

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/28935 –**

### **Die Entwicklung des Kraftfahrt-Bundesamtes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und zuständig für den Straßenverkehr. Das KBA ist durch verschiedenste Tätigkeiten, von Typgenehmigungsverfahren über Marktüberwachung bis zur Verwaltung diverser Fahrzeug- und Verkehrsregister, in die Gewährleistung eines sicheren Straßenverkehrs in Deutschland involviert. An seinem Hauptsitz in Flensburg sowie dem weiteren Dienstsitz in Dresden beschäftigt das KBA viele hochqualifizierte Spezialisten verschiedenster Fachrichtungen, die sich um die Sicherheit im Straßenverkehr sorgen.

Aufgrund der verschiedenen technischen Revolutionen im Fahrzeugbau, etwa in den Bereichen Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung, muss das KBA zunehmend mit neuen Anwendungen und Herausforderungen umgehen. Dafür ist eine technische wie auch personell angemessene Ausstattung sowie die enge Abstimmung mit europäischen, ausländischen sowie inländischen Partnern, sowohl Institutionen als etwa auch den Prüforganisationen, von hoher Bedeutung.

1. Welches Budget stand dem KBA im Jahr 2020 sowie jeweils in den vergangenen fünf Jahren zur Verfügung, und wie hoch war der Mittelabruf im Jahr 2020 (bitte aufschlüsseln)?

Im Jahr 2020 standen dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 91,6 Mio. Euro zur Verfügung. Die IST-Ausgaben in diesem Jahr beliefen sich unter Berücksichtigung von Ausgaberesten auf 94,0 Mio. Euro.

In den Jahren 2016 bis 2019 standen dem KBA folgende Haushaltsmittel zur Verfügung:

- 2016: 73,2 Mio. Euro,
- 2017: 85,1 Mio. Euro,
- 2018: 87,9 Mio. Euro,
- 2019: 93,0 Mio. Euro.

2. Welches Budget steht dem KBA in den Jahren 2021 bis 2025 zur Verfügung (bitte aufschlüsseln)?

Dem KBA stehen im Jahr 2021 97,5 Mio. Euro zur Verfügung. Auf Grundlage der mittelfristigen Finanzplanung sind für die Jahre 2022 bis 2025 folgende Budgets (auf Basis des Eckwertebeschlusses zum Haushaltsentwurf für 2022) derzeit geplant:

- 2022: 102,851 Mio. Euro,
- 2023: 100,455 Mio. Euro,
- 2024: 95,297 Mio. Euro,
- 2025: 95,291 Mio. Euro.

3. Wie viele Personalstellen sind für 2021 beim KBA vorgesehen, und wie viele Personalstellen sind davon aktuell besetzt bzw. nicht besetzt (bitte nach Besoldungsgruppe aufschlüsseln)?

Dem KBA stehen mit dem Haushalt 2021 insgesamt 897,7 Plan/-Stellen zur Verfügung (Aufteilung auf die Besoldungs- und Entgeltgruppen gemäß Stellenplan). Von diesen Plan/-Stellen sind derzeit 867,5 besetzt. Von den zurzeit 30,2 unbesetzten Plan/-Stellen sind 7,7 intern gesperrt (Übergang Aufgabe „Familienkasse“ zum Bundesverwaltungsamt), acht sind vorübergehend frei (krank ohne Bezüge, Elternzeit kleiner als sechs Monate), 8,3 sind gesperrt für Arbeitszeitanhebungen und 6,2 über alle Entgelt-/Besoldungsgruppen als Teilzeitreste frei (hiervon bei 422 01: 2,1 STA, bei 428 11: 1,1 STA und bei 428 01: 3,0 STA). Die Aufschlüsselung auf die jeweiligen Plan/-Stellen gestaltet sich titelbezogen wie folgt:

Titel 428 01 (Tarifbeschäftigte)

Entgeltgruppe	Stellenbestand	davon besetzt	davon unbesetzt
E 15	1,0	1,0	0,0
E 14	7,0	7,0	0,0
E 13	12,0	12,0	0,0
E 12	13,0	11,9	1,1
E 11	128,5	127,9	0,6
E 10	13,0	12,9	0,1
E 9c	16,0	15,7	0,3
E 9b	27,0	25,5	1,5
E 9a	124,0	121,3	2,7
E 8	9,0	8,9	0,1
E 7	25,5	24,9	0,6
E 6	245,5	232,6	12,9
E 5	6,0	5,9	0,1

Entgeltgruppe	Stellenbestand	davon besetzt	davon unbesetzt
E 4	1,0	1,0	0,0
E 3	15,0	14,6	0,4

