Aktueller Stand der Untersuchungskommission VW

1. Einsetzung der Untersuchungskommission (UK)	
Einsatztermin	Am 22.09.2015, unmittelbar nach Bekanntwerden der Vorwürfe der Manipulationen an Abgassystemen in VW-Dieselfahrzeugen in den USA am Wochenende des 19./20.09.2015, hat Bundesminister Dobrindt eine Untersuchungskommission eingesetzt.
Leitung	Herr Staatssekretär Odenwald
Mitglieder	BMVI: (MDirig. Zielke, MR Dr. Albrecht, ORR Redmann) KBA: Präsident Zinke und Mitarbeitern des KBA (LRDir Wummel, RDir Paeslack) Wissenschaftliche Begleitung: Herrn Prof. Dr. Wachtmeister (Technische Universität München, Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen).
Sitzungen mit VW	In den Sitzungen, die mit Beteiligung VW stattfanden, war VW durch unterschiedliche Mitarbeiter vertreten, idR unter Leitung des Markenvorstandes VW, [REDACTED]
Aufgaben der UK	<ul style="list-style-type: none"> ○ Analyse des Sachverhaltes, ○ Durchsetzung der Abhilfe durch VW, ○ Bewertung der von VW angebotenen Abhilfemaßnahmen einschließlich Rechtmäßigkeit, Zweckmäßigkeit, technischer und zeitlicher Realisierbarkeit sowie unter Berücksichtigung der Kunden- bzw. Halterinteressen.
Anzahl der UK-Sitzungen	18 Sitzungen (Stand 11.12.2015)

2. Untersuchungsgegenstände	
<p>Manipulationen an den Abgasnachbehandlungssystemen bei Dieselfahrzeugen mit dem Motor der Baureihe EA 189 hinsichtlich der Stickoxid-Emissionen (NO_x-Problematik)</p>	<p>VW hat eingeräumt, dass sich in bestimmten Diesel-Kfz, überwiegend Euro 5 Fahrzeuge mit dem Motor der Baureihe EA 189, deren Produktion mit Ausnahme leichter Nutzfahrzeuge bereits eingestellt ist, unzulässige Abschaltvorrichtungen befinden. Das betrifft 1,2-Liter-, 1,6-Liter- und 2,0-Liter-Motoren. Betroffen sind 2,46 Mio. Kfz in Deutschland. In der EU sind insgesamt 8,49 Mio. Kfz betroffen.</p>
<p>Dieselfahrzeugen mit dem neuen Motorkonzept der Baureihe EA 288 (Euro 6):</p>	<p>Vorwürfe, die aktuell laufende Produktion der Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 288 (Euro 6) seien ebenfalls von Abgasmanipulationen betroffen, haben sich auf Grund von Nachmessungen durch unabhängige Gutachter als unbegründet erwiesen.</p>
<p>Unregelmäßigkeiten bei der CO₂-Wert-Ermittlung</p>	<p>Laut VW-Informationen in mehreren Sitzungen der Untersuchungskommission im November 2015 treffen bei weiteren Fahrzeugen die in den Fahrzeugpapieren eingetragenen CO₂-Werte bzw. Kraftstoffverbrauchsangaben möglicherweise nicht zu. Als Ursache dafür wurden Unregelmäßigkeiten bei den diesbezüglichen Messungen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens und damit auch in den dazu eingereichten Unterlagen genannt. Betroffen seien - so die VW-Schätzungen - vsl. etwa 662.000 Fahrzeuge des Konzerns in Europa ab dem Modelljahr 2012, davon knapp 189.000 in Deutschland. Insgesamt seien vsl. auch ca. 98.000 Fahrzeuge mit Ottomotor in Europa betroffen. Die tatsächlichen Verbrauchs- und CO₂-Werte bei den betroffenen Kfz 7 – 9 % könnten oberhalb der maximal erlaubten Toleranz liegen. VW hat die Aufgabe übernommen, die Zahl der betroffenen Fahrzeuge noch zu ermitteln. Sie schwankt nach den Angaben von VW in den Sitzungen für das Modelljahr 2016 zwischen 430.000 Fahrzeugen (Stand 17.11.2015) und 252.000 (Stand 18.11.2015). Die Modelljahre 2012</p>

