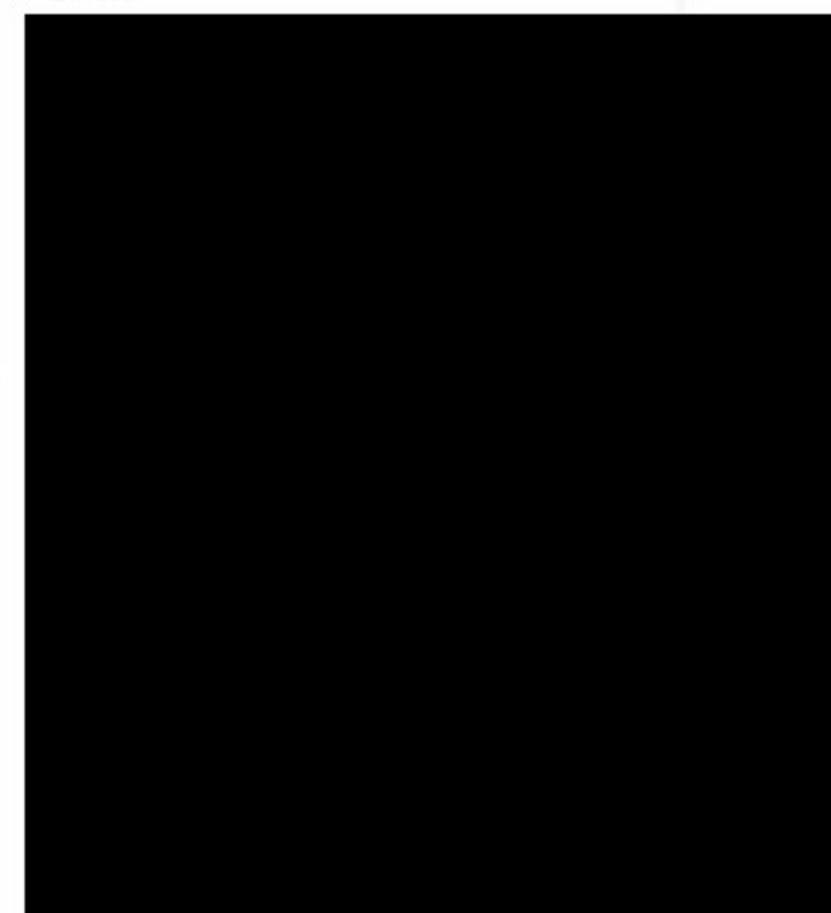
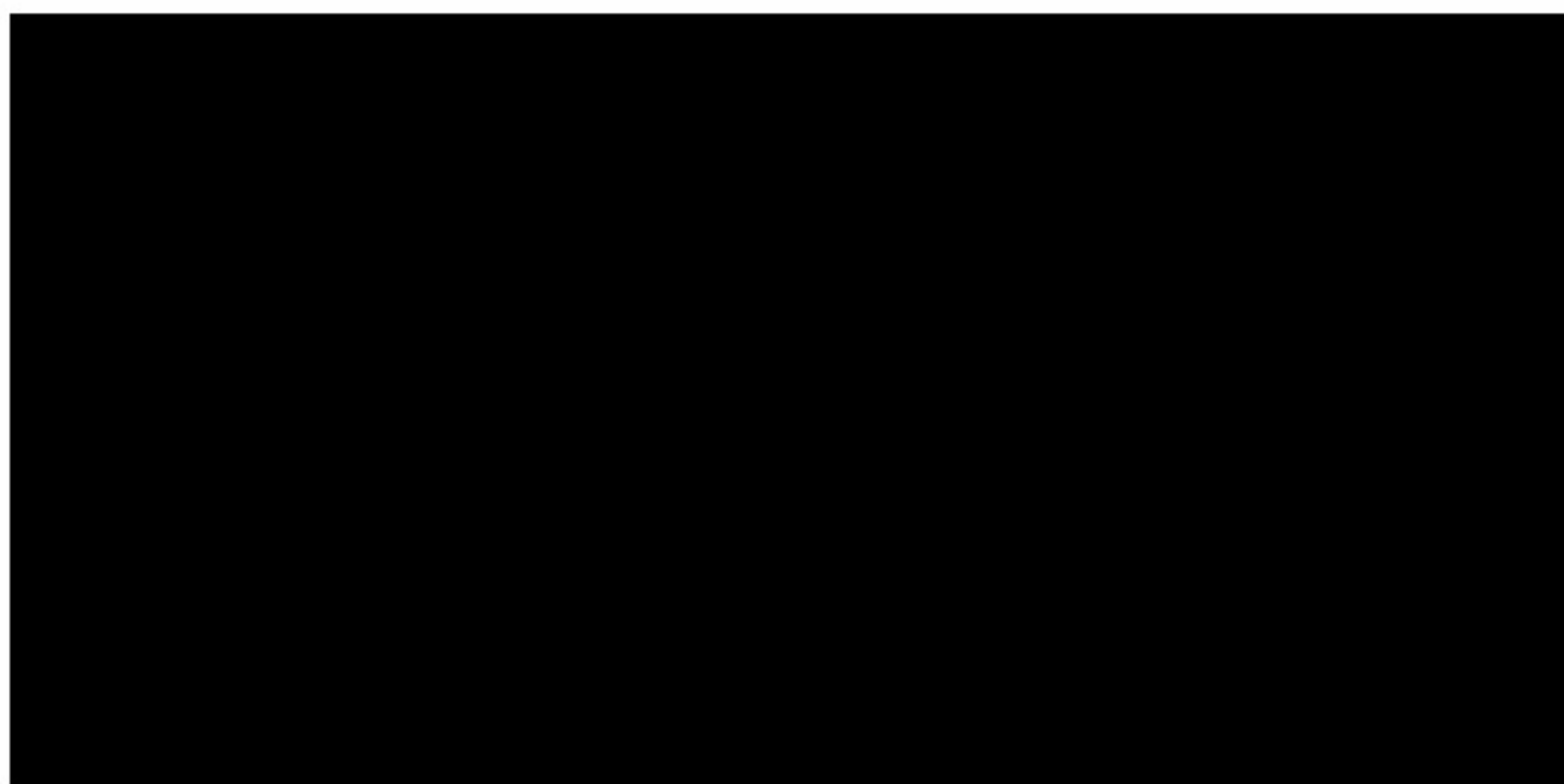




