Anordnung einer nachträglichen Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung der Gesamtfahrzeuge:

- Audi A8 3.0 l Diesel Euro 6

Sehr geehrter Herr

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 Kraftfahrt-Bundesamt (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 Vorschriftsmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschalteinrichtungen 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.

2. Audi hat bis zum **02.02.2018** für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelassene Fahrzeuge ohne einen vom KBA akzeptierten Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulassungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern.

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

Sachverhalt:


Insgesamt verwendet Audi vier verschiedene Strategien im Emissionskontrollsystem des benannten Fahrzeugs, die im Folgenden in den Strategien A - D 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 werden. Der Nutzung einer Aufheizstrategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie „Alternatives Aufheizen“ (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 bedacht, 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 Aufheizstrategie.

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 höherer NH₃-Füllstand im SCR erreicht.

Die Parameter und zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedacht, dass 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 (Re-Entry Aufheizen = Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die Aufheizstrategie ermöglicht wird.
Strategie D
Zudem werden beim Betrieb des SCR-Katalysators zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Ein-
düse von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die Fahr-
zeuggeschwindigkeit verwenden. Unterschieden werden der Speicher- und der Onlinebetrieb.

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

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschalteinrichtung. Durch Erfassung und Aus-
wertung verschiedener physikalischer Größen wird eine Aufheizstrategie im Emissionskontrollsystem
betrieben oder abgeschaltet. Wird die Aufheizstrategie (Strategie A) abgeschaltet, verschlechtert sich
das Stickoxidemissionsverhalten.

Solche Abschalteinrichtungen sind nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 unzuläs-
sig. 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 Aufheiz-
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 Prüfzykluserk-
ennung einhergehenden Aufheizstrategie (Strategie A) außerhalb der Prüfbedingungen der VO (EG)
gemäß Artikel 5 Absatz 2 Satz 2, Buchstaben a)-c) der VO (EG) Nr. 715/2007 hierfür nicht erkannt
wird, wird die Strategie A als unzulässige Abschalteinrichtung 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, freifällig 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 ein-
hergehende Anhebung des NH₃-Füllstandes ausschließlich im Rahmen der Durchführung der Prüfung
Typ 1 verzichtet und die Möglichkeit des Re-Entry geschaffen wird.

Zur Umschaltung zwischen den Betriebsarten Speicher- und Onlinebetrieb des SCR-Katalysators
werden keine weg- und geschwindigkeitsabhängigen, sondern andere physikalische Parameter ver-
wendet. 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.

Hinsichtlich der produzierten aber noch nicht erstzugelassenen Fahrzeuge, bei denen von den vorge-
nannten Strategien noch die Strategien B und D in der Motorsteuerungssoftware enthalten sind, wur-
den herstellerseitig erklärt, dass diese keinen erheblichen Einfluss auf das Emissionsverhalten des
Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen haben.

Zur Strategie D wurden Unterlagen vorgelegt, mit denen die Vergleichbarkeit Abgasreinigung zwi-
sehen dem von Audi geprüften Porsche Macan und dem hier behandelten Audi A8 nachvollzogen
werden konnte. Allerdings werden diese im Weiteren nicht als ausreichend erachtet, da nur sehr ge-
ringe Fahranteile im Bereich der geschwindigkeitsabhängigen Umschaltung zwischen Speicher- und
Onlinebetrieb erfolgten. Ein hinreichender Nachweis darüber, dass die Fahrgeschwindigkeit ein not-
wendiger Schaltparameter zur Umschaltung zwischen Speicher- und Onlinebetrieb ist, konnte somit
nicht erbracht werden. Zur Strategie B wurde bisher kein Nachweis vorgelegt.

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. Mi-
dere Mittel zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge sind nicht erkennbar; die An-
ordnung ist somit angemessen.

**Begründung des Sofortvollzugs:**
Da die in diesem Bescheid angeordneten Maßnahmen im Kern die Beseitigung eines Verstoßes ge-
gen europarechtliche Emissionsregelungen hinsichtlich des Ausstoßes von NOx bei Dieselfahrzeugen
behalten, ist § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO unionsrechtskonform auszulegen und der sofortigen Durch-
setzung europäischen Rechts Geltung zu verschaffen.

**Rechtsbehelfsbelehrung:**
Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben wer-
den. 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
Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen aufgrund unzulässiger Abschalteinrichtungen;
- Audi A8 4.2 I Diesel Euro 6

Sehr geehrter Herr [Name],


Alle Fahrzeuge, die mit dem Dieselmotor 4.2 I TDI V8 Emissionsstufe Euro 6 ausgerüstet wurden und die über die in der Begründung beschriebene unzulässige Abschalteinrichtung verfügen, werden durch diesen Bescheid erfasst.

