damit einhergehende Lastprofil erkennen. Insofern besteht der Verdacht, dass ein [REDACTED] [REDACTED] im SCR

zum Bestehen der Prüfung Typ 1 notwendig ist. Auf den Betrieb auf der Straße wirkt sich die Strategie in aller Regel nicht aus.

### **Strategie C**

Weiterhin besitzt das in Rede stehende Fahrzeug bis zur Produktionsumstellung in Kalenderwoche 08/2017 keine Strategie (■■■■■■■■■■ = Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die ■■■■■■-strategie ermöglicht wird.

#### Begründung:

Die Entscheidung über die Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen steht gemäß § 25 Absatz 2 EG-FGV im pflichtgemäßen Ermessen des KBA. Dem Zweck dieser Ermächtigung folgend sind zur Gewährleistung der Vorschriftmäßigkeit nachträgliche Nebenbestimmungen anzuordnen, da die bei den benannten Fahrzeugen angewandte Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung zu bewerten ist.

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschaltvorrichtung. Durch Erfassung und Auswertung verschiedener physikalischer Größen wird eine ■■■■■■-strategie im Emissionskontrollsystem betrieben oder abgeschaltet. Wird die ■■■■■■-strategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtert sich das Stickoxidemissionsverhalten.

Solche Abschaltvorrichtungen sind nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig. Sie sind dann zulässig, wenn die in Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Gründe vorliegen.

Gründe gemäß Buchstabe a) liegen nicht vor. Aus den Schaltkriterien lässt sich keine stichhaltige Begründung für einen Motorschutzgrund ableiten.

Gründe gemäß Buchstaben b) liegen funktionsbedingt nicht vor.

Gründe gemäß Buchstabe c) scheinen gleichfalls nicht vorzuliegen. Hierzu wäre der Vortrag von Audi nötig gewesen, dass die Emissionsgrenzwerte der Prüfung Typ 1 auch mit abgeschalteter ■■■■■■-strategie eingehalten werden. Anzumerken ist, dass die Einhaltung der Grenzwerte der limitierten Schadstoffe unter allen zulässigen Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 und nicht nur unter idealisierten Bedingungen gegeben sein muss.

Die Wirkung des Emissionskontrollsystems wird durch die Verwendung einer mit einer Prüfzykluserkennung einhergehenden ■■■■■■-strategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der VO (EU) 692/2008 im unzulässigen Umfang verringert. Da Gründe gemäß Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür nicht erkannt werden, wird die Strategie A als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 betrachtet.

Bei den Strategien B und C bestehen seitens des KBA Zweifel hinsichtlich ihrer Zulässigkeit. Audi hat sich bereit erklärt, freiwillig auf die Strategien B und C zu verzichten und diese aus der Software zu entfernen. Das heißt, dass auf die Erkennung der Vorkonditionierung und die damit einhergehende ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ausschließlich im Rahmen der Durchführung der Prüfung Typ 1 verzichtet und die Möglichkeit des Re-Entry geschaffen wird. Zur Umschaltung zwischen den ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■-betrieb des SCR-Katalysators werden keine weg- und geschwindigkeitsabhängigen, sondern andere physikalische Parameter verwendet. Weiterhin wird eine Erweiterung des Wirkungsbereichs der Abgasrückführung vorgenommen. Deshalb erfolgt hinsichtlich der Zulässigkeit der Strategien B und C vorerst keine abschließende Entscheidung durch das KBA. Diese behält sich das KBA vor.

Hinsichtlich der derzeit in Produktion befindlichen Fahrzeuge, bei denen von den vorgenannten Strategien ausschließlich die Strategie B noch in der Motorsteuerungssoftware enthalten ist, gibt der Hersteller an, dass diese bei Abschaltung nicht zu einer Überschreitung des NOx-Grenzwertes in

der Prüfung Typ 1 und damit nicht zu einer Unzulässigkeit führt. Das KBA sieht diese Strategie als zweifelhaft an. Da aber Messungen von Audi zum hinsichtlich der Abgasreinigung vergleichbaren Porsche Cayenne diese Aussage stützen und das KBA diese Messungen nachvollziehen konnte, wird von der Verhängung einer Maßnahme nach § 25 Absatz 1 EG-FGV gegen Audi zunächst abgesehen, solange kein gegenteiliger spezifischer Nachweis vorliegt.

Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und angemessen. Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von bereits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustellen, zu erreichen. Weiterhin ist es möglich die Produktion fortzuführen, bis der Einfluss der Strategie B auf die Ergebnisse der Prüfung Typ 1 geklärt ist. Mildere Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge sind nicht erkennbar; die Anordnung ist somit angemessen.

Begründung des Sofortvollzugs:

Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes gegen europarechtliche Emissionsregelungen hinsichtlich des Ausstoßes von NOx bei Dieselfahrzeugen beinhalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durchsetzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestraße 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Straße 13 in 24837 Schleswig gestellt werden.

Hinweis:

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das KBA gemäß § 25 Absatz 3 EG-FGV dazu berechtigt, die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Anlage: 1

Beglaubigt:



Verw.-Angestellte