Anordnung einer nachträglichen Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung der Gesamtfahrzeuge:

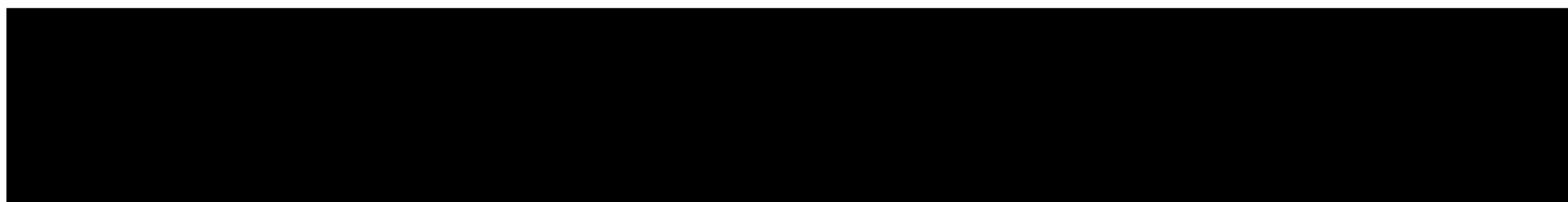
- Audi Q5 3.0 I Diesel Euro 6, Typ 8R
- Audi SQ5 3.0 I Diesel Euro 6, Typ 8R

Sehr geehrter 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 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 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.





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 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 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 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 NH_3 -Füllstand im SCR 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 (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 Eindüsung von Reagens verwendet, welche als Parameter für die Umschaltung unter anderem die Fahrzeuggeschwindigkeit 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 Abschalteneinrichtung zu bewerten ist.

Mit der Strategie A enthält das Motorsteuergerät eine Abschalteneinrichtung. 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.

Solche Abschalteneinrichtungen 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 Aufheizstrategie (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 NH_3 -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 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 Vorschriftenmäßigkeit von bereits im Verkehr befindlichen wie auch noch nicht in Verkehr befindlichen Fahrzeugen herzustellen, zu erreichen. Ein milderer Mittel zur Herstellung der Vorschriftenmäßigkeit 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 NO_x 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