	<p>bis 2015 werden mit 540.000 möglicherweise betroffenen Fahrzeugen beziffert. Diese Zahlen wurden auch teilweise öffentlich von VW kommuniziert. Inzwischen hat VW mitgeteilt, dass die genannten Zahlen sich nicht bestätigt haben. Nach umfassenden internen Prüfungen und Messkontrollen sei vielmehr nun klar, dass fast alle zunächst als korrekturbedürftig eingestuften Modellvarianten doch den ursprünglich festgestellten CO₂-Werten entsprechen. Von möglichen Abweichungen seien nur 9 Modellvarianten betroffen, wobei diese im Mittel nur wenige Gramm CO₂ betragen würden, was einer Erhöhung des Zyklusverbrauchs im NEFZ von etwa 0,1 bis 0,2 Liter auf 100 Kilometer entspräche.</p>
<p>Weiteres Softwareproblem (Rekuperation)</p>	<p>Bei einigen Fahrzeugen aus diesem Segment gibt es laut VW aber außerdem ein Softwareproblem, das dazu führt, dass die Rekuperation (Bremsenergierückgewinnung) deaktiviert ist. Bei welchem Anteil der Fahrzeuge speziell dies der Fall ist, ist noch nicht geklärt worden.</p>
<p>Aufwärmmodus für Abgasanlagen in 3,0-Liter-Dieselmotoren in den USA</p>	<p>Für die von der US-Umweltbehörde EPA am 02.11.2015 festgestellten Abschaltvorrichtungen in VW-, Audi- und Porsche-Fahrzeugen mit 3,0-Liter-Motoren wurde dem Verdacht nachgegangen, dass sich unzulässige Einrichtungen auch in den auf dem europäischen Markt angebotenen Fahrzeugen befinden. Es wurde jedoch festgestellt, dass es sich hierbei um eine spezielle Problematik des amerikanischen Rechts handelt. Im europäischen Recht besteht insoweit kein gesondertes Zertifizierungserfordernis, sodass das Vorhandensein des Systems auch keinen Verstoß darstellt. Die Aufwärmstrategie ist nicht zu beanstanden, wenn sie keinen negativen Einfluss auf die Emissionen hat und die Grenzwerte erfüllt sind. Dies hat sich bei ersten Nachprüfungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bei Fahrzeugtypen für den europäischen Markt bestätigt. Die Untersuchungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen</p>

3. Maßnahmen und aktueller Stand zu den Untersuchungsgegenständen	
Tests des KBA	Parallel zur Untersuchungskommission hat das KBA bereits ab 21.09.2015 im Rahmen seiner Aufgaben und Zuständigkeiten im Typgenehmigungsverfahren Untersuchungen aufgenommen, um die von VW eingeräumten Manipulationen an Fahrzeugen mit Motoren der Baureihe EA 189 detailliert technisch aufzuarbeiten. Bis 09.12.2015 hat das KBA Untersuchungen von 59 Dieselfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) deutscher und ausländischer Hersteller in Auftrag gegeben. Bis 09.12.2015 lagen Prüfergebnisse (Rohdaten) zu 44 Fahrzeugen vor. Die Bewertungen der Rohdaten der Messergebnisse, die bislang noch nicht zu allen bereits durchgeführten Tests vorliegen, bedürfen noch der abschließenden Beurteilung.
Erkenntnisse der US-EPA	Das KBA hat die Erkenntnisse der US-EPA in die eigenen Untersuchungen einbezogen.
CO ₂ -Wert-Angaben	Hinsichtlich der von VW dargestellten falschen CO ₂ -Wert-Angaben hat das KBA im Rahmen seiner Zuständigkeit als Typgenehmigungsbehörde umgehend nach Bekanntwerden mit der Überprüfung des Sachverhalts und der notwendigen rechtlichen Konsequenzen begonnen. Das KBA hat mit Bescheid vom 05.11.2015 die Neuermittlung der Typprüfwerte der betroffenen Fahrzeugtypen unter seiner Aufsicht angeordnet. Die neuen Mitteilungen von VW über die nur geringe Betroffenheit bestimmter Fahrzeugtypen ändern an dieser Anordnung nichts. Neben den zwingend notwendigen erneuten Messungen auf einem Rollenprüfstand in einem unabhängigen Messlabor ist zzt. zusätzlich die Überprüfung der Fahrwiderstandskurve für den Prüfstandversuch über einen erneuten Ausrollversuch vorgesehen. Diese weitergehende Überprüfung wird allerdings aus Witterungsgründen vermutlich erst zeitlich nachgelagert erfolgen können. Des Weiteren werden die Verfahren zur Typprüfwerteermittlung bei VW und dem beteiligten Technischen Dienst überprüft und die Werte der aktuellen Produktion nachkontrolliert.