## Titel 422 01 (Beamte)

Besoldungsgruppe	Stellenbestand	davon besetzt	davon unbesetzt
B 6	1,0	1,0	0,0
B 3	1,0	1,0	0,0
B 2	4,0	4,0	0,0
A 16	5,0	5,0	0,0
A 15	8,0	8,0	0,0
A 14	15,2	14,7	0,5
A 13h	4,0	4,0	0,0
A 13gmZ	3,0	2,9	0,1
A 13g	15,0	14,9	0,1
A 12	42,0	41,6	0,4
A 11	42,5	40,6	1,9
A 10	9,0	8,7	0,3
A 9mZ	8,0	7,8	0,2
A 9m	27,5	25,7	1,8
A 8	28,0	24,9	3,1
A 7	3,0	2,9	0,1

## Titel 428 11 (Rechnung Dritter)

Entgeltgruppe	Stellenbestand	davon besetzt	davon unbesetzt
E 14	1,0	1,0	0,0
E 13	1,0	1,0	0,0
E 11	9,0	8,7	0,3
E 10	5,0	5,0	0,0
E 9c	2,0	2,0	0,0
E 9b	8,0	7,6	0,4
E 9a	5,0	4,7	0,3
E 8	2,0	1,8	0,2
E 7	1,0	1,0	0,0
E 6	2,0	1,9	0,1
E 5	2,0	2,0	0,0

4. Wie hoch ist die Home-Office-Quote des KBA im zweiten Corona-Lockdown bisher gewesen?

Die Home-Office-Quote des KBA im sogenannten zweiten Corona-Lockdown beträgt rund 70 Prozent.

5. Welche Tätigkeitsbereiche des KBA sind bisher weitgehend digitalisiert worden, bzw. welche Tätigkeitsbereiche sind bisher nicht digitalisiert?

Im KBA werden nahezu alle Fachaufgaben durch den Einsatz von IT-gestützten Fachanwendungen und somit digitalisiert wahrgenommen. Daneben ist im KBA die e-Akte im Einsatz. Bislang arbeiten insgesamt 493 Beschäftigte des KBA mit der e-Akte. In allen Bereichen des KBA wird die e-Akte sukzessive weiter eingeführt.

Weitere wesentliche Digitalisierungsmaßnahmen werden im KBA derzeit umgesetzt:

- Digitalisierung des Personalwesens,
- Bearbeitung von Privatauskünften aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR),
- Vollautomatisierung des Fahreignungsregisters (FAER),
- Statistikerstellung,
- Onlineregisterauskunft (Eigenauskünfte aus allen Registern des KBA an Bürger/innen),
- Auskünfte aus dem ZFZR zur Verfolgung von Rechtsansprüchen,
- Online-Fragebogen zur Güterkraftverkehrsstatistik,
- Erteilung eines Nachweises der Allgemeinen Betriebserlaubnis für Bürger/innen,
- Erteilung von Ausnahmen für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien für Händler und Bürger/innen,
- Zuteilung von Welt-Hersteller-Nummern für Fahrzeughersteller,
- Erteilung einer Erprobungsbescheinigung für Hersteller,
- Erweiterung der Rückrufdatenbank zur Information über Rückrufaktionen.

6. Welche Pläne für den Ausbau des KBA hat die Bundesregierung, insbesondere im Hinblick auf die Herausforderungen neuer Technologien und Anwendungen im Fahrzeugbereich?
  - a) Welche Rolle soll das KBA in Bezug auf das automatisierte und autonome Fahren einnehmen, und welche Maßnahmen sind dafür bisher unternommen worden oder geplant?
  - c) Welche Rolle soll das KBA in Bezug auf Fahrzeugdaten, Software-Updates sowie die Vernetzung von Fahrzeugen einnehmen, und welche Maßnahmen sind dafür bisher unternommen worden oder geplant?

Die Fragen 6, 6a und 6c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA soll nach dem Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetzentwurf zum autonomen Fahren – zentrale Genehmigungsbehörde für die Erteilung der für den nationalen Geltungsbereich des Straßenverkehrsgesetzes gültigen Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion und automatisierter bzw. autonomer Zusatzfunktionen werden. Des Weiteren soll das KBA die Marktüberwachung entsprechender Kraftfahrzeuge wahrnehmen. Mit der zu erwartenden Harmonisierung der Vorschriften zur Genehmigung automatisierter und autonomer Kraftfahrzeuge auf europäischer Ebene und der sich der Marktreife weiter nähernden Technik ist von einer wachsenden Aufgabenwahrnehmung des KBA auszugehen. Die personelle und organisatorische Aufstellung des KBA zur Umsetzung entsprechender Tätigkeiten wird zur Zeit vorbereitet.

Die Einhaltung der kürzlich erlassenen Regelungen zur IT-Sicherheit (UN Regelung Nr. 155 – „Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regards to cyber security and cyber security management system“) und zu Software Updates (UN Regelung Nr. 156 – „Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regards to software update and software updates ma-

nagement system“) wird das KBA überwachen und Kraftfahrzeuge entsprechend prüfen. Das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik unterstützt das KBA bei der Umsetzung.

Das KBA ist darüber hinaus für die Überprüfung von Software-Updates, etwa im Bereich der Abgasthematik zuständig.

- b) Welche Rolle soll das KBA in Bezug auf alternative Antriebstechnologien einnehmen, und welche Maßnahmen sind dafür bisher unternommen worden oder geplant?

Das KBA ist zuständig für die Erteilung von Genehmigungen auf Basis internationaler, europäischer und nationaler kraftfahrzeugtechnischer Vorschriften und für die Überwachung deren Einhaltung im Markt. Das KBA ist bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung kraftfahrzeugtechnischer Vorschriften, u. a. im Hinblick auf alternative Antriebskonzepte, eng eingebunden, ebenso wie bei der Erteilung von Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte, die derzeit noch nicht Gegenstand der europäischen Typpergenehmigungsvorschriften sind.

- d) Welche Rolle soll das KBA in Bezug auf neue Verkehrsmittel und Verkehrsanwendungen einnehmen, und welche Maßnahmen sind dafür bisher unternommen worden oder geplant?

Das KBA wird auch in Zukunft seine Rolle als Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde für neue Technologien wahrnehmen. Neben den bereits vorhandenen Vorschriften in der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung und dem Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes sind neue Vorschriften in Bezug auf neue Verkehrsmittel in Vorbereitung.

7. Welche Konsequenzen wurden von der Bundesregierung sowie innerhalb des KBA im Nachgang des Versands von rund 1,5 Millionen Briefen an Halter von Dieselfahrzeugen im November 2018, deren Fahrzeuge nicht den damals höchsten Abgasnormen entsprachen, und die über die Umtauschprämien bestimmter Automobilhersteller informierten, gezogen?

Mit dem Schreiben wurden Fahrzeughalter über die Möglichkeiten ihrer Mitwirkung an einer Verbesserung der Luftreinhaltung in besonders belasteten Städten informiert.

8. Welche Veränderungen wurden bezüglich des KBA aufgrund der Erfahrungen und des Berichts des 5. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode vollzogen?
9. Welche Empfehlungen des Berichts des 5. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode für das KBA wurden bisher nicht umgesetzt, und warum?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Empfehlungen des Berichts des 5. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode wurden durch die Bundesregierung vollständig umgesetzt.

Seit dem 1. September 2020 ist die neue Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union

verpflichtend anzuwenden. Diese Verordnung führt spezifische Vorschriften für die Marktüberwachung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen ein und legt eine Mindestanzahl an jährlich durchzuführenden Fahrzeugprüfungen fest, von denen mindestens 20 Prozent der Prüfungen als emissionsbezogene Prüfungen durchgeführt werden müssen. Die Europäische Kommission ist befugt auf eigene Kosten Prüfungen und Inspektionen durchzuführen, um nachzuprüfen, ob Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten die einschlägigen Anforderungen erfüllen.

Um die Aufgabe der Marktüberwachung vollumfänglich durchführen zu können, wurde das KBA mit zusätzlichen Ressourcen ausgestattet. Es wurden vier eigene Prüfgeräte zur mobilen Emissionsmessung beschafft, die sich bereits im Einsatz befinden. Zusätzlich wird derzeit ein eigenes Prüflabor mit zwei Abgasrollenprüfständen eingerichtet. Die Inbetriebnahme des Prüflabors ist noch im zweiten Quartal 2021 geplant. Zudem steht dem KBA auf der Landebahn des ehemaligen Bundeswehr-Flughafens in der Gemeinde Leck in Schleswig-Holstein ein Testgelände für eigene Prüffahrten zur Verfügung. Die Teststrecke wurde am 2. Januar 2020 in Betrieb genommen.

Darüber hinaus hat sich die Bundesregierung unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf europäischer Ebene dafür eingesetzt, die europäische Abgasemissionsgesetzgebung und die entsprechenden Prüfverfahren umfangreich zu überarbeiten und zu spezifizieren. Neben der Einführung der Kontrolle der Realemissionen (Real Driving Emissions, RDE) wurden die Hersteller dazu verpflichtet der Genehmigungsbehörde eine erweiterte Dokumentation mit Informationen über den Betrieb aller zusätzlichen Emissionsstrategien und Standard-Emissionsstrategien vorzulegen. Darüber hinaus wurden Verbesserungen der Vorschriften im Hinblick auf die Präzisierung der Ausnahmetatbestände für Abschaltvorrichtungen erreicht, indem u. a. einheitliche Entscheidungsgrundlagen für die Typgenehmigungsbehörden zur Bewertung von Emissionsstrategien und der Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen in einen verbindlichen Rechtsrahmen überführt wurden. Die europäischen Typgenehmigungsvorschriften sehen nun auch, wie im Bericht empfohlen, explizit die Berücksichtigung von RDE-Prüfergebnissen Dritter vor.

Im Hinblick auf CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde das auf dem Neuen Europäischen Fahrzyklus basierende Laborprüfverfahren zwischenzeitlich durch die weltweit harmonisierte Prüfprozedur WLTP, die maßgeblich unter deutschem Vorsitz bei der UNECE entwickelt wurde, ersetzt. Die im Bericht des 5. Untersuchungsausschusses empfohlene CO<sub>2</sub>-Felduntersuchung, d. h. die Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Werte von Fahrzeugen im Betrieb, wurde zwischenzeitlich ebenfalls in die europäischen Vorschriften eingeführt.

10. Welche Empfehlungen des Beirats beim Kraftfahrt-Bundesamt wurden seit dessen Gründung 2018 umgesetzt bzw. sollen umgesetzt werden (bitte aufschlüsseln und erläutern)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4, 5, 7 und 12 auf Bundestagsdrucksache 19/24756 verwiesen.

11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Arbeit des Beirats beim Kraftfahrt-Bundesamt seit 2018?

Durch den Beirat und seine fachliche Expertise werden Diskussionen zur weiteren Verbesserung der Arbeit des KBA angestoßen, die in der konkreten Tätigkeit des KBA berücksichtigt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 19/24756 verwiesen.

12. Wie viele Fahrzeugrückrufe wurden vom KBA jeweils in den vergangenen fünf Jahren angeordnet (bitte nach Zeitpunkt, Hersteller und Modell aufschlüsseln)?
- Was waren jeweils die Gründe?
  - Wie viele Fahrzeuge waren davon insgesamt sowie je Rückruf betroffen?

Die Fragen 12 bis 12b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Rückrufaktionen des KBA in den vergangenen fünf Jahren (2016 bis 2021)

Hersteller	Modell	Grund für die Anordnung	Start der Maßnahme	Anzahl betroffen D
VW	diverse mit Motor EA189	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Jan 16	1.419.639
Audi	diverse mit Motor EA189	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Apr 16	451.568
Seat	diverse mit Motor EA189	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Mai 16	101.398
Porsche	Cayenne	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Jan 18	5.903
VW	Touareg	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Feb 18	26.096
BMW	M550d, 750d	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Mai 18	3.607
VW	T6	Konformitätsabweichung bezüglich Emissionsvorschriften	Apr 19	95.566
VW	Crafter	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Nov 20	16.709
Daimler Van	Vito M1	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Okt 18	24.890
Daimler Van	Vito N1	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Okt 18	2.728
Daimler Van	V-Klasse	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Okt 18	62.975
Daimler Van	Vito M1	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Okt 18	5.479
Daimler Van	Vito N1	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Okt 18	13.321
Porsche	Macan	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Nov 18	12.973
Audi	A6, A7	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Nov 18	30.867
Audi	A6, A7, SQ5	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Dez 18	48.286
Audi	A6, A7	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Jan 19	7.722
Audi	A8, Q5	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Feb 19	14.957
Audi	Q7	Konformitätsabweichung bezüglich Emissionsvorschriften	Aug 19	21.908
Audi	Q7	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Okt 19	2.102
Audi	A4, A5, A6, A7	unzulässige Abschalteneinrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Okt 19	8.184

Hersteller	Modell	Grund für die Anordnung	Start der Maßnahme	Anzahl betroffen D
Audi	A6, A7, A8	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Dez 19	4.909
Audi	A4, A8, Q7	Konformitätsabweichung bezüglich Emissionsvorschriften	Dez 19	5.743
Audi	A6, A7	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Feb 20	21.559
Audi	A8	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Jun 20	1.771
Audi	Q7	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Apr 21	9
Opel	Zafira, Cascada, Insignia	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Apr 17	32.074
Opel	Corsa, Adam	Konformitätsabweichung bezüglich Emissionsvorschriften	Mai 19	54.126
Daimler PKW	C-Klasse BR205	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Feb 19	11.411
Daimler PKW	E-Klasse E 250	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Feb 20	53.113
Daimler PKW	GLK-Klasse	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Aug 19	32.381
Daimler PKW	GLC-, GLE-Klasse	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Sep 18	47.107
Daimler PKW	E-, GLC-Klasse	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Sep 19	56.115
Porsche	Panamera	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Nov 19	851
Daimler PKW	SLK BR R172	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Jan 20	1.017
Daimler Van	Sprinter M1	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Feb 20	1.028
Porsche	Cayenne	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Mrz 20	5.002
Audi	A6, A7	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Apr 20	392
Subaru	Forester, Legacy, Outback, XV	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Jun 20	8.020
Porsche	Cayenne	unzulässige Abschaltvorrichtung in der Software des Emissionskontrollsystems	Sep 20	3.528