Nach § 25 Absatz 2 EG-FGV werden für diese Typgenehmigung nachträglich folgende Nebenbestimmungen angeordnet:

Bei allen auf Basis der oben genannten Fahrzeugtypgenehmigung (einschließlich ihrer zutreffenden Nachtragsstände) produzierten Fahrzeuge ist die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen, indem alle unzulässigen Abschalteinrichtungen 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.

Audi hat bis zum 15.12.2017 eine technische Maßnahme und einen Zeitplan zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. Durch Beibringen geeigneter Nachweise ist das Entfernen der unzulässigen Abschalteinrichtungen sowie darauf folgend die Einhaltung aller motorrelevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG zu belegen. Über die Eignung entscheidet das KBA. 

Alle betroffenen bereits produzierten Fahrzeuge sind umzurüsten. Die hierfür notwendige Rückrufaktion bzw. Umrüstaktion der im Verkehr befindlichen sowie der noch nicht in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge darf erst gestartet werden, wenn das KBA die Wirksamkeit der dargestellten technischen Maßnahme festgestellt hat. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig wer-

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.

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

Sachverhalt:


Eine von Audi am 20.10.2017 abgegebene Stellungnahme zum Anhörungsverfahren gemäß § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) wurde ebenfalls berücksichtigt.

Die maßgebliche Emissionstypgenehmigung wurden in Luxemburg erteilt. Das KBA hat sich mit der luxemburgischen Genehmigungsbehörde SNCH ins Benehmen gesetzt. SNCH stimmt verwaltungsrechtlichen Maßnahmen durch das KBA zu.


Die von Audi applizierten Schaltskriterien sind so gewählt, dass die Aufheizstrategie mit Sicherheit im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) nicht abgeschaltet wird. Demgegenüber wird sie schon bei geringsten Abweichungen von den Prüfbedingungen des NEFZ, die im realen Verkehr nutzerunabhängig nahezu immer eintreten, abgeschaltet. Ziel der Aufheizstrategie ist es, dass durch ihre Nutzung die vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte im NEFZ garantiert eingehalten
werden. Im realen Verkehr wird sie fast immer abgeschaltet. Insofern handelt es sich um eine Einrichtung, die den gesetzlichen Prüfzyklus erkennt.

Damit mittels der 3-stufigen Aufheizstrategie die Überschreitung des NOx-Grenzwertes von 80 mg/km bei der Prüfung Typ 1 sicher vermieden werden kann, wird mittels der Strategie „Alternatives Aufheizen“ (TempHld) während der Vorkonditionierung zum Zwecke der nachfolgenden durchzuführenden Prüfung Typ 1 eine vermehrte Eindosierung von Reagens vorgenommen und ein höherer NH3-Füllstand im SCR-Katalysator erreicht. Hierbei handelt es sich um eine Einrichtung, die erkennt, dass eine Vorkonditionierung im Rahmen einer gesetzlichen Prüfung erfolgt. Die wesentlichen Aktivierungsbedingungen konnten durch Prüfung der Software durch das KBA ermittelt werden. Im realen Verkehr wird im Speichermodus mit einem deutlich geringeren NH3-Füllstand gearbeitet, was zu hohen NOx-Emissionen führt.


Nach Auffassung des KBA Scheiden Gründe gemäß Buchstabe c) aus, da die Abschalteinrichtungen nicht durch die Bedingungen der Prüfverfahren in der VO (EG) 715/2007 abgedeckt sind.


Der Inhalt der Stellungnahme von Audi vom 20.10.2017 wird wie folgt berücksichtigt:

Die Ergebnisse der im Beisein des KBA durchgeführten Prüfungen werden als bekannt bei Audi unterstellt, da die Prüfungen am 13.07.2017 auf Prüfständen von Audi in Neckarsulm erfolgten. Die Prüfungen zeigen einen Anstieg der NOx-Emissionen bei identischen Prüfzyklen mit und ohne Einsatz der Aufheizstrategie um den Faktor 8 (NEFZ kalt ca. 60 mg/km, NEFZ warm ca. 500 mg/km). Unter Berücksichtigung der zusätzlich durch das KBA erfolgten Überprüfung der Software der Motorsteuerung belegen diese Ergebnisse, dass ohne die mehrstufige Aufheizstrategie eine Überschreitung des Grenzwertes von 80 mg/km für die NOx-Emissionen als gegeben angesehen werden kann.

Die im Hinblick auf eine reduzierte SCR-Performance vorgebrachten Motorschutzargumente werden als nicht tragbar erachtet. Letztlich widerspricht Audi der eigenen Argumentation, indem Audi mit der Neuapplikation eine höhere SCR-Performance in Verbindung mit einer Erweiterung des vorher auf einen Umgebungstemperaturbereich von über 18 °C beschränkten Funktionsbereiches der Abgasrückführung in Aussicht stellt. Durch die beabsichtigte Erweiterung des Funktionsbereiches der AGR wird das im Hinblick auf den bisher eingeschränkten Funktionsbereich der


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 wiederherzustellen, zu erreichen. Ein milderes Mittel zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit solcher Fahrzeuge ist nicht erkennbar; die Anordnung somit angemessen.

Für die in diesem Bescheid getroffenen Maßnahmen wird die sofortige Vollziehung nach § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO angeordnet. Ein Widerspruch gegen diesen Bescheid hat demnach keine aufschiebende Wirkung. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist im öffentlichen Interesse erforderlich, weil die Feststellungen des KBA ergeben haben, dass die betreffenden Fahrzeuge deutlich mehr Schadstoffe ausstoßen, als die für das Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Grenzwerte erlauben. Insbesondere angesichts der Tatsache, dass in mehreren Ballungsgebieten in Deutschland bereits die NO₂-Grenzwerte deutlich überhalb der europäischen Grenzwerte liegen, der Zusammenhang zwischen NOX-Ausstoß und örtlicher Schadstoffbelastung feststeht und die dringende Notwendigkeit besteht, Abhilfemaßnahmen im besonderen Interesse der öffentlichen Gesundheit sowie dem Schutz der Allgemeinheit vor schädlichen Abgasemissionen dort umgehend zu ergreifen, kann ein zeitlicher Verzug für die Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge nicht akzeptiert werden. Demgemäß kann eine Entscheidung über mögliche Rechtsbehelfe nicht abgewiesen werden. Das besondere öffentliche Interesse an der Beseitigung des vorschriftswidrigen Zustands der betroffenen Fahrzeuge überwiegt aus vorgenannten Gründen ein mögliches Interesse des Herstellers, die Maßnahmen erst nach Auschöpfung von Rechtsmitteln durchzuführen.

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:

Dieser Bescheid ergeht kostenfrei.

Mit freundlichen Grüßen
Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen für Gesamtfahrzeuge
- Audi A8, Typ 4H jeweils 3.0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorerteil)

Sehr geehrter Herr [Name],

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 Abschalteinrichtungen 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.
2. Audi hat bis zum 11.12.2017 für bereits produzierte aber noch nicht erstmals zugelasse-
ne Fahrzeuge ohne freigegebenen Datenstand der Motorsteuerungssoftware zulas-
sungsrelevante Identifizierungsmerkmale zu liefern. Sofern es keine solchen Fahrzeuge
hat, ist dies dem KBA gegenüber zu bestätigen.

3. Audi hat bis zum 29.12.2017 eine technische Maßnahme sowie einen Zeitplan zur Her-
stellung der Vorschriftsmäßigkeit vorzustellen. In Abhängigkeit vom Fortgang wird das
KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festle-
gen. 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 unzulässi-
gen Abschaltseinrichtungen 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 AB mit jeweils 3,0 l Diesel Euro 6 (sog. Euro 6-Vorläufer). Eigene technische Prüfungen
wurden durch das KBA nicht durchgeführt. Es wird nach Aktenlage beschieden.

Die in der Anlage 1 genannten Fahrzeuggenehmigungen beinhalten gleichfalls Emissions-
typenehmigungen 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 be-
nannten 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 Bedin-
gungen der Prüfung Typ 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genutzt. Der Nutzung einer Auf-
heizstrategie (Strategie A) bei der Prüfung Typ 1 geht die Nutzung einer Strategie „Alternatives
Aufheizen“ (Strategie B) während der Vorkonditionierung des Fahrzeugs zum Zwecke der Prü-
fung 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 Initialisierungspa-
rametern verwendet, die über eine UNO-Verknüpfung miteinander verknüpft sind. D. h., alle
Be dingungen müssen gleichzeitig vorliegen, dann wird die Aufheizstrategie genutzt. Die zu den
Parametern gehörenden Werte (Schaltbedingungen) sind so eng bedacht, dass die Aufheizstrat-
egie nahezu ausschließlich im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den dort definiert-
ten Prüfbedingungen wirkt. Schon kleine Abweichungen in Fahrprofil und Umgebungsbedingun-
gen führen zur Abschaltung der Aufheizstrategie.
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 Vorkonditionierungs-erkennung wird ein höherer NH3-Füllstand im SCR erreicht.

Die Parameter und die zugehörigen Werte (Schaltbedingungen) sind so bedacht, 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 (Re-Entry Aufheizen = Strategie C), mit der unter normalen Betriebsbedingungen der erneute Einstieg in die Aufheizstrategie ermöglicht wird.

Strategie D
Zudem werden beim Betrieb des SCR-Katalysators zwei unterschiedliche Betriebsarten zur Eindüse von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die Fahrzeuggeschwindigkeit verwenden. Unterschieden werden der Speicher- und der Onlinebetrieb.

Begründung:

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


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

Gründe gemäß Buchstaben b) liegen funktionsbedingt nicht vor.


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


Die vom KBA getroffene Anordnung ist verhältnismäßig, d. h. geeignet, erforderlich und angebracht. 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 milderes 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 Typenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Mit freundlichen Grüßen