<p>Aufforderung KBA an VW vom 07.10.2015</p>	<p>Aufgrund des von Volkswagen eingeräumten und auch vom KBA festgestellten Verstoßes der Euro 5 Fahrzeuge (Motor der Baureihe EA 189) gegen die bestehenden Regelungen wurde Volkswagen vom KBA mit Fristsetzung zum 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen, um schnellstmöglich sicherzustellen, dass eine Konformität der Fahrzeuge mit diesen Vorschriften wieder hergestellt wird. Weiterhin musste VW alle weiteren technischen Details zu den installierten Softwareprogrammen mitteilen. Dieser Aufforderung kam VW fristgerecht nach</p>
<p>Bewertung der Manipulation durch KBA</p>	<p>Auf Basis der von VW dargestellten Abgasnachbehandlungsstrategie und der Manipulationen an der abgasrelevanten Software der Fahrzeuge mit den Motoren der Baureihe EA 189 und den Erkenntnissen aus den unabhängigen Abgasmessungen an den betroffenen Fahrzeugen kam das KBA zu dem Ergebnis, dass die Manipulation der Software als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzustufen ist.</p>
<p>Bescheid des KBA vom 15.10.2015 zu den Manipulationen an den Abgasnachbehandlungssystemen</p>	<p>Das KBA hat am 15.10.2015 einen Bescheid aufgrund von § 25 Absatz 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung erlassen. Diese Rechtsgrundlage sieht vor, dass das KBA zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge nachträglich Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung anordnen kann. Dieser Bescheid verpflichtet VW, die betreffenden Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA 189 in die Werkstätten zu rufen, um die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen.</p>
<p>Der KBA-Bescheid im Einzelnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung des Sachverhaltes wird verbindlich festgestellt, dass es sich bei den von VW in die betroffenen Diesel-Kfz eingebauten Softwareprogrammen um unzulässige Abschaltvorrichtungen nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt. ○ Es wird VW auferlegt, die unzulässige Abschaltvorrichtung bei allen betroffenen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit insbesondere

	<p>hinsichtlich der Emissionen des genehmigten Systems zu ergreifen und dies durch entsprechende Nachweise zu belegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Es wird VW außerdem auferlegt, den von VW am 07.10.2015 vorgelegten Zeit- und Maßnahmenplan einzuhalten und über den Erfolg der Rückrufaktionen dem KBA regelmäßig zu berichten.
Bewertung der von VW vorgestellten technischen Lösungen	<p>Die von VW vorgestellten technischen Lösungen zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge wurden von der Untersuchungskommission grds. als geeignet akzeptiert, die genaue Bewertung erfolgte durch das KBA im Rahmen der Abarbeitung seines Bescheides. Sonstige Auswirkungen, die sich durch die technischen Änderungen möglicherweise z. B. für den Kraftstoffverbrauch ergeben, werden durch das KBA im weiteren Verfahren ermittelt und gewürdigt werden</p>
VW-Lösung zum 2,0-Liter-Motor	<p>Für Fahrzeuge mit 2,0-Liter-Motor wurde am 21.10.2015 durch VW eine generelle Lösung für die Mängelbehebung anhand eines Fahrzeugs mit Testsoftware aufgezeigt. Die Lösung besteht technisch in einer Änderung der Software. Die überreichten Unterlagen zeigen, dass die NOx-Emissionen die gesetzlichen Grenzwerte einhalten. Auch die übrigen Schadstoffgrenzwerte werden eingehalten. VW will Rückrufe ab KW 04/16 einleiten. Danach soll die Rückrufaktion sukzessive abgearbeitet werden.</p>
VW-Lösung zum 1,6-Liter-Motor	<p>Für Fahrzeuge mit 1,6-Liter-Motor wurde die Lösung am 16.11.2015 durch VW vorgestellt. Sie besteht aus mehreren Komponenten: Einsatz Luftleitgitter zur Strömungsstabilisierung des Frischluftmassenpfads und Software-Änderung, neue Daten und Anhebung der Steuerspannung der Injektoren zur Erreichung einer größeren Genauigkeit bei der Einspritzmenge; neue Daten für den Raildruck-Sollwertgeber. Die überreichten Unterlagen zeigen, dass die NOx-Emissionen ebenfalls die gesetzlichen Grenzwerte einhalten. Die übrigen Schadstoffgrenzwerte werden ebenso eingehalten. Die Lösung soll bis KW 39/2016 bei den Händlern zur Verfügung stehen; danach beginnt die Rückrufaktion.</p>

<p>VW-Lösung zum 1,2-Liter-Motor</p>	<p>Für Fahrzeuge mit 1,2-Liter-Motor wurde die Lösung am 26.11.2015 durch VW vorgestellt. Es handelt sich um eine Softwareanpassung des Motorsteuergeräts, durch die der Raildruck angehoben und die Einspritzparameter angepasst werden. Die Messungen zeigen, dass die NOx-Grenzwerte sowie die anderen Grenzwerte eingehalten werden. Allerdings gibt es noch Nachbesserungsbedarf wegen Überfettungen in Lastwechselphasen. Die Lösung soll bis KW 22/2016 bei den Händlern zur Verfügung stehen; danach beginnt die Rückrufaktion.</p>
<p>Rückrufaktionen</p>	<p>Die Durchführung der Rückrufaktionen, mit denen gewährleistet werden soll, dass die unzulässigen Abschalteneinrichtungen aus den Fahrzeugen entfernt werden, hat VW ab Anfang 2016, beginnend mit den Fahrzeugen mit dem 2,0-Liter Motor, zugesagt. Die Einleitung und der Fortgang werden vom KBA überwacht werden, indem erfolgte Maßnahmen für jedes Fahrzeug über den Hersteller bis zur vollzähligen Umsetzung zurückgemeldet werden und ausstehende Fahrzeuge behördlich nachverfolgt werden.</p>
<p>Erstmalige Zulassung zum Straßenverkehr</p>	<p>Die im Bescheid des KBA nachträglich angeordnete Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung haben zur Folge, dass nicht umgerüstete Neufahrzeuge von VW, die eine unzulässige Abschalteneinrichtung im zuvor genannten Sinne enthalten, nicht mehr der erteilten EG-Typgenehmigung entsprechen. Damit ist solchen Neufahrzeugen im Einklang mit der EG-Typgenehmigungsrichtlinie die Zulassung zum Straßenverkehr zu verweigern. Das BMVI hat die obersten für das Zulassungsrecht zuständigen Landesbehörden in Deutschland mit Schreiben vom 20.11.2015 hierüber informiert. Solche Fahrzeuge können erst dann erstmals zugelassen werden, wenn im Rahmen der Rückrufaktion von Volkswagen die Abschalteneinrichtung ausgebaut worden ist. Entsprechendes gilt seit dem 03.12.2015 auch für betroffene Neufahrzeuge der Marken Seat und Skoda, nachdem die zuständigen britischen und spanischen Typgenehmigungsbehörden jeweils die Nichtkonformität solcher Abschalteneinrichtungen gegenüber dem KBA mitgeteilt haben.</p>

Erneute Zulassung zum Straßenverkehr	Dagegen besteht für Fahrzeuge, die bereits zugelassen gewesen sind – sei es in Deutschland oder im EU-Ausland – kein Zulassungshindernis. Für solche Fahrzeuge wird auch keine Rechtsgrundlage für ein Verkaufsverbot gesehen.
Zum Schutz der Kunden	<p>Die Untersuchungskommission hat gegenüber VW darauf gedrungen, die Kunden europaweit bei allen vorgenannten Themenbereichen schadlos zu stellen und umfassend zu beraten. Speziell zu Dieselfahrzeugen mit dem Motor der Baureihe EA 189 (NOX-Problematik)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ hat VW umgehend eine Web-Seite eingerichtet, mit der VW-Kunden anhand der Fahrzeugidentifikationsnummer überprüfen können, ob ihr Fahrzeug betroffen ist, ○ wurde VW seitens der Untersuchungskommission nahegelegt, auf die Einrede der Verjährung im Hinblick auf die von Manipulationen betroffenen Fahrzeuge zu verzichten; eine entsprechende Formulierung befindet sich in der konzerninternen Abstimmung, ○ wurde VW aufgefordert, eine Kundenbetreuung zur Wahrnehmung der berechtigten Interessen der Kunden einzurichten (dies ist erfolgt). ○
Fehlerhafte Ermittlung der CO ₂ -Werte	Erst in Abhängigkeit vom Ergebnis der Messungen an 27 Fahrzeugtypen, die aufgrund des genannten Bescheides des KBA vom 05.11.2015 durchgeführt werden, kann über die Notwendigkeit von Maßnahmen entschieden werden, u. a. dazu wie die Zusagen zur Schadlosstellung der Kunden erreicht werden soll (Übernahme der ggf. entstehenden Differenz der Kfz-Steuer und der Kosten für die Umstellung von Registern und Papieren)

4. Aktivitäten auf internationaler Ebene

Gespräch mit den USA	Sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen initiierte die Untersuchungskommission einen Informationsaustausch mit der amerikanischen Umweltbehörde (US-EPA). Am
----------------------	--

	24.09.2015 fand eine Telefonkonferenz der Untersuchungskommission mit der US-EPA statt.
Informationsaustausch auf europäischer Ebene	Das BMVI hatte mit Schreiben vom 29.09. und 15.10.2015 die europäischen Verkehrsminister über den aktuellen Sachstand unterrichtet. Darüber hinaus hat Deutschland regelmäßig die entsprechenden europäischen Gremien auf allen Ebenen sowie die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten informiert.
Koordinierung durch Europäische Kommission	Mit Schreiben vom 14.10.2015 an alle Ministerinnen und Minister des Wettbewerbs-, Verkehrs- und Umweltrates hat Kommissarin Bienkowska die aktuellen Aktivitäten der Europäischen Kommission dargestellt. Die Kommission koordiniert einen Informationsaustausch im Technischen Ausschuss für Kraftfahrzeuge (TCMV) und in der gemeinsamen Expertengruppe der europäischen Typgenehmigungsbehörden (TAAEG). Darüber hinaus hat sie eine elektronische Plattform für den Informations- und Datenaustausch eingerichtet. Deutschland wird sich aktiv an den Arbeiten der gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission (JRC - Joint Research Center) zur Entwicklung eines Testverfahrens beteiligen, mit dem Manipulationen inklusive der Verwendung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen aufgedeckt werden können. Zu Beginn der Arbeiten haben die Mitgliedstaaten, die Nachprüfungen durchführen, über ihre angewendeten Testmethoden informiert. Das KBA hat bereits in den Sitzungen des TCMV und der TAAEG über seine Aktivitäten berichtet.
Weiterentwicklung der europäischen Vorschriften	Die Europäische Kommission arbeitet an einer Anpassung der Vorschriften zu Abschaltvorrichtungen und Emissionsstrategien. Ein erster Vorschlag ist bereits im 2. Verordnungspaket zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) enthalten. Außerdem wird die Kommission Schlussfolgerungen aus dem „VW-Fall“ bei der laufenden Überarbeitung der Typgenehmigungsvorschriften berücksichtigen (Revision der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG).