Anlage 2 Dok. 22

S. 150 - 184

hier betroffen: S. 184

[redacted]

Robert Bosch GmbH
[redacted]

[redacted]

[redacted]
für Verkehr und Infrastruktur
[redacted]

10115 Berlin

Robert Bosch GmbH
Postfach 12 01 44
10591 Berlin

Besucher:
Bismarckstr. 71
10627 Berlin

Telefon 030 [redacted]
Telefax 030 [redacted]

14. Dezember 2015

Sehr geehrter Herr [redacted],

am Rande der BMVI-Veranstaltung zu LNG im Bereich schwere Nutzfahrzeuge am 30. November in Berlin haben Sie mit Herrn [redacted], gesprochen.

[redacted]

Herr [redacted] hat dabei den vertieften Austausch im Rahmen eines Besuchs von Ihnen am Bosch-Standort Stuttgart-Feuerbach angeboten. Diese Idee möchte ich aufgreifen und Sie herzlich nach Feuerbach einladen.

Neben der Vertiefung der LNG-Thematik im Nutzfahrzeugbereich würden wir Ihnen gerne unsere Einschätzungen zur aktuellen Diesel-Diskussion und zur Stickoxid-Reduzierung im Straßenverkehr erläutern. Für Ihre Interessen und Fragen sind wir selbstverständlich offen.

Es würde mich freuen, wenn Sie mit meinem Vorschlag einverstanden sind. Mein Sekretariat würde dann für die genaue Terminvereinbarung auf Ihr Büro zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

BVE 15681-7

Anlage 2 Dok. 22

S. 150 - 184

hier betroffen: S. 184

[redacted]

Robert Bosch GmbH
[redacted]

[redacted]

[redacted]

für Verkehr und Infrastruktur

[redacted]

10115 Berlin

Robert Bosch GmbH
Postfach 12 01 44
10591 Berlin

Besucher:
Bismarckstr. 71
10627 Berlin

Telefon 030 [redacted]
Telefax 030 [redacted]

14. Dezember 2015

Sehr geehrter Herr [redacted],

am Rande der BMVI-Veranstaltung zu LNG im Bereich schwere Nutzfahrzeuge am 30. November in Berlin haben Sie mit Herrn [redacted], gesprochen.

[redacted]

Herr [redacted] hat dabei den vertieften Austausch im Rahmen eines Besuchs von Ihnen am Bosch-Standort Stuttgart-Feuerbach angeboten. Diese Idee möchte ich aufgreifen und Sie herzlich nach Feuerbach einladen.

Neben der Vertiefung der LNG-Thematik im Nutzfahrzeugbereich würden wir Ihnen gerne unsere Einschätzungen zur aktuellen Diesel-Diskussion und zur Stickoxid-Reduzierung im Straßenverkehr erläutern. Für Ihre Interessen und Fragen sind wir selbstverständlich offen.

Es würde mich freuen, wenn Sie mit meinem Vorschlag einverstanden sind. Mein Sekretariat würde dann für die genaue Terminvereinbarung auf Ihr Büro zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

BVE 15661-7

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 33

S. 5 - 133

hier betroffen: S. 59, 103

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 35

S. 3 - 11

hier betroffen: S. 6, 10 - 11

Sehr geehrter Herr [redacted]

Dank für Ihre Antwort von gestern. Leider muss ich nun noch einmal um Aufklärung bitten. Gern schriftlich.

1. Seit wann weiß das Bundesverkehrsministerium über den Einsatz von Abschalteinrichtungen in Diesel-Pkw und die Möglichkeit der Verringerung von Emissionswerten durch diese?

2. Hat sich das Ministerium in den vergangenen Jahren mit einem möglichen rechtswidrigen Einsatz dieser Einrichtungen befasst? Wenn Nein: Warum wurden die diesbezüglichen EU-Untersuchungen zu diesem Thema von der Bundesregierung ignoriert? Wenn Ja: Zu welchem Ergebnis kamen Untersuchungen der Bundesregierung?

3. Mögliche Manipulationen an den Abschalteinrichtungen von VW wurden von US-Einrichtungen seit Mitte 2014 untersucht. Wann hat die Bundesregierung von diesen Untersuchungen Kenntnis erlangt? Was hat die Bundesregierung unternommen, um sich Überblick zu verschaffen und eigene Erkenntnisse zu erlangen?

Für Ihre Antworten danke ich bis Donnerstag, 24.9.2015 und bitte um Antwort bis 15 Uhr.

mit Dank und besten Grüßen

[redacted]

Der Tagesspiegel

[redacted]

Telefon: 030[redacted]

Mobil:[redacted]

[redacted]

Von: [redacted]v [mailto:[redacted]@tagesspiegel.de]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 15:55
An: [redacted]
Betreff: Antw: Reaktion BMVI

Sehr geehrter Herr [redacted]

Dank für Ihre Antwort von gestern. Leider muss ich nun noch einmal um Aufklärung bitten. Gern schriftlich.

1. Seit wann weiß das Bundesverkehrsministerium über den Einsatz von Abschalteinrichtungen in Diesel-Pkw und die Möglichkeit der Verringerung von Emissionswerten durch diese?

2. Hat sich das Ministerium in den vergangenen Jahren mit einem möglichen rechtswidrigen Einsatz dieser Einrichtungen befasst? Wenn Nein: Warum wurden die diesbezüglichen EU-Untersuchungen zu diesem Thema von der Bundesregierung ignoriert? Wenn Ja: Zu welchem Ergebnis kamen Untersuchungen der Bundesregierung?

3. Mögliche Manipulationen an den Abschalteinrichtungen von VW wurden von US-Einrichtungen seit Mitte 2014 untersucht. Wann hat die Bundesregierung von diesen Untersuchungen Kenntnis erlangt? Was hat die Bundesregierung unternommen, um sich Überblick zu verschaffen und eigene Erkenntnisse zu erlangen?

Für Ihre Antworten danke ich bis Donnerstag, 24.9.2015 und bitte um Antwort bis 15 Uhr.

mit Dank und besten Grüßen

[redacted]

Der Tagesspiegel

[redacted]

Telefon: 030[redacted]

Mobil: [redacted]

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 36

S. 131 - 156

hier betroffen: S. 133

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 30. September 2015 18:55
An: UAL-LA2; [redacted]; Ref-LA23; [redacted]@kba.de'; [redacted]
Betreff: Endgültige Pressemeldung an Wirtschaftswoche

Zur Kenntnis weitergeleitet - endgültige Pressemeldung an Wirtschaftswoche.

f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 30. September 2015 18:45
An: [redacted]
Betreff: Antworten

Hallo Herr[redacted]

hier Sachinfos des BMVI zu Ihren Fragen:

Was erwarten Sie jetzt als Antwort auf den VW-Skandal von den deutschen Autoherstellern?

Volkswagen hat sicherzustellen, dass eine Konformität der Fahrzeuge mit der erteilten Typgenehmigung hergestellt wird. Hierzu wurde Volkswagen vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details mitzuteilen.

Können Sie mit Sicherheit sagen, dass andere deutsche Hersteller nicht manipuliert haben?

Dem BMVI liegen keine anders gearteten Informationen vor. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist am 24.09.2015 beauftragt worden, die Überprüfung aktueller Fahrzeugtypen anderer deutscher und ausländischer Hersteller durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030[redacted]
Fax 030[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 37

S. 157 - 184

hier betroffen: S. 160 - 161

Lieber Herr [redacted] Ich hätte noch ergänzend drei Fragen, die das KBA betreffen.

Nach uns vorliegenden Informationen war das KBA bereits im Herbst 2014 umfänglich über die Messergebnisse der Organisation ICCT informiert, die hohe Abweichungen zwischen realen Stickoxid-Emissionen und Labormessungen bei diversen PKW-Herstellern, u.a. VW, ergeben hatten. Hat das KBA entsprechend der EG-Verordnung 715/2007 (insbesondere den Artikeln 5 und Artikel 13) Nachkontrollen an PKW veranlasst und wenn nein, warum nicht? Wer hat diese Entscheidung getroffen - der [redacted] oder Vertreter des BMVi?

Nach uns vorliegenden Informationen hat der [redacted] bzw. andere Mitarbeiter dieser Behörde gegenüber Umweltorganisationen ausgesagt, dass man wegen Schadstoffemissionen keine Rückrufaktionen bei PKW anordnen würde. Steht diese Aussage nicht im Widerspruch zu oben bereits erwähnter EG-Verordnung?

Plant das BMVi ein reguläres System von Nachkontrollen bzw. Sanktionsmöglichkeiten, Strafen, so wie es die EG-Verordnung 715/2007 im Artikel 13 von den Mitgliedsstaaten verlangt und zwar über die Möglichkeit hinaus, die Typenzulassung abzuerkennen?

Wir bräuchten die Antworten auch bis heute Nachmittag.

Wird Herr [redacted] heute zur Aktuellen Stunde in den Bundestag, oder der [redacted]

Beste Grüße!

[redacted]

mit freundlichen Grüßen! Kind regards!

[redacted]

DER SPIEGEL Hauptstadtbüro
Pariser Platz 4a, 10117 Berlin
Tel.: (+49) (30) [redacted]
Fax: (+49) (30) [redacted]
mobil: (+49) [redacted]
[redacted]@spiegel.de

SPIEGEL-Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG, Sitz und Registergericht Hamburg HRA 61 755 Komplementärin Rudolf Augstein GmbH, Sitz und Registergericht Hamburg HRB 13 105, Geschäftsführer Thomas Hass

Nachfragen SPIEGEL / Antworten

Frage 1:

Nach uns vorliegenden Informationen war das KBA bereits im Herbst 2014 umfänglich über die Messergebnisse der Organisation ICCT informiert, die hohe Abweichungen zwischen realen Stickoxid-Emissionen und Labormessungen bei diversen PKW-Herstellern, u.a. VW, ergeben hatten. Hat das KBA entsprechend der EG-Verordnung 715/2007 (insbesondere den Artikeln 5 und Artikel 13) Nachkontrollen an PKW veranlasst und wenn nein, warum nicht? Wer hat diese Entscheidung getroffen - der [redacted], oder Vertreter des BMVi?

Antwort:

Dem KBA lag im Herbst 2014 vom ICCT kein Bericht vor.

Frage 2:

Nach uns vorliegenden Informationen hat der [redacted] bzw. andere Mitarbeiter dieser Behörde gegenüber Umweltorganisationen ausgesagt, dass man wegen Schadstoffemissionen keine Rückrufaktionen bei PKW anordnen würde. Steht diese Aussage nicht im Widerspruch zu oben bereits erwähnter EG-Verordnung?

Antwort:

Die Aussage ist nicht zutreffend. Es ist unbestritten, dass das KBA aufgrund von schädlichen Umwelteinwirkungen durch bereits ausgelieferte Fahrzeuge Rückrufaktionen veranlassen oder durchführen kann.

Frage 3:

Plant das BMVi ein reguläres System von Nachkontrollen bzw. Sanktionsmöglichkeiten, Strafen, so wie es die EG-Verordnung 715/2007 im Artikel 13 von den Mitgliedsstaaten verlangt und zwar über die Möglichkeit hinaus, die Typenzulassung abzuerkennen?

Antwort:

Konformitätsüberprüfungen sind vorgeschrieben und werden seitens des KBA stichprobenartig durchgeführt (siehe bereits übersandte Antwort auf Frage 5 Ihrer ersten Anfrage).

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 38

S. 199 - 230

hier betroffen: S. 203 - 215

Von: [redacted] [mailto[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 8. Oktober 2015 16:36
An: Ref-Presse
Betreff: Re: Ihre Fragen
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Antworten veranlassen mich zu drei Nachfragen. Sie verweisen in Ihrer Antwort auf meine Frage 7 auf die EG-FGV mit den Paragraphen 7, 25, 27 und 37. In dem genannten § 37 wird betreffend Ordnungswidrigkeiten auf das StVG mit den Paragraphen 23 und 24 verwiesen. Dort werden mögliche Geldbussen von 2000 Euro (§ 24) bzw. 5000 Euro (§ 23) genannt. Die EU-Verordnung 715/2007 verlangt "für Verstöße von Herstellern" - etwa die "Verwendung von Abschalteinrichtungen" - Sanktionen, die "wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" zu sein haben. Daher meine Fragen:

1. Wären diese Summe bei der illegalen Verwendung von Abschalteinrichtungen jeweils pro verkauften Pkw fällig für den Hersteller, der den Verkauf vornahm?
2. Wenn ja, welche Summe käme in einem solchen Fall pro Pkw in Betracht: Bis zu 2000 Euro (§ 24 StVG) oder bis zu 5000 Euro ($ 23 StVG)?
3. Falls diese Geldbußen nicht pro Pkw fällig würden: Sind Summen von 2000 bzw. 5000 Euro aus Ihrer Sicht "abschreckend"?

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

[redacted]

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG
Stern Berlin

[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Fragen / Antworten STERN

Frage 1:
In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?

Antwort:
Das genannte Schreiben wurde federführend vom BMUB erstellt. Nachfragen sind entsprechend zu adressieren.

Frage 2:
Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?

Antwort:
Bis zum Vorliegen öffentlicher Berichte zu VW-Manipulationen an Dieselfahrzeugen in den USA war nicht bekannt, dass illegale Abschalteinrichtungen verwendet worden sind.

Frage 3:
Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] *leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?*

Antwort:
Das BMVI arbeitet seit 2011 auf der Ebene der UNECE an der Entwicklung des WLTP, dabei geht es um die Messung von Kraftstoffverbrauch und darum mit diesen neuen Meßverfahren den Testverbrauch näher an den Realverbrauch heranzubringen.
Siehe Antwort auf Frage 2.

Frage 4:
Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?

Antwort:
Konformitätsüberprüfungen sind vorgeschrieben und werden seitens des KBA durchgeführt. Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben. Seit dem Jahr 2010 hat das KBA insgesamt 1.082 Konformitätsüberprüfungen abgeschlossen, darunter 147 umweltrelevante (Fahrzeuge und mobile Maschinen). Festgestellte Beanstandungen wurden

ausgeräumt (gutachterlich bestätigt durch anerkannte Technische Dienste), andernfalls wurde die Genehmigung durch das KBA widerrufen.

Frage 5:
Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?

Antwort:
Die Ergebnisse des BASt-Vorhabens „Endrohrmessung versus OBD" zeigen gegenüber dem 2-stufigen AU-Prüfverfahren keine bessere Fehlererkennung bei der Anwendung der generellen Abgasmessung. Das BMVI arbeitet, auf die Lebensdauer eines Autos gesehen, an einer Kombination von OBD und Endrohrmessung.

Frage 6:
Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

Antwort:
Die Angaben der Fahrzeughersteller zu Verbrauchswerten sind international geregelt. Sie werden nach europäischer Rechtssetzung (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit Durchführungsverordnung (EG) Nr. 692/2008) im Rahmen des europäischen Typgenehmigungsverfahrens als sogenannte Typprüfwerte angegeben. Die europäischen Prüfvorschriften sind für die Mitgliedsstaaten verbindlich.

Frage 7:
Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] *hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben? Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?*

Antwort:
Für Deutschland sind die betreffenden Vorschriften wie folgt umgesetzt worden:
Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Es handelt sich dabei um unmittelbar geltendes Recht. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt somit unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

[redacted]

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 09:31
An: Ref-LA27
Cc: Ref-LA23; AL-LA; UAL-LA2; [redacted]
Betreff: Nachtrag: Sprachregelung für STERN-Nachfrage
Anlagen: Fragen STERN.doc

Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

bitte entschuldigen Sie! Ich hatte versäumt Ihnen die von Minister freigegebene Antwort zuzusenden, die am Dienstag an den STERN gegangen ist. Bitte finden Sie das Dokument anbei.

Beste Grüße
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 8. Oktober 2015 17:26
An: AL-LA; UAL-LA2
Cc: Ref-LA27; Ref-LA23; [redacted]
Betreff: Bitte um Sprachregelung für STERN-Nachfrage
Wichtigkeit: Hoch

Liebe Frau [redacted] lieber Herr [redacted] liebe Kolleginnen und Kollegen!

[redacted] vom Stern meldet sich erneut mit drei Nachfragen. Wir möchten Sie bitten, uns dazu eine kurze Sprachregelung zukommen zu lassen – möglichst **bis Montag, 12 Uhr.**

Herzlichen Dank vorab und beste Grüße
[redacted]

Pressestelle
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: +49 (0)30-[redacted]
Fax: +49 (0)30-[redacted]

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 8. Oktober 2015 16:36
An: Ref-Presse
Betreff: Re: Ihre Fragen
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Antworten veranlassen mich zu drei Nachfragen. Sie verweisen in Ihrer Antwort auf meine Frage 7 auf die EG-FGV mit den Paragraphen 7, 25, 27 und 37. In dem genannten § 37 wird betreffend Ordnungswidrigkeiten auf das StVG mit den Paragraphen 23 und 24 verwiesen. Dort werden mögliche Geldbussen von 2000 Euro (§ 24) bzw. 5000 Euro (§ 23) genannt. Die EU-Verordnung

715/2007 verlangt "für Verstöße von Herstellern" - etwa die "Verwendung von Abschalteinrichtungen" - Sanktionen, die "wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" zu sein haben. Daher meine Fragen:

1. Wären diese Summe bei der illegalen Verwendung von Abschalteinrichtungen jeweils pro verkauften Pkw fällig für den Hersteller, der den Verkauf vornahm?
2. Wenn ja, welche Summe käme in einem solchen Fall pro Pkw in Betracht: Bis zu 2000 Euro (§ 24 StVG) oder bis zu 5000 Euro ($ 23 StVG)?
3. Falls diese Geldbußen nicht pro Pkw fällig würden: Sind Summen von 2000 bzw. 5000 Euro aus Ihrer Sicht "abschreckend"?

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

.eporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: Ref-Presse <presse@bmvi.bund.de>
Datum: Dienstag, 6. Oktober 2015 12:13
An: [redacted] <[redacted]@stern.de>
Betreff: Ihre Fragen

Sehr geehrter Herr[redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie anliegende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate).

> s. Word-Dokument

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

---

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]

Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Fragen / Antworten STERN

Frage 1:
In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?

Antwort:
Das genannte Schreiben wurde federführend vom BMUB erstellt. Nachfragen sind entsprechend zu adressieren.

Frage 2:
Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?

Antwort:
Bis zum Vorliegen öffentlicher Berichte zu VW-Manipulationen an Dieselfahrzeugen in den USA war nicht bekannt, dass illegale Abschalteinrichtungen verwendet worden sind.

Frage 3:
Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?

Antwort:
Das BMVI arbeitet seit 2011 auf der Ebene der UNECE an der Entwicklung des WLTP, dabei geht es um die Messung von Kraftstoffverbrauch und darum mit diesen neuen Meßverfahren den Testverbrauch näher an den Realverbrauch heranzubringen.
Siehe Antwort auf Frage 2.

Frage 4:
Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?

Antwort:
Konformitätsüberprüfungen sind vorgeschrieben und werden seitens des KBA durchgeführt. Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben. Seit dem Jahr 2010 hat das KBA insgesamt 1.082 Konformitätsüberprüfungen abgeschlossen, darunter 147 umweltrelevante (Fahrzeuge und mobile Maschinen). Festgestellte Beanstandungen wurden

ausgeräumt (gutachterlich bestätigt durch anerkannte Technische Dienste), andernfalls wurde die Genehmigung durch das KBA widerrufen.

Frage 5:
Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?

Antwort:
Die Ergebnisse des BASt-Vorhabens „Endrohrmessung versus OBD" zeigen gegenüber dem 2-stufigen AU-Prüfverfahren keine bessere Fehlererkennung bei der Anwendung der generellen Abgasmessung. Das BMVI arbeitet, auf die Lebensdauer eines Autos gesehen, an einer Kombination von OBD und Endrohrmessung.

Frage 6:
Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

Antwort:
Die Angaben der Fahrzeughersteller zu Verbrauchswerten sind international geregelt. Sie werden nach europäischer Rechtssetzung (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit Durchführungsverordnung (EG) Nr. 692/2008) im Rahmen des europäischen Typgenehmigungsverfahrens als sogenannte Typprüfwerte angegeben. Die europäischen Prüfvorschriften sind für die Mitgliedsstaaten verbindlich.

Frage 7:
Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] *hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben? Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?*

Antwort:
Für Deutschland sind die betreffenden Vorschriften wie folgt umgesetzt worden:
Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Es handelt sich dabei um unmittelbar geltendes Recht. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt somit unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 39

S. 231 - 293

hier betroffen: S. 233 - 234, 237 - 238, 248, 252 - 254, 256 - 258, 271, 273 - 275, 277 - 282, 288 - 293

[redacted]

[redacted]

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:03
An: Pressestelle
Cc: [redacted]@zdf.de; [redacted]@zdf.de
Betreff: ZDF-Anfrage - KBA

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist [redacted] Ich arbeite in ZDF-Redaktion Frontal21.

Wir recherchieren gerade zum VW-Abgas-Fall und zu rechtlichen Vorschriften im Hinblick auf Abschalteinrichtungen.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung einiger Fragen.

Komplex 1:

- Welche rechtlichen Einschreitungsmöglichkeiten (Maßnahmenbündel) hat das KBA für den konkreten Fall der Verwendung einer nach Art 5 EGV 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung? Wo sind diese geregelt (bitte nennen Sie die konkreten Normen)? Gibt es die Möglichkeit der Verhängung von Bußgeldern?
- Könnte die Betriebserlaubnis entzogen werden? Wenn ja nach welcher Vorschrift? Welche milderen Maßnahmen sieht das Gesetz vor? Welche Maßnahmen plant das KBA in Bezug auf Volkswagen.

- In der Presse ist zu lesen, dass Ihr Amt in einem Schreiben VW angedroht hat, die Betriebserlaubnis zu entziehen und dies damit begründet, *dass „sicherzustellen" (sei), dass die hergestellten Fahrzeuge mit dem jeweiligen genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden"*. Diese Argumentation leuchtet mir bislang nicht ein. Das Problem besteht doch nicht darin, dass die geprüften Wagen NICHT mit den tatsächlich auf der Straße fahrenden Wagen übereinstimmen, sondern sie stimmen ja überein. Oder sehe ich das falsch? Wenn ja, warum? Weiter: Auf welche konkrete Rechtsgrundlage beziehen sie sich hier?

Das KBA ist sofort nach Kenntnis des Sachverhaltes in intensive technische Prüfungen eingestiegen, derzeit hat die technische Klärung des Sachverhaltes Vorrang. Eine belastbare rechtliche Bewertung des Sachverhaltes (z. B. hinsichtlich der Abschaltvorrichtung) kann sich erst aus der vollständigen Kenntnis des technischen Sachverhaltes ableiten.

Am Ende muss der VW-Konzern sicherstellen, dass ein vorschriftenkonformer Zustand der von den Manipulationen betroffenen Fahrzeuge erreicht ist.

Komplex 2:

- Hat VW Ihnen gegenüber kundgetan, welche konkreten Wagentypen betroffen sind?
- Wenn ja. Welche Wagentypen sind betroffen?

VW hat gegenüber dem KBA erklärt, dass EURO 5-Dieselmotoren mit der VW-internen Kennung EA189 mit den Hubräumen 1,2, 1,6 und 2,0 l von den Manipulationen betroffen sind. Fahrzeuge folgender Verkaufsbezeichnungen sind betroffen: Polo, Caddy, Beetle, Jetta, Eos, Golf und Derivate, Tiguan, Scirocco, Touran, Passat, Passat CC, Sharan.

Komplex 3:

Nach der EGV 715/2007 haben Hersteller die Pflicht Fahrzeuge so zu konstruieren, dass die Abgaswerte *„bei normalen Bedingungen"* (siehe Art 4 Abs. 3) wirkungsvoll begrenzt werden bzw. das Fahrzeug unter *„normalen Betriebsbedingungen"* dieser Verordnung entspricht (siehe Art. 5 Abs. 1). Prüft das KBA, ob die Hersteller dieser Pflicht nachkommen, etwa mit sogenannten PEMS-Tests? Wenn nicht, wieso nicht? Schreitet das KBA ein, wenn es erfährt, dass das Abgasverhalten eines zugelassenen Pkw unter Normalbedingungen, die in der Verordnung 715/2007 festgelegten Grenzwerte um ein Vielfaches überschreitet?

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sieht keine PEMS-Tests vor, deshalb sind diese bei der Typprüfung nicht heranzuziehen. Derzeit führt das KBA unter Berücksichtigung der Manipulationen von VW u.a. auch PEMS-Tests zur Klärung des Gesamtsachverhaltes durch.

Komplex 4:

Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *"2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind"*. Die Vorschrift verstehen wir leider nicht. Ich bitte um Erläuterung, was und welche Fälle hiermit konkret gemeint sind. (41)

Ich bitte um Beantwortung der Fragen bis kommenden **Mittwoch, den 7.10.2015, 12:00 Uhr.**

Vielen Dank für Ihre Zeit und Mühe und freundliche Grüße

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:03
An: Pressestelle
Cc: [redacted]@zdf.de; [redacted]@zdf.de
Betreff: ZDF-Anfrage - KBA

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist [redacted] Ich arbeite in ZDF-Redaktion Frontal21.

Wir recherchieren gerade zum VW-Abgas-Fall und zu rechtlichen Vorschriften im Hinblick auf Abschalteinrichtungen.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung einiger Fragen.

Komplex 1:

- Welche rechtlichen Einschreitungsmöglichkeiten (Maßnahmenbündel) hat das KBA für den konkreten Fall der Verwendung einer nach Art 5 EGV 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung? Wo sind diese geregelt (bitte nennen Sie die konkreten Normen)? Gibt es die Möglichkeit der Verhängung von Bußgeldern?
- Könnte die Betriebserlaubnis entzogen werden? Wenn ja nach welcher Vorschrift? Welche milderen Maßnahmen sieht das Gesetz vor? Welche Maßnahmen plant das KBA in Bezug auf Volkswagen.
- In der Presse ist zu lesen, dass Ihr Amt in einem Schreiben VW angedroht hat, die Betriebserlaubnis zu entziehen und dies damit begründet, *dass „sicherzustellen" (sei), dass die hergestellten Fahrzeuge mit dem jeweiligen genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden"* . Diese Argumentation leuchtet mir bislang nicht ein. Das Problem besteht doch nicht darin, dass die geprüften Wagen NICHT mit den tatsächlich auf der Straße fahrenden Wagen übereinstimmen, sondern sie stimmen ja überein. Oder sehe ich das falsch? Wenn ja, warum? Weiter: Auf welche konkrete Rechtsgrundlage beziehen sie sich hier?

Das KBA ist sofort nach Kenntnis des Sachverhaltes in intensive technische Prüfungen eingestiegen, derzeit hat die technische Klärung des Sachverhaltes Vorrang. Eine belastbare rechtliche Bewertung des Sachverhaltes (z. B. hinsichtlich der Abschaltvorrichtung) kann sich erst aus der vollständigen Kenntnis des technischen Sachverhaltes ableiten.

Am Ende muss der VW-Konzern sicherstellen, dass ein vorschriftenkonformer Zustand der von den Manipulationen betroffenen Fahrzeuge erreicht ist.

Komplex 2:

- Hat VW Ihnen gegenüber kundgetan, welche konkreten Wagentypen betroffen sind?

- Wenn ja. Welche Wagentypen sind betroffen?

VW hat gegenüber dem KBA erklärt, dass EURO 5-Dieselmotoren mit der VW-internen Kennung EA189 mit den Hubräumen 1,2, 1,6 und 2,0 l von den Manipulationen betroffen sind. Fahrzeuge folgender Verkaufsbezeichnungen sind betroffen: Polo, Caddy, Beetle, Jetta, Eos, Golf und Derivate, Tiguan, Scirocco, Touran, Passat, Passat CC, Sharan.

Komplex 3:

Nach der EGV 715/2007 haben Hersteller die Pflicht Fahrzeuge so zu konstruieren, dass die Abgaswerte „*bei normalen Bedingungen*" (siehe Art 4 Abs. 3) wirkungsvoll begrenzt werden bzw. das Fahrzeug unter „*normalen Betriebsbedingungen*" dieser Verordnung entspricht (siehe Art. 5 Abs. 1). Prüft das KBA, ob die Hersteller dieser Pflicht nachkommen, etwa mit sogenannten PEMS-Tests? Wenn nicht, wieso nicht? Schreitet das KBA ein, wenn es erfährt, dass das Abgasverhalten eines zugelassenen Pkw unter Normalbedingungen, die in der Verordnung 715/2007 festgelegten Grenzwerte um ein Vielfaches überschreitet?

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sieht keine PEMS-Tests vor, deshalb sind diese bei der Typprüfung nicht heranzuziehen. Derzeit führt das KBA unter Berücksichtigung der Manipulationen von VW u.a. auch PEMS-Tests zur Klärung des Gesamtsachverhaltes durch.

Komplex 4:

Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *"2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind"*. Die Vorschrift verstehen wir leider nicht. Ich bitte um Erläuterung, was und welche Fälle hiermit konkret gemeint sind. (41)

Ich bitte um Beantwortung der Fragen bis kommenden **Mittwoch, den 7.10.2015, 12:00 Uhr**.

Vielen Dank für Ihre Zeit und Mühe und freundliche Grüße
[redacted]

DF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

[redacted]

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:13
An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

   „Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

   Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

   Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

   Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen **„legen fest"**: *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

   Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:13
An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

„Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen **„legen fest"**: *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

Von: Ref-Presse [mailto:presse@bmvi.bund.de]
Gesendet: Dienstag, 29. September 2015 11:11
An: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate):

1. ***Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 sieht in ihrer aktuellen Fassung in Artikel 13 vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen - "und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen". Bitte teilen Sie uns mit, welche Sanktionen und welche die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen die Bundesregierung wann und wo festgelegt hat. Bitte geben Sie auch an, im Zuge welcher Verordnung oder welchen (Omnibus-)Gesetzes die entsprechende Umsetzung erfolgt ist.***

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

2. ***Aus welchen Gründen hält das BMVI die im Zuge der Umsetzung festgelegten Sanktionen für „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend", wie es o.g. VO 715/2007 Art. 13 vorschreibt?***

Die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften sind so konzipiert, dass sie in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles eingesetzt werden können. Sie sind verhältnismäßig, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden. Abschreckend, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können. Wirksam, weil sie die Beseitigung der hervorgerufenen Beeinträchtigungen bewirken.

3. ***Lt. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.07.2007, Artikel 5 (1) müssen Fahrzeuge die Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen" erfüllen, Artikel 4 (2) bestimmt, dass die Fahrzeuge „bei normalen Nutzungsbedingungen" entsprechend der Verordnung begrenzt werden. Teilt das BMVI die Einschätzung, dass damit der Euro-6-Emissionsgrenzwert von 80mg/km bei Stickoxiden „bei normalen Nutzungsbedingungen" und „normalen Betriebsbedingungen" im alltäglichen Straßenverkehr eingehalten werden muss?***

Mit der genannten Verordnung wurde dieser Artikel erstmalig in das europäische Regelwerk für Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführt. Damit sollte zusammen mit der Grenzwertabsenkung auch eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen im Realverkehr erreicht werden. Die Prüfung im Normalbetrieb soll mittels der auf EU-Ebene einzuführenden Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) erfolgen, die aktuell entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

[redacted]

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:13
An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

   „Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

   Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

   Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

   Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen **„legen fest"**: *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

Von: Ref-Presse [mailto:presse@bmvi.bund.de]
Gesendet: Dienstag, 29. September 2015 11:11
An: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI-Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate):

1. ***Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 sieht in ihrer aktuellen Fassung in Artikel 13 vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen - "und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen". Bitte teilen Sie uns mit, welche Sanktionen und welche die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen die Bundesregierung wann und wo festgelegt hat. Bitte geben Sie auch an, im Zuge welcher Verordnung oder welchen (Omnibus-)Gesetzes die entsprechende Umsetzung erfolgt ist.***

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen

vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

2. ***Aus welchen Gründen hält das BMVI die im Zuge der Umsetzung festgelegten Sanktionen für „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend", wie es o.g. VO 715/2007 Art. 13 vorschreibt?***

Die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften sind so konzipiert, dass sie in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles eingesetzt werden können. Sie sind verhältnismäßig, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden. Abschreckend, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können. Wirksam, weil sie die Beseitigung der hervorgerufenen Beeinträchtigungen bewirken.

3. ***Lt. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.07.2007, Artikel 5 (1) müssen Fahrzeuge die Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen" erfüllen, Artikel 4 (2) bestimmt, dass die Fahrzeuge „bei normalen Nutzungsbedingungen" entsprechend der Verordnung begrenzt werden. Teilt das BMVI die Einschätzung, dass damit der Euro-6-Emissionsgrenzwert von 80mg/km bei Stickoxiden „bei normalen Nutzungsbedingungen" und „normalen Betriebsbedingungen" im alltäglichen Straßenverkehr eingehalten werden muss?***

Mit der genannten Verordnung wurde dieser Artikel erstmalig in das europäische Regelwerk für Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführt. Damit sollte zusammen mit der Grenzwertabsenkung auch eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen im Realverkehr erreicht werden. Die Prüfung im Normalbetrieb soll mittels der auf EU-Ebene einzuführenden Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) erfolgen, die aktuell entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:13
An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

   „Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

   Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

   Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

   Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen **„legen fest"**: *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

   Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

Von: Ref-Presse [mailto:presse@bmvi.bund.de]
Gesendet: Dienstag, 29. September 2015 11:11
An: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate):

1. ***Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 sieht in ihrer aktuellen Fassung in Artikel 13 vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen - "und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen". Bitte teilen Sie uns mit, welche Sanktionen und welche die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen die Bundesregierung wann und wo festgelegt hat. Bitte geben Sie auch an, im Zuge welcher Verordnung oder welchen (Omnibus-)Gesetzes die entsprechende Umsetzung erfolgt ist.***

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

2. ***Aus welchen Gründen hält das BMVI die im Zuge der Umsetzung festgelegten Sanktionen für „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend", wie es o.g. VO 715/2007 Art. 13 vorschreibt?***

Die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften sind so konzipiert, dass sie in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles eingesetzt werden können. Sie sind verhältnismäßig, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden. Abschreckend, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können. Wirksam, weil sie die Beseitigung der hervorgerufenen Beeinträchtigungen bewirken.

3. ***Lt. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.07.2007, Artikel 5 (1) müssen Fahrzeuge die Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen" erfüllen, Artikel 4 (2) bestimmt, dass die Fahrzeuge „bei normalen Nutzungsbedingungen" entsprechend der Verordnung begrenzt werden. Teilt das BMVI die Einschätzung, dass damit der Euro-6-Emissionsgrenzwert von 80mg/km bei Stickoxiden „bei normalen Nutzungsbedingungen" und „normalen Betriebsbedingungen" im alltäglichen Straßenverkehr eingehalten werden muss?***

Mit der genannten Verordnung wurde dieser Artikel erstmalig in das europäische Regelwerk für Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführt. Damit sollte zusammen mit der Grenzwertabsenkung auch eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen im Realverkehr erreicht werden. Die Prüfung im Normalbetrieb soll mittels der auf EU-Ebene einzuführenden Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) erfolgen, die aktuell entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

„Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen **„legen fest"**: *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

Ihre drei Nachfragen beziehen sich auf die Sanktionierung. Sie werden wie folgt zusammenfassend beantwortet:

Die betreffenden Vorschriften wirken wie folgt zusammen:

- Die Typgenehmigung wird aufgrund des in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geregelten Verfahrens europaweit nach einheitlichen Maßstäben erteilt. Welche technischen Anforderungen im Einzelnen an das Fahrzeug zu stellen und welche Verfahrensvorschriften dabei zu beachten sind, ergibt sich entweder aus der Ursprungsfassung der genannten Richtlinie oder aus weiteren Einzelrechtsakten, die nach Erlass der Richtlinie auf europäischer Ebene erlassen worden sind. Sie heißt

deshalb auch Rahmenrichtlinie, weil sie zwar den Rahmen für die Erteilung der Typgenehmigung festlegt, bestimmte technische Einzelanforderungen aber in Einzelrichtlinien oder –verordnungen festgelegt sind.

- Eine solche Einzelanforderung ist die Verordnung (EU) Nr. 715/2007. Sie ist Bestandteil der Typgenehmigungsregelungen, indem sie in Abschnitt IV Teil I Nr. 2A der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt ist.
- Das heißt: Die Typgenehmigungsbehörde prüft bei der Erteilung einer Typgenehmigung, ob – neben zahlreichen weiteren Vorschriften – die Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 eingehalten sind. Sie hat dazu, ergänzend zu den in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG getroffenen Regelungen, die dort normierten Vorschriften zu beachten.
- Zu diesen ergänzenden technischen Anforderungen gehört das Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen (Art. 5 Abs.2 der Verordnung (EU) Nr. 715/2007). Werden solche Abschalteinrichtungen gleichwohl verwendet, so stellt dies einen Verstoß gegen die Genehmigungsvorschriften dar.
- Die Umsetzung dieser Regelungen in Deutschland erfolgte ebenfalls durch eine Rahmenvorschrift, nämlich die EG-Typgenehmigungsverordnung. Sie hat die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in deutsches Recht überführt; damit gelten die Inhalte auch der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 für das Genehmigungsverfahren.
- Hinsichtlich der Möglichkeiten staatlicher Reaktionen gilt deshalb die Ihnen bereits übersandte Antwort. Das Spektrum der möglichen Reaktionen einschließlich möglicher Sanktionen ist der EG-FGV zu entnehmen. In deren Begründung wird ergänzend zu den gesondert getroffenen Reglungen darauf hingewiesen, dass „...bestimmte Verstöße im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wie die Vorlage gefälschter Prüfergebnisse oder technischer Spezifikationen oder unvollständige Erklärungen in der Regel vorsätzlich begangen (werden) und mithin den besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches (Betrug, Urkundenfälschung) unterliegen." (vgl. Verkehrsblatt, 2009, Heft 9, Seite 340). Die Notifizierung der EG-Typgenehmigungsverordnung (EG-FGV) gegenüber der Europäischen Kommission erfolgte am 07.08.2008 (Notifizierungsnummer: 2008/341/D).

Mit den bereits erläuterten verwaltungsrechtlichen Möglichkeiten und diesen ergänzend bestehenden Regelungen stehen in Deutschland also auch speziell für die Abschalteinrichtungen Sanktionen zur Verfügung, die verhältnismäßig sind, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden, die wirksam sind, weil Maßnahmen angedroht werden, die darauf gerichtet sind, den durch den Verstoß hervorgerufenen rechtswidrigen Zustand umfassend zu beseitigen und die abschreckend sind, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können.

Ob sich im Zuge der laufenden Überprüfung der von Volkswagen vorgenommenen Manipulationen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erweiterung der bestehenden Vorschriften ergibt, kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse beurteilt werden.

An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

   „Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

   Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

   Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

   Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen „**legen fest**": *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

   Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

ZDF

[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

Von: Ref-Presse [mailto:presse@bmvi.bund.de]
Gesendet: Dienstag, 29. September 2015 11:11
An: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate):

1. ***Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 sieht in ihrer aktuellen Fassung in Artikel 13 vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen - "und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen". Bitte teilen Sie uns mit, welche Sanktionen und welche die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen die Bundesregierung wann und wo festgelegt hat. Bitte geben Sie auch an, im Zuge welcher Verordnung oder welchen (Omnibus-)Gesetzes die entsprechende Umsetzung erfolgt ist.***

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

2. ***Aus welchen Gründen hält das BMVI die im Zuge der Umsetzung festgelegten Sanktionen für „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend", wie es o.g. VO 715/2007 Art. 13 vorschreibt?***

Die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften sind so konzipiert, dass sie in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles eingesetzt werden können. Sie sind verhältnismäßig, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden. Abschreckend, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können. Wirksam, weil sie die Beseitigung der hervorgerufenen Beeinträchtigungen bewirken.

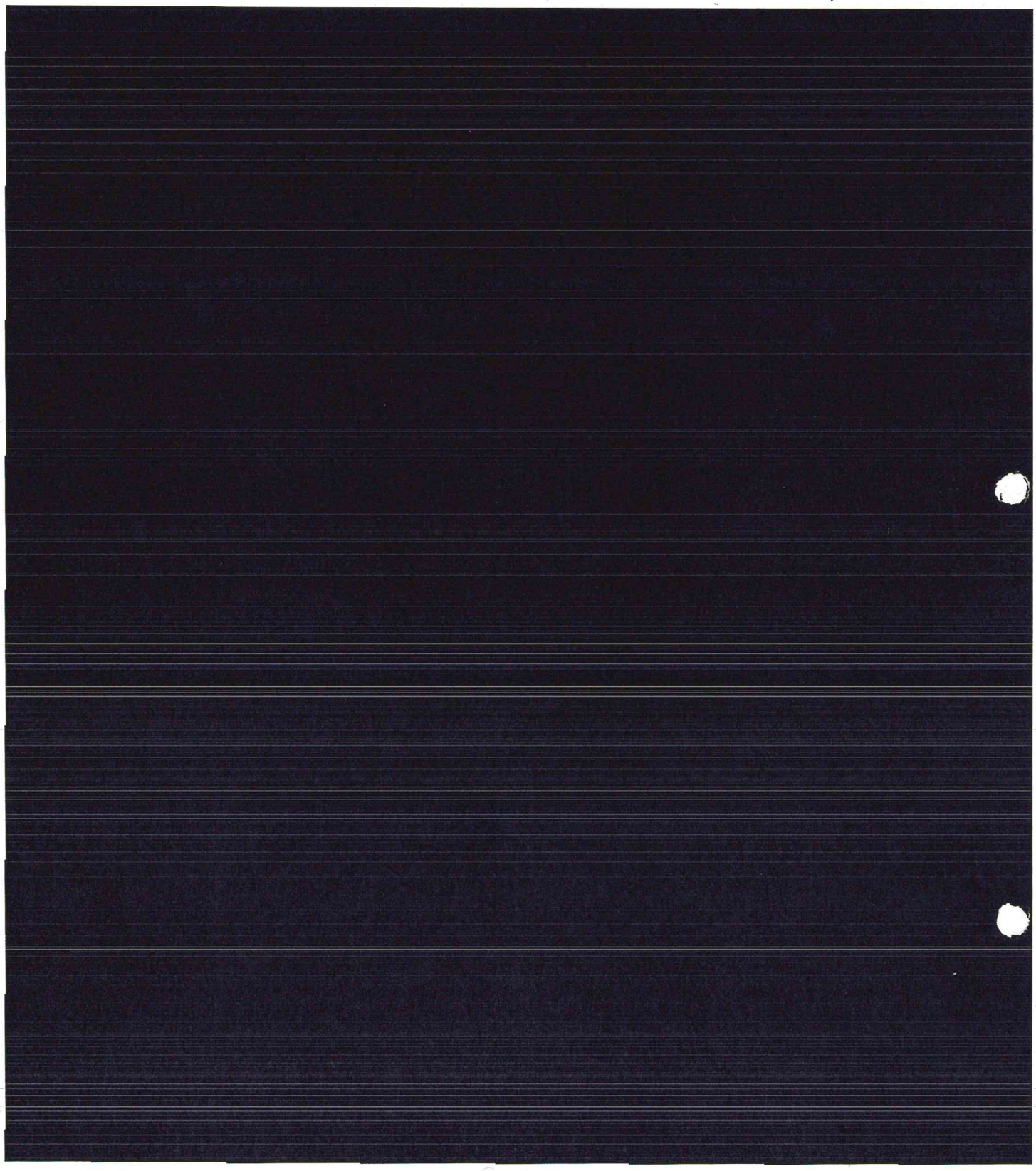
3. ***Lt. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.07.2007, Artikel 5 (1) müssen Fahrzeuge die Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen" erfüllen, Artikel 4 (2) bestimmt, dass die Fahrzeuge „bei normalen Nutzungsbedingungen" entsprechend der Verordnung begrenzt werden. Teilt das BMVI die Einschätzung, dass damit der Euro-6-Emissionsgrenzwert von 80mg/km bei Stickoxiden „bei normalen Nutzungsbedingungen" und „normalen Betriebsbedingungen" im alltäglichen Straßenverkehr eingehalten werden muss?***

Mit der genannten Verordnung wurde dieser Artikel erstmalig in das europäische Regelwerk für Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführt. Damit sollte zusammen mit der Grenzwertabsenkung auch eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen im Realverkehr erreicht werden. Die Prüfung im Normalbetrieb soll mittels der auf EU-Ebene einzuführenden Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) erfolgen, die aktuell entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de



Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:13
An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

   „Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

   Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

   Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

   Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen **„legen fest"**: *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

   Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de

www.frontal21.de

Von: Ref-Presse [mailto:presse@bmvi.bund.de]
Gesendet: Dienstag, 29. September 2015 11:11
An: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate):

1. ***Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 sieht in ihrer aktuellen Fassung in Artikel 13 vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen - "und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen". Bitte teilen Sie uns mit, welche Sanktionen und welche die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen die Bundesregierung wann und wo festgelegt hat. Bitte geben Sie auch an, im Zuge welcher Verordnung oder welchen (Omnibus-)Gesetzes die entsprechende Umsetzung erfolgt ist.***

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

2. ***Aus welchen Gründen hält das BMVI die im Zuge der Umsetzung festgelegten Sanktionen für „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend", wie es o.g. VO 715/2007 Art. 13 vorschreibt?***

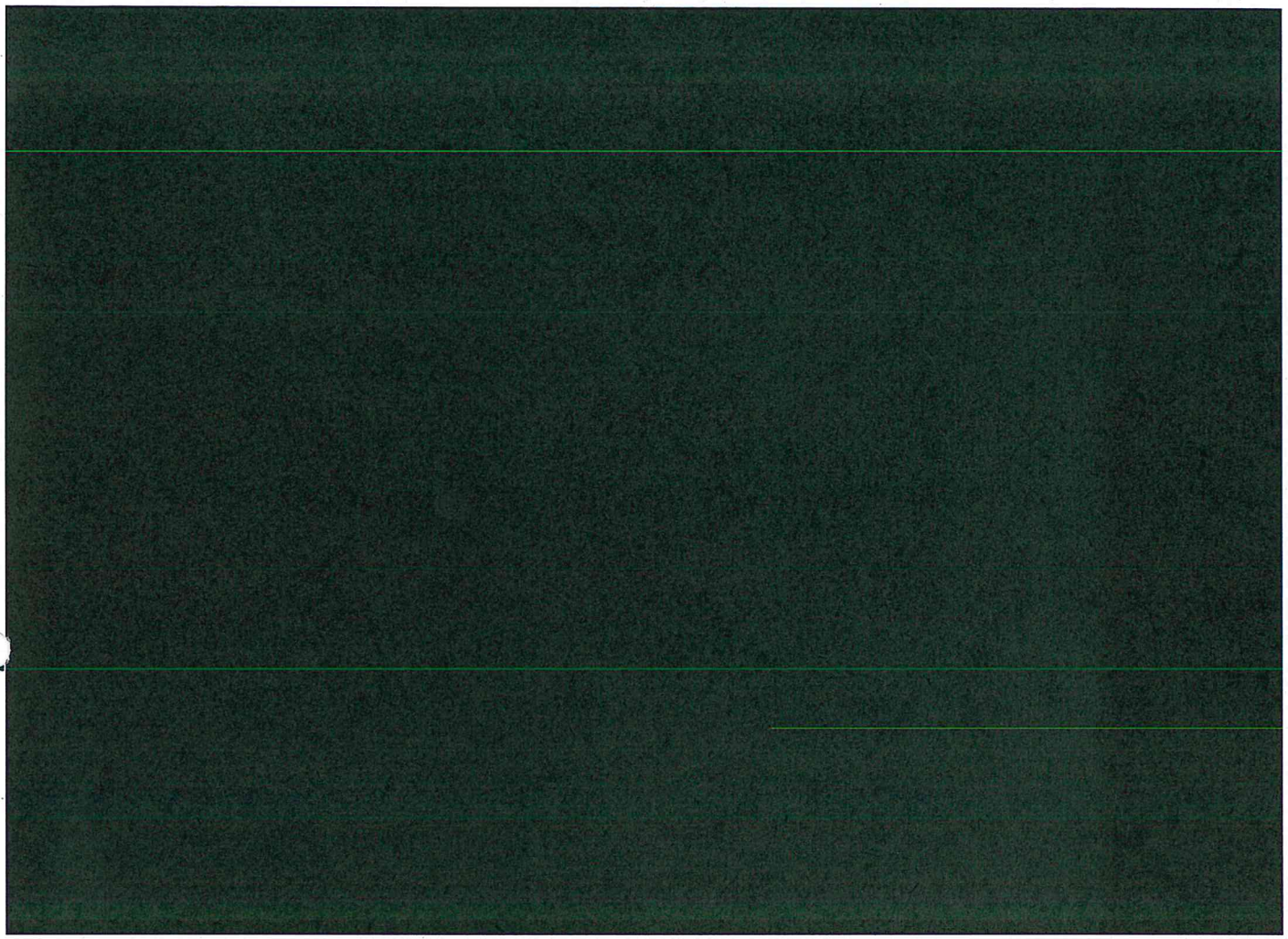
Die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften sind so konzipiert, dass sie in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles eingesetzt werden können. Sie sind verhältnismäßig, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden. Abschreckend, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können. Wirksam, weil sie die Beseitigung der hervorgerufenen Beeinträchtigungen bewirken.

3. ***Lt. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.07.2007, Artikel 5 (1) müssen Fahrzeuge die Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen" erfüllen, Artikel 4 (2) bestimmt, dass die Fahrzeuge „bei normalen Nutzungsbedingungen" entsprechend der Verordnung begrenzt werden. Teilt das BMVI di Einschätzung, dass damit der Euro-6-Emissionsgrenzwert von 80mg/km bei Stickoxiden „bei normalen Nutzungsbedingungen" und „normalen Betriebsbedingungen" im alltäglichen Straßenverkehr eingehalten werden muss?***

Mit der genannten Verordnung wurde dieser Artikel erstmalig in das europäische Regelwerk für Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführt. Damit sollte zusammen mit der Grenzwertabsenkung auch eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen im Realverkehr erreicht werden. Die Prüfung im Normalbetrieb soll mittels der auf EU-Ebene einzuführenden Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) erfolgen, die aktuell entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de



Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:13
An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

   „Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

   Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht.

Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen **„legen fest"**: *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

Von: Ref-Presse [mailto:presse@bmvi.bund.de]
Gesendet: Dienstag, 29. September 2015 11:11
An: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate):

1. ***Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 sieht in ihrer aktuellen Fassung in Artikel 13 vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen - "und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen". Bitte teilen Sie uns mit, welche Sanktionen und welche die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen die Bundesregierung***

wann und wo festgelegt hat. Bitte geben Sie auch an, im Zuge welcher Verordnung oder welchen (Omnibus-)Gesetzes die entsprechende Umsetzung erfolgt ist.

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

2. ***Aus welchen Gründen hält das BMVI die im Zuge der Umsetzung festgelegten Sanktionen für „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend", wie es o.g. VO 715/2007 Art. 13 vorschreibt?***

Die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften sind so konzipiert, dass sie in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles eingesetzt werden können. Sie sind verhältnismäßig, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden. Abschreckend, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können. Wirksam, weil sie die Beseitigung der hervorgerufenen Beeinträchtigungen bewirken.

3. ***Lt. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.07.2007, Artikel 5 (1) müssen Fahrzeuge die Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen" erfüllen, Artikel 4 (2) bestimmt, dass die Fahrzeuge „bei normalen Nutzungsbedingungen" entsprechend der Verordnung begrenzt werden. Teilt das BMVI die Einschätzung, dass damit der Euro-6-Emissionsgrenzwert von 80mg/km bei Stickoxiden „bei normalen Nutzungsbedingungen" und „normalen Betriebsbedingungen" im alltäglichen Straßenverkehr eingehalten werden muss?***

Mit der genannten Verordnung wurde dieser Artikel erstmalig in das europäische Regelwerk für Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführt. Damit sollte zusammen mit der Grenzwertabsenkung auch eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen im Realverkehr erreicht werden. Die Prüfung im Normalbetrieb soll mittels der auf EU-Ebene einzuführenden Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) erfolgen, die aktuell entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

[redacted]

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 17:13
An: Ref-Presse
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 29.09.2015. Wir bitten um Beantwortung dieser Folgefragen:

1. Sie schreiben auf unsere Frage 1 hin:

   „Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten."

   Woraus ergibt sich bitte, dass die Verordnung 715/2007 nach der RL 2007/46/EG und EG-FGV anzuwenden ist? Eine entsprechende Vorschrift/Verweis auf die EGV 715/2007 konnten wir in der RL nicht finden. Auch die §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV nehmen keinerlei Bezug auf die Verordnung und erwähnen auch Abschalteinrichtungen nicht. [redacted]

Wir bitten zudem um konkrete Nennung der Sanktionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den entsprechenden Normen, die im Fall von Abschalteinrichtungen anwendbar sind.

Inwieweit greift die StVZO gegenüber dem Hersteller oder ist Adressat derselben (auch der Bußgeldvorschriften) nur der Konsument/Pkw-Fahrer?

2. In Art. 13 Abs. 2, 3 EGV 715/2007 heißt es explizit, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für den Fall der Verwendung von Abschalteinrichtungen statuieren müssen „**legen fest**": *„(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende: (...) d) Verwendung von Abschalteinrichtungen.*

Es ist aber keinerlei Vorschrift existent, wonach die Verwendung von Abschalteinrichtungen explizit sanktioniert würde, etwa mit einem Bußgeld. Liegt hier ein Umsetzungsdefizit vor?

3. Art 13 Abs. 1 EGV 715/2007 verlangt von den Mitgliedstaaten, der Kommission diese Vorschriften [Sanktionsvorschriften] bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen. Welche Vorschriften hat Deutschland der Kommission bis zum 2. Januar 2009 **konkret in Bezug auf Abschalteinrichtungen** gemeldet und welche späteren Änderungen wurden gemeldet?

4. Art 5 Abs. 2 der EGV 715/2007 statuiert Ausnahmen, wann eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig ist. Unter anderem heißt es: *„2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn (...) c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind."* Hier fehlt uns leider jedes Verständnis, was hiermit gemeint ist. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns näher erläutern könnten, was Regelungsinhalt dieser Vorschrift ist und welche Fälle hierunter fallen.

Wir bitten um Beantwortung der Fragen bis kommenden Mittwoch, den 7.10.2015.

Mit freundlichen Grüßen

ZDF
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon:
Mobil:
Telefax:
E-Mail: @zdf.de
www.frontal21.de

Von: Ref-Presse [mailto:presse@bmvi.bund.de]
Gesendet: Dienstag, 29. September 2015 11:11
An:
Betreff: AW: Presseanfrage ZDF zu Euro VI Verordnung (EG) 715/2007

Sehr geehrter Herr

zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate):

1. ***Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.06.2007 sieht in ihrer aktuellen Fassung in Artikel 13 vor, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen - "und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen". Bitte teilen Sie uns mit, welche Sanktionen und welche die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen die Bundesregierung***

wann und wo festgelegt hat. Bitte geben Sie auch an, im Zuge welcher Verordnung oder welchen (Omnibus-)Gesetzes die entsprechende Umsetzung erfolgt ist.

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für bestimmte Kraftfahrzeuge bei der Typgenehmigung nach der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG obligatorisch anzuwenden. Die Erteilung der Typgenehmigung durch das KBA erfolgt unter Berücksichtigung dessen nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Hieraus ergeben sich auch die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften. Es gelten insbesondere §§ 7, 25, 27 und 37 EG-FGV. Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die beispielsweise von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

2. ***Aus welchen Gründen hält das BMVI die im Zuge der Umsetzung festgelegten Sanktionen für „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend", wie es o.g. VO 715/2007 Art. 13 vorschreibt?***

Die Möglichkeiten der staatlichen Reaktion auf Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften sind so konzipiert, dass sie in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles eingesetzt werden können. Sie sind verhältnismäßig, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden. Abschreckend, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können. Wirksam, weil sie die Beseitigung der hervorgerufenen Beeinträchtigungen bewirken.

3. ***Lt. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20.07.2007, Artikel 5 (1) müssen Fahrzeuge die Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen" erfüllen, Artikel 4 (2) bestimmt, dass die Fahrzeuge „bei normalen Nutzungsbedingungen" entsprechend der Verordnung begrenzt werden. Teilt das BMVI die Einschätzung, dass damit der Euro-6-Emissionsgrenzwert von 80mg/km bei Stickoxiden „bei normalen Nutzungsbedingungen" und „normalen Betriebsbedingungen" im alltäglichen Straßenverkehr eingehalten werden muss?***

Mit der genannten Verordnung wurde dieser Artikel erstmalig in das europäische Regelwerk für Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführt. Damit sollte zusammen mit der Grenzwertabsenkung auch eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen im Realverkehr erreicht werden. Die Prüfung im Normalbetrieb soll mittels der auf EU-Ebene einzuführenden Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) erfolgen, die aktuell entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 40

S. 294 - 256

hier betroffen: S. 297, 299, 303, 342, 354

www.frontal21.de

Bei anderer Zuständigkeit bitte ich Sie um die entsprechende Weiterleitung, CC: an uns.

Vielen Dank!
Mit freundlichen Grüßen
für K10
[redacted]
([redacted])

Von: [redacted]@zdf.de [mailto[redacted]@zdf.de]
Betreff: Abgaserhalten von PKW im Feld

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Jahrbuch 2013/14 der BASt ist auf S. 91f eine Feldüberwachung zu Abgasemissionen beschrieben, die von der BASt durchgeführt wurde und 17 verschiedene Fahrzeugtypen betraf. Hierzu habe ich folgende Fragen:

1. Bitte nennen Sie mir zu den 17 getesteten Fahrzeugen Hersteller und Typ.
2. Hat das BASt weitere Überprüfungen des Abgasverhaltens von Fahrzeugen im Feld durchgeführt – wenn ja: welche und wann?
3. Hat das BASt das Abgasverhalten von PKW unter realen Bedingungen – etwa mit Hilfe eines PEMS – durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?

Mit freundlichem Gruß,

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

Anhang I

Betreff: WG: Abgasverhalten von PKW im Feld

Wichtigkeit: Hoch

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Montag, 5. Oktober 2015 13:59
An: BAST-Pressestelle
Betreff: Abgasverhalten von PKW im Feld

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Jahrbuch 2013/14 der BAST ist auf S. 91f eine Feldüberwachung zu Abgasemissionen beschrieben, die von der BAST durchgeführt wurde und 17 verschiedene Fahrzeugtypen betraf. Hierzu habe ich folgende Fragen:

1. Bitte nennen Sie mir zu den 17 getesteten Fahrzeugen Hersteller und Typ.
2. Hat das BAST weitere Überprüfungen des Abgasverhaltens von Fahrzeugen im Feld durchgeführt – wenn ja: welche und wann?
3. Hat das BAST das Abgasverhalten von PKW unter realen Bedingungen – etwa mit Hilfe eines PEMS – durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?

Für eine Antwort bis 09.10. bedanke ich mich und verbleibe

Mit freundlichem Gruß,

[redacted]

ZDF
[redacted]
Eisenhüttenstadt Frontal 21
10557 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

...

Von: [redacted]@zdf.de [mailto:[redacted]@zdf.de]
Gesendet: Montag, 5. Oktober 2015 13:59
An: BASt-Pressestelle
Betreff: Abgaserhalten von PKW im Feld

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Jahrbuch 2013/14 der BASt ist auf S. 91f eine Feldüberwachung zu Abgasemissionen beschrieben, die von der BASt durchgeführt wurde und 17 verschiedene Fahrzeugtypen betraf. Hierzu habe ich folgende Fragen:

1. Bitte nennen Sie mir zu den 17 getesteten Fahrzeugen Hersteller und Typ.
2. Hat das BASt weitere Überprüfungen des Abgasverhaltens von Fahrzeugen im Feld durchgeführt – wenn ja: welche und wann?
3. Hat das BASt das Abgasverhalten von PKW unter realen Bedingungen – etwa mit Hilfe eines PEMS – durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?

Für eine Antwort bis 09.10. bedanke ich mich und verbleibe

Mit freundlichem Gruß,

[redacted]

ZDF
[redacted]
Redaktion Frontal 21
10887 Berlin

Telefon: [redacted]
Mobil: [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

E-Mail: [redacted]@zdf.de
www.frontal21.de

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 41

S. 357 - 406

hier betroffen: S. 359 - 368, 373 - 376, 379 - 381, 389 - 390, 392 - 395, 398

[redacted]

Von: Ref-Presse
Gesendet: Dienstag, 13. Oktober 2015 18:04
An: [redacted]
Betreff: Ihre Fragen

Sehr geehrter [redacted]

zu Ihren Nachfragen vom 08.10. erhalten Sie folgende Sachinformation des BMVI (keine namentlichen Zitate):

Artikel 13 der Verordnung betrifft die Androhung von Sanktionen für sehr unterschiedliche Fallgestaltungen und Handlungen. So ist Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eine Blankettvorschrift, deren genauer Inhalt sich erst im Kontext mit den weiteren Regelungen dieser Verordnung ergibt. Aus diesem Grund hängen auch die in Betracht kommenden deutschen Sanktionen und anderen staatlichen Reaktionsmöglichkeiten davon ab, um welche Einzelhandlung es sich im konkreten Fall handelt, welche Rechtspflicht verletzt worden ist, wer die Zuwiderhandlung begangen hat und welche weiteren Umstände – etwa auf der subjektiven Seite – vorgelegen haben. Ihre Nachfragen lassen sich deshalb nicht allgemeinverbindlich beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 8. Oktober 2015 16:36
An: Ref-Presse
Betreff: erl. rl - MS: Re: Ihre Fragen
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Antworten veranlassen mich zu drei Nachfragen. Sie verweisen in Ihrer Antwort auf meine Frage 7 auf die EG-FGV mit den Paragraphen 7, 25, 27 und 37. In dem genannten § 37 wird betreffend Ordnungswidrigkeiten auf das StVG mit den Paragraphen 23 und 24 verwiesen. Dort werden

mögliche Geldbussen von 2000 Euro (§ 24) bzw. 5000 Euro (§ 23) genannt. Die EU-Verordnung 715/2007 verlangt "für Verstöße von Herstellern" - etwa die "Verwendung von Abschalteinrichtungen" - Sanktionen, die "wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" zu sein haben. Daher meine Fragen:

1. Wären diese Summe bei der illegalen Verwendung von Abschalteinrichtungen jeweils pro verkauften Pkw fällig für den Hersteller, der den Verkauf vornahm?
2. Wenn ja, welche Summe käme in einem solchen Fall pro Pkw in Betracht: Bis zu 2000 Euro (§ 24 StVG) oder bis zu 5000 Euro ($ 23 StVG)?
3. Falls diese Geldbußen nicht pro Pkw fällig würden: Sind Summen von 2000 bzw. 5000 Euro aus Ihrer Sicht "abschreckend"?

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49[redacted]
Telefax +49[redacted]
Mobil +49[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: Ref-Presse <presse@bmvi.bund.de>
Datum: Dienstag, 6. Oktober 2015 12:13
An: G+J Anwender <[redacted]@stern.de>
Betreff: Ihre Fragen

Sehr geehrter Herr[redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie anliegende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate).

> s. Word-Dokument

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaat unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und

vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

---

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 [redacted]

Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

[redacted]

Von: [redacted] [mailto[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 8. Oktober 2015 16:36
An: Ref-Presse
Betreff: Re: Ihre Fragen
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Antworten veranlassen mich zu drei Nachfragen. Sie verweisen in Ihrer Antwort auf meine Frage 7 auf die EG-FGV mit den Paragraphen 7, 25, 27 und 37. In dem genannten § 37 wird betreffend Ordnungswidrigkeiten auf das StVG mit den Paragraphen 23 und 24 verwiesen. Dort werden mögliche Geldbussen von 2000 Euro (§ 24) bzw. 5000 Euro (§ 23) genannt. Die EU-Verordnung 715/2007 verlangt "für Verstöße von Herstellern" - etwa die "Verwendung von Abschalteinrichtungen" - Sanktionen, die "wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" zu sein haben. Daher meine Fragen:

1. Wären diese Summe bei der illegalen Verwendung von Abschalteinrichtungen jeweils pro verkauften Pkw fällig für den Hersteller, der den Verkauf vornahm?
2. Wenn ja, welche Summe käme in einem solchen Fall pro Pkw in Betracht: Bis zu 2000 Euro (§ 24 StVG) oder bis zu 5000 Euro ($ 23 StVG)?
3. Falls diese Geldbußen nicht pro Pkw fällig würden: Sind Summen von 2000 bzw. 5000 Euro aus Ihrer Sicht "abschreckend"?

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: Ref-Presse <presse@bmvi.bund.de>
Datum: Dienstag, 6. Oktober 2015 12:13
An: [redacted] <[redacted]@stern.de>
Betreff: Ihre Fragen

Sehr geehrter Herr[redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie anliegende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate).

> s. Word-Dokument

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de

www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern

Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Ihre Antworten veranlassen mich zu drei Nachfragen. Sie verweisen in Ihrer Antwort auf meine Frage 7 auf die EG-FGV mit den Paragraphen 7, 25, 27 und 37. In dem genannten § 37 wird betreffend Ordnungswidrigkeiten auf das StVG mit den Paragraphen 23 und 24 verwiesen. Dort werden mögliche Geldbussen von 2000 Euro (§ 24) bzw. 5000 Euro (§ 23) genannt. Die EU-Verordnung 715/2007 verlangt "für Verstöße von Herstellern" - etwa die "Verwendung von Abschalteinrichtungen" - Sanktionen, die "wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" zu sein haben. Daher meine Fragen:

1. Wären diese Summe bei der illegalen Verwendung von Abschalteinrichtungen jeweils pro verkauften Pkw fällig für den Hersteller, der den Verkauf vornahm?
2. Wenn ja, welche Summe käme in einem solchen Fall pro Pkw in Betracht: Bis zu 2000 Euro (§ 24 StVG) oder bis zu 5000 Euro ($ 23 StVG)?
3. Falls diese Geldbußen nicht pro Pkw fällig würden: Sind Summen von 2000 bzw. 5000 Euro aus Ihrer Sicht "abschreckend"?

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: Ref-Presse <presse@bmvi.bund.de>
Datum: Dienstag, 6. Oktober 2015 12:13
An: G+J Anwender <[redacted]@stern.de>
Betreff: Ihre Fragen

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie anliegende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate).

> s. Word-Dokument

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-18300-7200
Fax 030-18300-1958
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG
Stern Berlin

[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030[redacted]
Fax 030-[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]

Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: +49 (0)30[redacted]
Fax: +49 (0)30-[redacted]

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 8. Oktober 2015 16:36
An: Ref-Presse
Betreff: Re: Ihre Fragen
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Antworten veranlassen mich zu drei Nachfragen. Sie verweisen in Ihrer Antwort auf meine Frage 7 auf die EG-FGV mit den Paragraphen 7, 25, 27 und 37. In dem genannten § 37 wird betreffend Ordnungswidrigkeiten auf das StVG mit den Paragraphen 23 und 24 verwiesen. Dort werden mögliche Geldbussen von 2000 Euro (§ 24) bzw. 5000 Euro (§ 23) genannt. Die EU-Verordnung 715/2007 verlangt "für Verstöße von Herstellern" - etwa die "Verwendung von Abschalteinrichtungen" - Sanktionen, die "wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" zu sein haben. Daher meine Fragen:

1. Wären diese Summe bei der illegalen Verwendung von Abschalteinrichtungen jeweils pro verkauften Pkw fällig für den Hersteller, der den Verkauf vornahm?
2. Wenn ja, welche Summe käme in einem solchen Fall pro Pkw in Betracht: Bis zu 2000 Euro (§ 24 StVG) oder bis zu 5000 Euro ($ 23 StVG)?
3. Falls diese Geldbußen nicht pro Pkw fällig würden: Sind Summen von 2000 bzw. 5000 Euro aus Ihrer Sicht "abschreckend"?

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

---

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype:[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: Ref-Presse <presse@bmvi.bund.de>
Datum: Dienstag, 6. Oktober 2015 12:13
An: [redacted] <[redacted]@stern.de>
Betreff: Ihre Fragen

Sehr geehrter Herr [redacted]

zu Ihren Fragen erhalten Sie anliegende Sachinformationen des BMVI (keine namentlichen Zitate).

> s. Word-Dokument

Mit freundlichen Grüßen

-Referat Presse-
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030[redacted]
Fax 030[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype[redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com/[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Donnerstag, 1. Oktober 2015 15:28
An: Ref-Presse
Betreff: erl. vj - JH: Abgase
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne im Zusammenhang mit dem VW-Skandal einige Fragen übermitteln:

1. In einem Schreiben an die EU-Kommission vom 18.8.2015 hatte die Bundesregierung folgende Aussagen getroffen: „Belastbare Hinweise, dass die realen durchschnittlichen NOx-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst seit Herbst 2014 vor." - „Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden." Welche Konsequenzen – abgesehen von der Beteiligung an Beratungen über WLTP und RDE auf EU-Ebene – hat Ihr Ministerium ab Herbst 2014 aus diesen Messungen gezogen?
2. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) spricht mindestens seit dem Jahr 2007 öffentlich davon, dass die Pkw deutscher Hersteller auf dem Teststand erkennen, dass sie in einer Testsituation sind "Zykluskennung"). Was haben Ihr Ministerium beziehungsweise Ihnen nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrtbundesamt seitdem getan, um diesem Verdacht nachzugehen?
3. Laut einem von der DUH verfassten Protokoll eine Termins in Ihrem Haus am 10. Februar 2011 war Ihnen damals bereits das Problem der "Zykluskennung" bekannt; ein Herr [redacted] leite eine entsprechende Arbeitsgruppe in Ihrem Ministerium. Trifft es zu, dass Ihnen das Problem bereits im Jahr 2011 bekannt war?
4. Die DUH hatte mindestens seit 2007 gefordert, dass das KBA CO2- und Verbrauchsangaben aktiv kontrollieren und schwarze Schafe benennen müsse. Warum hat Ihr Haus diese Forderung bis zum Ausbrechen des VW-Skandals nicht aufgegriffen?
5. Trifft es zu, dass die Diesel-Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2010 ganz oder zu großen Teilen auf den Daten der im Fahrzeug selbst installierten On-Board-Diagnostic (OBD) basiert? Wenn ja, wollen Sie dies beibehalten?
6. Spielte bei Ihrer offenkundigen Scheu vor genaueren Kontrollen auf nationaler Ebene die Überlegung eine Rolle, den deutschen Pkw-Herstellern keine Wettbewerbsnachteile im Verhältnis zu außerdeutschen Herstellern aufzubürden?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 10 Uhr zu übermitteln. Selbstverständlich können Sie mich auch gerne anrufen. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0)[redacted]
Telefax +49 (0)[redacted]
Mobil +49 (0)[redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel 030-[redacted]
Fax 030[redacted]
presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@stern.de]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 13:40
An: Ref-Presse
Betreff: erl. Ko.-JH Verordnung zu Euro 5/6
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit würde ich Ihnen gerne Fragen zu der EU-Verordnung 715/2007 vom 20. Juni 2007 stellen, betreffend Typgenehmigungen für Pkw der Klassen Euro 5 und Euro 6. Wie Sie wissen, sind EU-Verordnungen in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hier meine Fragen:

1. Laut Artikel 13 der genannten Verordnung legen die Mitgliedsstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Bis zum 2. Januar 2009 sollten die Mitgliedsstaaten der Kommission ihre jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften mitteilen. Ihr [redacted] hat sich am Mittwoch in der Fragestunde des Bundestages geweigert Auskunft zu geben, wie Deutschland die Vorgabe nach Artikel 13 dieser Vorgabe umgesetzt hat. Könnten Sie mir mitteilen, inwiefern sie diese Forderung umgesetzt haben?
2. Falls Sie die Vorgabe nicht umgesetzt haben: Warum nicht?

So weit meine Fragen. Ich würde Sie gerne bitten, mir Ihre Antworten bis Montag gegen 15 Uhr zu übermitteln. Jetzt schon vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Reporter

stern
Gruner+Jahr GmbH & Co KG

Stern Berlin
[redacted]
Anna-Louisa-Karsch-Strasse 2
D-10178 Berlin

Telefon +49 (0) [redacted]
Telefax +49 (0) [redacted]
Mobil +49 (0) [redacted]
Skype: [redacted]
E-Mail [redacted]@stern.de

www.stern.de
www.twitter.com[redacted]

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 42

S. 407 - 414

hier betroffen: S. 410

Tel: +49 (0)30-[redacted]
Fax: +49 (0)30[redacted]

Originalnachricht
Von: [redacted] <[redacted]@spiegel.de>
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 17:40
An: [redacted]
Antwort an: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: [Signatur ungueltig] Fragen Motorelektronik

Lieber Herr [redacted]!

In Bezug auf unser Telefonat von eben nochmal kurz die Rückfrage:

Gibt es Überlegungen des BMVi, die Autohersteller zu verpflichten, ihre Software der Motorelektronik offenzulegen, um Defeat Devices von Prüfdiensten zweifelsfrei entdeckt bzw. ausgeschlossen werden.

Ist dabei angedacht, Kontakt mit der FSD in Dresden aufgenommen, die in Fragen der Autoelektronik für alle Prüfdienste zuständig sind?

Beste Grüße!

[redacted]

mit freundlichen Grüßen! Kind regards!

[redacted]

DER SPIEGEL Hauptstadtbüro
Pariser Platz 4a, 10117 Berlin
Tel.: (+49) (30)[redacted]
Fax: (+49) (30)[redacted]
mobil: (+49) [redacted]
[redacted]@spiegel.de

SPIEGEL-Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG, Sitz und Registergericht Hamburg HRA 61 755 Komplementärin Rudolf Augstein GmbH, Sitz und Registergericht Hamburg HRB 13 105, Geschäftsführer Thomas Hass

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 44

S. 43 - 83

hier betroffen: S. 46 - 48, 53 - 56, 67 - 68, 77 - 78, 81 - 83

- In der "VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge" wurde die Bundesregierung aufgefordert, bis zum 2. Januar 2009 Maßnahmen gegen den Einsatz von Abschaltvorrichtungen zu treffen und der Kommission mitzuteilen. Welche Maßnahmen wurden seitens der Bundesregierung in diesem Zusammenhang getroffen und der EU-Kommission mitgeteilt? Inweiweit wurden die Maßnahmen zudem durchgeführt?

- Wenn bereits 2007 die Existenz von Abschaltvorrichtungen bekannt war, wieso liegen dann der Bundesregierung keine Erkenntnisse zu Abschaltvorrichtungen vor?

- Wie viele Nachprüfungen in Bezug auf Co2 und Stickoxidausstoß wurden durch das KBA im Jahre 2015 vorgenommen und was waren die Ergebnisse?

- Wie viele stichprobenartigen Nachprüfungen wurden bislang vorgenommen und was waren die Ergebnisse?

- Wie wird bei den von Herstellern übermittelten Ausrollwerten gewährleistet bzw. überwacht, dass diese gesetzeskonform ermittelt werden?

- Im Fall von VW ist der Einsatz einer Abschaltvorrichtung erwiesen. Welche Sanktionsmöglichkeiten werden nun ausgeschöpft?

Herzliche Grüße,

[redacted]

Ressortleiter Auto

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg

Tel: +49 40[redacted]
Fax: +49 40[redacted]
Mobil: [redacted]
E-Mail:[redacted]@spiegel.de
http://www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:07
An: [redacted]@spiegel.de>; [redacted]@spiegel.de>
Betreff: WG: Antworten Sprecher BMVI

[redacted]
Redakteurin Auto-Ressort

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg
Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
[redacted]o@spiegel.de
www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]@bmvi.bund.de]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:02
An: [redacted]<[redacted]@spiegel.de>
Betreff: Antworten Sprecher BMVI

Sehr geehrte Frau [redacted]

anbei finden Sie die Antworten auf Ihre Fragen. Sie können die Formulierungen als „Sprecher BMVI / Bundesverkehrsministerium" verwenden. Zusätzlich können Sie sich unter www.bmvi.de ein Minister-Statement ansehen, das er heute am Rande des Bundestagsplenums gegeben hat.

Beste Grüße, [redacted]

1. In welcher Form sind die KBA-Abgasnachkontrollen geplant? (Wer wird die durchführen? Wie werden Autofahrer informiert?)
2. Welche Fahrzeuge sollen überprüft werden? (Alle Diesel-Pkw? Alle Diesel-Pkw von VW? Welche Modelle und Motorisierungen?)
3. Nach welchem Prozedere werden die Autos geprüft? (Standard-Abgastest? Test im realen Straßenverkehr?)

[redacted] hatte das Kraftfahrtbundesamt angewiesen, bei den VW-Dieselmodellen umgehend strenge pezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dafür die Dekra als unabhängigen Gutachter beauftragt. Bei den Tests werden die in Frage stehenden Modelle auf der Rolle und auf der Straße geprüft. Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

[redacted] hat zudem eine Untersuchungskommission eingesetzt - unter Leitung von [redacted] und besetzt mit Fachleuten aus dem BMVI, aus dem Kraftfahrt-Bundesamt und mit wissenschaftlicher Begleitung. Sie untersucht, ob die betreffenden Fahrzeuge innerhalb der bestehenden deutschen und europäischen Vorschriften gebaut und geprüft worden sind – und ob dies konform der Fahrzeug-Zulassungen geschehen ist.

Die Kommission ist bereits am Mittwoch, 23.09. nach Wolfsburg gefahren, um erste Gespräche zu führen und Unterlagen zu sichten. VW hat bei diesem Gespräch gegenüber der Untersuchungskommission mitgeteilt, dass auch in Europa Fahrzeuge mit 1,6 und 2,0-Liter Dieselmotoren von den in Rede stehenden Manipulationen betroffen sind.

4. Welche Konsequenzen hätten abweichende Abgaswerte? (und: Gibt es dafür eine rechtliche Grundlage?)
Jetzt geht es darum, durch die Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Untersuchungskommission, Erkenntnisse zu gewinnen. Erst danach kann über mögliche konkrete Konsequenzen gesprochen werden.

5. Der [redacted] hat angegeben, dass auch in Deutschland laufend Abgasnachkontrollen stattfinden. Wie, wann und was genau wird da geprüft? Gab es dabei bislang auffällige Abweichungen? Falls Ja: Warum hatte das bislang keine Konsequenzen?
Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben.

Das Kraftfahrt-Bundesamt kann sich die Dokumentation des Herstellers vorlegen oder Fahrzeuge erneut durch einen unabhängigen technischen Dienst nachprüfen lassen. Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft dabei im gesetzlichen Fahrzyklus. Die Ergebnisse lagen bislang im Rahmen der bei der Typprüfung erlaubten Toleranz. Sanktionsmaßnahmen mussten nicht ausgesprochen werden.

6. Warum wird der [redacted] erst jetzt aktiv? Schon seit Jahren beklagen Umweltschutzorganisationen, dass die Tests im Labor keine realitätsnahen Verbräuche erzielen?
7. Können Sie sich künftig Nachtests vorstellen wie durch die EPA in den USA?
Seit 2011 wird auf EU-Ebene daran gearbeitet, die Typgenehmigungsvorschriften um die Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Real Driving Emissions) zu ergänzen. Deutschland unterstützt die EU-Kommission dabei, das System weiterzuentwickeln - von Prüfungen auf der "Rolle" hin zu Prüfungen auf der Straße. Es geht dabei um europaweit geltende Regeln, weil die Prozesse in diesen Bereichen entsprechend EU-weit harmonisiert sind.

8. Erwägt das Ministerium auch andere Marken testen zu lassen? In den USA werden nun die Ermittlungen ja ausgedehnt.
Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

9. Gegenüber der BILD sagte Herr [redacted] dass unabhängige Kontrollen immer wieder statt finden. Welche sind gemeint?
Siehe Antwort zu Frage 5

10. In einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen zur Definition von "Abschalteinrichtungen" heißt es:
Der Begriff „Abschalteinrichtung" wird in Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert. Diese Definition ist weiterhin im Zusammenhang mit den Anforderungen in Artikel 5 Absatz 2 zu sehen. Die Bundesregierung sieht diese Definition und die Anforderungen als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung". Sie teilt jedoch auch die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt hat. Die Bundesregierung unterstützt vor diesem Hintergrund auch die derzeitigen Arbeiten zur Fortentwicklung der EU-Regelwerks, insbesondere mit dem Ziel, die Realemissionen von Kraftfahrzeugen weiter zu senken. Was genau ist das "Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen"?
11. Und wie lässt sich in diesem Zusammenhang die Behauptung von Herr [redacted] erklären, er habe von derlei Manipulationen nichts gewusst?

Zu diesen beiden Fragen hat der [redacted] am 23.9. vor dem Verkehrsausschuss ausführlich Stellung bezogen. Auch in der Regierungs-PK gab es hierzu eindeutige Aussagen. Im Übrigen verweisen wir bei dieser Antwort der Bundesregierung (Drucksache 18/5656) auf Frage 13: „Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen" in Neuwagen vor?"

Antwort: „Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor."

Fax: 030-[redacted]
Mail: [redacted]@bmvi.bund.de
Internet: www.bmvi.de

Von: [redacted] <[redacted]@spiegel.de>
Gesendet: Montag, 28. September 2015 14:37
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Antworten Sprecher BMVI

Sehr geehrter Herr [redacted]

vielen Dank für die Beantwortung unserer Fragen. Leider haben sich daraus weitere Fragen ergeben, diese schicke ich Ihnen hiermit zu und bitte um Beantwortung bis **Mittwoch, 30.9. um 9:00 Uhr.**

- In welcher Form hat sich Herr [redacted] bzw. das BMVI auf der BPK vom 23. 9. konkret zum Thema Abschaltvorrichtungen geäußert? In dem uns vorliegenden Protokoll der PK wird auf dieses Thema nicht eingegangen.

- In der "VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge" wurde die Bundesregierung aufgefordert, bis zum 2. Januar 2009 Maßnahmen gegen den Einsatz von Abschaltvorrichtungen zu treffen und der Kommission mitzuteilen. Welche Maßnahmen wurden seitens der Bundesregierung in diesem Zusammenhang getroffen und der EU-Kommission mitgeteilt? Inweiweit wurden die Maßnahmen zudem durchgeführt?

- Wenn bereits 2007 die Existenz von Abschaltvorrichtungen bekannt war, wieso liegen dann der Bundesregierung keine Erkenntnisse zu Abschaltvorrichtungen vor?

- Wie viele Nachprüfungen in Bezug auf Co2 und Stickoxidausstoß wurden durch das KBA im Jahre 2015 vorgenommen und was waren die Ergebnisse?

- Wie viele stichprobenartigen Nachprüfungen wurden bislang vorgenommen und was waren die Ergebnisse?

- Wie wird bei den von Herstellern übermittelten Ausrollwerten gewährleistet bzw. überwacht, dass diese gesetzeskonform ermittelt werden?

- Im Fall von VW ist der Einsatz einer Abschaltvorrichtung erwiesen. Welche Sanktionsmöglichkeiten werden nun ausgeschöpft?

Herzliche Grüße,

[redacted]

[redacted]

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg

Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
Mobil: +[redacted]
E-Mail: [redacted]@spiegel.de
http://www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:07
An: [redacted] <[redacted]@spiegel.de>; [redacted] <[redacted]@spiegel.de>
Betreff: WG: Antworten Sprecher BMVI

[redacted]
Redakteurin Auto-Ressort

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg
Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
[redacted]@spiegel.de
www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]@bmvi.bund.de]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:02
An: [redacted] <[redacted]@spiegel.de>
Betreff: Antworten Sprecher BMVI

Sehr geehrte Frau [redacted]

anbei finden Sie die Antworten auf Ihre Fragen. Sie können die Formulierungen als „Sprecher BMVI / Bundesverkehrsministerium" verwenden. Zusätzlich können Sie sich unter www.bmvi.de ein Minister-Statement ansehen, das er heute am Rande des Bundestagsplenums gegeben hat.

Beste Grüße, [redacted]

1. In welcher Form sind die KBA-Abgasnachkontrollen geplant? (Wer wird die durchführen? Wie werden Autofahrer informiert?)
2. Welche Fahrzeuge sollen überprüft werden? (Alle Diesel-Pkw? Alle Diesel-Pkw von VW? Welche Modelle und Motorisierungen?)
3. Nach welchem Prozedere werden die Autos geprüft? (Standard-Abgastest? Test im realen Straßenverkehr?)

[redacted] hatte das Kraftfahrtbundesamt angewiesen, bei den VW-Dieselmodellen umgehend strenge spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dafür die Dekra als unabhängigen Gutachter beauftragt. Bei den Tests werden die in Frage stehenden Modelle auf der Rolle und auf der Straße geprüft. Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

[redacted] hat zudem eine Untersuchungskommission eingesetzt - unter Leitung von [redacted] und besetzt mit Fachleuten aus dem BMVI, aus dem Kraftfahrt-Bundesamt und mit wissenschaftlicher Begleitung. Sie untersucht, ob die betreffenden Fahrzeuge innerhalb der bestehenden deutschen und europäischen Vorschriften gebaut und geprüft worden sind – und ob dies konform der Fahrzeug-Zulassungen geschehen ist.

Die Kommission ist bereits am Mittwoch, 23.09. nach Wolfsburg gefahren, um erste Gespräche zu führen und Unterlagen zu sichten. VW hat bei diesem Gespräch gegenüber der Untersuchungskommission mitgeteilt, dass auch in Europa Fahrzeuge mit 1,6 und 2,0-Liter Dieselmotoren von den in Rede stehenden Manipulationen betroffen sind.

4. Welche Konsequenzen hätten abweichende Abgaswerte? (und: Gibt es dafür eine rechtliche Grundlage?)
Jetzt geht es darum, durch die Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Untersuchungskommission, Erkenntnisse zu gewinnen. Erst danach kann über mögliche konkrete Konsequenzen gesprochen werden.

5. Der [redacted] hat angegeben, dass auch in Deutschland laufend Abgasnachkontrollen stattfinden. Wie, wann und was genau wird da geprüft? Gab es dabei bislang auffällige Abweichungen? Falls Ja: Warum hatte das bislang keine Konsequenzen?
Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben.

Das Kraftfahrt-Bundesamt kann sich die Dokumentation des Herstellers vorlegen oder Fahrzeuge erneut durch einen unabhängigen technischen Dienst nachprüfen lassen. Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft dabei im gesetzlichen Fahrzyklus. Die Ergebnisse lagen bislang im Rahmen der bei der Typprüfung erlaubten Toleranz. Sanktionsmaßnahmen mussten nicht ausgesprochen werden.

6. Warum wird der [redacted] erst jetzt aktiv? Schon seit Jahren beklagen Umweltschutzorganisationen, dass die Tests im Labor keine realitätsnahen Verbräuche erzielen?
7. Können Sie sich künftig Nachtests vorstellen wie durch die EPA in den USA?
Seit 2011 wird auf EU-Ebene daran gearbeitet, die Typgenehmigungsvorschriften um die Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Real Driving Emissions) zu ergänzen. Deutschland unterstützt die EU-Kommission dabei, das System weiterzuentwickeln - von Prüfungen auf der "Rolle" hin zu Prüfungen auf der Straße. Es geht dabei um europaweit geltende Regeln, weil die Prozesse in diesen Bereichen entsprechend EU-weit harmonisiert sind.

8. Erwägt das Ministerium auch andere Marken testen zu lassen? In den USA werden nun die Ermittlungen ja ausgedehnt.
Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

9. Gegenüber der BILD sagte Herr [redacted] dass unabhängige Kontrollen immer wieder statt finden. Welche sind gemeint?
Siehe Antwort zu Frage 5

10. In einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen zur Definition von "Abschalteinrichtungen" heißt es:
Der Begriff „Abschalteinrichtung" wird in Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert. Diese Definition ist weiterhin im Zusammenhang mit den Anforderungen in Artikel 5 Absatz 2 zu sehen. Die Bundesregierung sieht diese Definition und die Anforderungen als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung". Sie teilt jedoch auch die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt hat. Die Bundesregierung unterstützt vor diesem Hintergrund auch die derzeitigen Arbeiten zur Fortentwicklung des

EU-Regelwerks, insbesondere mit dem Ziel, die Realemissionen von Kraftfahrzeugen weiter zu senken. Was genau ist das "Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen"?

11. Und wie lässt sich in diesem Zusammenhang die Behauptung von Herr [redacted] erklären, er habe von derlei Manipulationen nichts gewusst?

Zu diesen beiden Fragen hat der [redacted] am 23.9. vor dem Verkehrsausschuss ausführlich Stellung bezogen. Auch in der Regierungs-PK gab es hierzu eindeutige Aussagen. Im Übrigen verweisen wir bei dieser Antwort der Bundesregierung (Drucksache 18/5656) auf Frage 13: „Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen" in Neuwagen vor?"

Antwort: „Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor."

[redacted]
Redakteurin Auto-Ressort

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg
Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
[redacted]@spiegel.de
www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]@bmvi.bund.de]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:02
An: [redacted]@spiegel.de>
Betreff: Antworten Sprecher BMVI

Sehr geehrte Frau [redacted],

anbei finden Sie die Antworten auf Ihre Fragen. Sie können die Formulierungen als „Sprecher BMVI / Bundesverkehrsministerium" verwenden. Zusätzlich können Sie sich unter www.bmvi.de ein Minister-Statement ansehen, das er heute am Rande des Bundestagsplenums gegeben hat.

Beste Grüße, [redacted]

1. In welcher Form sind die KBA-Abgasnachkontrollen geplant? (Wer wird die durchführen? Wie werden Autofahrer informiert?)
2. Welche Fahrzeuge sollen überprüft werden? (Alle Diesel-Pkw? Alle Diesel-Pkw von VW? Welche Modelle und Motorisierungen?)
3. Nach welchem Prozedere werden die Autos geprüft? (Standard-Abgastest? Test im realen Straßenverkehr?)

[redacted] hatte das Kraftfahrtbundesamt angewiesen, bei den VW-Dieselmodellen umgehend strenge spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dafür die Dekra als unabhängigen Gutachter beauftragt. Bei den Tests werden die in Frage stehenden Modelle auf der Rolle und auf der Straße geprüft. Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

[redacted] hat zudem eine Untersuchungskommission eingesetzt - unter Leitung von [redacted] und besetzt mit Fachleuten aus dem BMVI, aus dem Kraftfahrt-Bundesamt und mit wissenschaftlicher Begleitung. Sie untersucht, ob die betreffenden Fahrzeuge innerhalb der bestehenden deutschen und europäischen Vorschriften gebaut und geprüft worden sind – und ob dies konform der Fahrzeug-Zulassungen geschehen ist.

Die Kommission ist bereits am Mittwoch, 23.09. nach Wolfsburg gefahren, um erste Gespräche zu führen und Unterlagen zu sichten. VW hat bei diesem Gespräch gegenüber der Untersuchungskommission mitgeteilt, dass auch in Europa Fahrzeuge mit 1,6 und 2,0-Liter Dieselmotoren von den in Rede stehenden Manipulationen betroffen sind.

4. Welche Konsequenzen hätten abweichende Abgaswerte? (und: Gibt es dafür eine rechtliche Grundlage?)

Jetzt geht es darum, durch die Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Untersuchungskommission, Erkenntnisse zu gewinnen. Erst danach kann über mögliche konkrete Konsequenzen gesprochen werden.

5. Der [redacted] hat angegeben, dass auch in Deutschland laufend Abgasnachkontrollen stattfinden. Wie, wann und was genau wird da geprüft? Gab es dabei bislang auffällige Abweichungen? Falls Ja: Warum hatte das bislang keine Konsequenzen?
Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben.

Das Kraftfahrt-Bundesamt kann sich die Dokumentation des Herstellers vorlegen oder Fahrzeuge erneut durch einen unabhängigen technischen Dienst nachprüfen lassen. Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft dabei im gesetzlichen Fahrzyklus. Die Ergebnisse lagen bislang im Rahmen der bei der Typprüfung erlaubten Toleranz. Sanktionsmaßnahmen mussten nicht ausgesprochen werden.

6. Warum wird der [redacted] erst jetzt aktiv? Schon seit Jahren beklagen Umweltschutzorganisationen, dass die Tests im Labor keine realitätsnahen Verbräuche erzielen?
7. Können Sie sich künftig Nachtests vorstellen wie durch die EPA in den USA?
Seit 2011 wird auf EU-Ebene daran gearbeitet, die Typgenehmigungsvorschriften um die Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Real Driving Emissions) zu ergänzen. Deutschland unterstützt die EU-Kommission dabei, das System weiterzuentwickeln - von Prüfungen auf der "Rolle" hin zu Prüfungen auf der Straße. Es geht dabei um europaweit geltende Regeln, weil die Prozesse in diesen Bereichen entsprechend EU-weit harmonisiert sind.

8. Erwägt das Ministerium auch andere Marken testen zu lassen? In den USA werden nun die Ermittlungen ja ausgedehnt.
Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

9. Gegenüber der BILD sagte Herr [redacted] dass unabhängige Kontrollen immer wieder statt finden. Welche sind gemeint?
Siehe Antwort zu Frage 5

10. In einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen zur Definition von "Abschalteinrichtungen" heißt es:
Der Begriff „Abschalteinrichtung" wird in Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert. Diese Definition ist weiterhin im Zusammenhang mit den Anforderungen in Artikel 5 Absatz 2 zu sehen. Die Bundesregierung sieht diese Definition und die Anforderungen als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung". Sie teilt jedoch auch die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt hat. Die Bundesregierung unterstützt vor diesem Hintergrund auch die derzeitigen Arbeiten zur Fortentwicklung des EU-Regelwerks, insbesondere mit dem Ziel, die Realemissionen von Kraftfahrzeugen weiter zu senken. Was genau ist das "Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen"?
11. Und wie lässt sich in diesem Zusammenhang die Behauptung von Herr [redacted] erklären, er habe von derlei Manipulationen nichts gewusst?

Zu diesen beiden Fragen hat der [redacted] am 23.9. vor dem Verkehrsausschuss ausführlich Stellung bezogen. Auch in der Regierungs-PK gab es hierzu eindeutige Aussagen. Im Übrigen verweisen wir bei dieser Antwort der Bundesregierung (Drucksache 18/5656) auf Frage 13: „Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen" in Neuwagen vor?"

Antwort: „Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor."

Redakteurin Auto-Ressort

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg
Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
[redacted]@spiegel.de
www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]@bmvi.bund.de]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:02
An: [redacted]@spiegel.de>
Betreff: Antworten Sprecher BMVI

Sehr geehrte Frau [redacted]

anbei finden Sie die Antworten auf Ihre Fragen. Sie können die Formulierungen als „Sprecher BMVI / Bundesverkehrsministerium" verwenden. Zusätzlich können Sie sich unter www.bmvi.de ein Minister-Statement ansehen, das er heute am Rande des Bundestagsplenums gegeben hat.

Beste Grüße, [redacted]

1. In welcher Form sind die KBA-Abgasnachkontrollen geplant? (Wer wird die durchführen? Wie werden Autofahrer informiert?)
2. Welche Fahrzeuge sollen überprüft werden? (Alle Diesel-Pkw? Alle Diesel-Pkw von VW? Welche Modelle und Motorisierungen?)
3. Nach welchem Prozedere werden die Autos geprüft? (Standard-Abgastest? Test im realen Straßenverkehr?)

[redacted] hatte das Kraftfahrtbundesamt angewiesen, bei den VW-Dieselmodellen umgehend strenge spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dafür die Dekra als unabhängigen Gutachter beauftragt. Bei den Tests werden die in Frage stehenden Modelle auf der Rolle und auf der Straße geprüft. Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

[redacted] hat zudem eine Untersuchungskommission eingesetzt - unter Leitung von [redacted] und besetzt mit Fachleuten aus dem BMVI, aus dem Kraftfahrt-Bundesamt und mit wissenschaftlicher Begleitung. Sie untersucht, ob die betreffenden Fahrzeuge innerhalb der bestehenden deutschen und europäischen Vorschriften gebaut und geprüft worden sind – und ob dies konform der Fahrzeug-Zulassungen geschehen ist.

Die Kommission ist bereits am Mittwoch, 23.09. nach Wolfsburg gefahren, um erste Gespräche zu führen und Unterlagen zu sichten. VW hat bei diesem Gespräch gegenüber der Untersuchungskommission mitgeteilt, dass auch in Europa Fahrzeuge mit 1,6 und 2,0-Liter Dieselmotoren von den in Rede stehenden Manipulationen betroffen sind.

4. Welche Konsequenzen hätten abweichende Abgaswerte? (und: Gibt es dafür eine rechtliche Grundlage?)
Jetzt geht es darum, durch die Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Untersuchungskommission, Erkenntnisse zu gewinnen. Erst danach kann über mögliche konkrete Konsequenzen gesprochen werden.

5. Der [redacted]r hat angegeben, dass auch in Deutschland laufend Abgasnachkontrollen stattfinden. Wie, wann und was genau wird da geprüft? Gab es dabei bislang auffällige Abweichungen? Falls Ja: Warum hatte das bislang keine Konsequenzen?

Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben.

Das Kraftfahrt-Bundesamt kann sich die Dokumentation des Herstellers vorlegen oder Fahrzeuge erneut durch einen unabhängigen technischen Dienst nachprüfen lassen. Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft dabei im gesetzlichen Fahrzyklus. Die Ergebnisse lagen bislang im Rahmen der bei der Typprüfung erlaubten Toleranz. Sanktionsmaßnahmen mussten nicht ausgesprochen werden.

6. Warum wird der [redacted] erst jetzt aktiv? Schon seit Jahren beklagen Umweltschutzorganisationen, dass die Tests im Labor keine realitätsnahen Verbräuche erzielen?

7. Können Sie sich künftig Nachtests vorstellen wie durch die EPA in den USA?

Seit 2011 wird auf EU-Ebene daran gearbeitet, die Typgenehmigungsvorschriften um die Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Real Driving Emissions) zu ergänzen. Deutschland unterstützt die EU-Kommission dabei, das System weiterzuentwickeln - von Prüfungen auf der "Rolle" hin zu Prüfungen auf der Straße. Es geht dabei um europaweit geltende Regeln, weil die Prozesse in diesen Bereichen entsprechend EU-weit harmonisiert sind.

8. Erwägt das Ministerium auch andere Marken testen zu lassen? In den USA werden nun die Ermittlungen ja ausgedehnt.

Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

9. Gegenüber der BILD sagte Herr [redacted], dass unabhängige Kontrollen immer wieder statt finden. Welche sind gemeint?

Siehe Antwort zu Frage 5

10. In einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen zur Definition von "Abschalteinrichtungen" heißt es:
Der Begriff „Abschalteinrichtung" wird in Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert. Diese Definition ist weiterhin im Zusammenhang mit den Anforderungen in Artikel 5 Absatz 2 zu sehen. Die Bundesregierung sieht diese Definition und die Anforderungen als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung". Sie teilt jedoch auch die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt hat. Die Bundesregierung unterstützt vor diesem Hintergrund auch die derzeitigen Arbeiten zur Fortentwicklung des EU-Regelwerks, insbesondere mit dem Ziel, die Realemissionen von Kraftfahrzeugen weiter zu senken. Was genau ist das "Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen"?

11. Und wie lässt sich in diesem Zusammenhang die Behauptung von Herr [redacted] erklären, er habe von derlei Manipulationen nichts gewusst?

Zu diesen beiden Fragen hat der [redacted] am 23.9. vor dem Verkehrsausschuss ausführlich Stellung bezogen. Auch in der Regierungs-PK gab es hierzu eindeutige Aussagen. Im Übrigen verweisen wir bei dieser Antwort der Bundesregierung (Drucksache 18/5656) auf Frage 13: „Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen" in Neuwagen vor?"

Antwort: „Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor."

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg

Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
Mobil: +49 [redacted]
E-Mail: [redacted]@spiegel.de
http://www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:07
An: [redacted]@spiegel.de>; [redacted]@spiegel.de
Betreff: WG: Antworten Sprecher BMVI

[redacted]
Redakteurin Auto-Ressort

SPIEGEL ONLINE GmbH
Ein Unternehmen der SPIEGEL-Gruppe
Ericusspitze 1
20457 Hamburg
Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
[redacted]@spiegel.de
www.spiegel.de

SPIEGEL ONLINE GmbH
Sitz und Registergericht Hamburg HRB 77913
[redacted]

Von: [redacted]@bmvi.bund.de]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:02
An: [redacted]@spiegel.de>
Betreff: Antworten Sprecher BMVI

Sehr geehrte Frau [redacted]

anbei finden Sie die Antworten auf Ihre Fragen. Sie können die Formulierungen als „Sprecher BMVI / Bundesverkehrsministerium" verwenden. Zusätzlich können Sie sich unter www.bmvi.de ein Minister-Statement ansehen, das er heute am Rande des Bundestagsplenums gegeben hat.

Beste Grüße, [redacted]

1. In welcher Form sind die KBA-Abgasnachkontrollen geplant? (Wer wird die durchführen? Wie werden Autofahrer informiert?)

2. Welche Fahrzeuge sollen überprüft werden? (Alle Diesel-Pkw? Alle Diesel-Pkw von VW? Welche Modelle und Motorisierungen?)
3. Nach welchem Prozedere werden die Autos geprüft? (Standard-Abgastest? Test im realen Straßenverkehr?)

[redacted] hatte das Kraftfahrtbundesamt angewiesen, bei den VW-Dieselmodellen umgehend strenge spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dafür die Dekra als unabhängigen Gutachter beauftragt. Bei den Tests werden die in Frage stehenden Modelle auf der Rolle und auf der Straße geprüft. Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

[redacted] hat zudem eine Untersuchungskommission eingesetzt - unter Leitung von [redacted] und besetzt mit Fachleuten aus dem BMVI, aus dem Kraftfahrt-Bundesamt und mit wissenschaftlicher Begleitung. Sie untersucht, ob die betreffenden Fahrzeuge innerhalb der bestehenden deutschen und europäischen Vorschriften gebaut und geprüft worden sind – und ob dies konform der Fahrzeug-Zulassungen geschehen ist.

Die Kommission ist bereits am Mittwoch, 23.09. nach Wolfsburg gefahren, um erste Gespräche zu führen und Unterlagen zu sichten. VW hat bei diesem Gespräch gegenüber der Untersuchungskommission mitgeteilt, dass auch in Europa Fahrzeuge mit 1,6 und 2,0-Liter Dieselmotoren von den in Rede stehenden Manipulationen betroffen sind.

4. Welche Konsequenzen hätten abweichende Abgaswerte? (und: Gibt es dafür eine rechtliche Grundlage?)
Jetzt geht es darum, durch die Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Untersuchungskommission, Erkenntnisse zu gewinnen. Erst danach kann über mögliche konkrete Konsequenzen gesprochen werden.

5. Der [redacted] hat angegeben, dass auch in Deutschland laufend Abgasnachkontrollen stattfinden. Wie, wann und was genau wird da geprüft? Gab es dabei bislang auffällige Abweichungen? Falls Ja: Warum hatte das bislang keine Konsequenzen?
Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben.

Das Kraftfahrt-Bundesamt kann sich die Dokumentation des Herstellers vorlegen oder Fahrzeuge erneut durch einen unabhängigen technischen Dienst nachprüfen lassen. Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft dabei im gesetzlichen Fahrzyklus. Die Ergebnisse lagen bislang im Rahmen der bei der Typprüfung erlaubten Toleranz. Sanktionsmaßnahmen mussten nicht ausgesprochen werden.

6. Warum wird der [redacted] erst jetzt aktiv? Schon seit Jahren beklagen Umweltschutzorganisationen, dass die Tests im Labor keine realitätsnahen Verbräuche erzielen?
7. Können Sie sich künftig Nachtests vorstellen wie durch die EPA in den USA?
Seit 2011 wird auf EU-Ebene daran gearbeitet, die Typgenehmigungsvorschriften um die Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Real Driving Emissions) zu ergänzen. Deutschland unterstützt die EU-Kommission dabei, das System weiterzuentwickeln - von Prüfungen auf der "Rolle" hin zu Prüfungen auf der Straße. Es geht dabei um europaweit geltende Regeln, weil die Prozesse in diesen Bereichen entsprechend EU-weit harmonisiert sind.

8. Erwägt das Ministerium auch andere Marken testen zu lassen? In den USA werden nun die Ermittlungen ja ausgedehnt.
Es werden auch Fahrzeuge anderer Hersteller untersucht.

9. Gegenüber der BILD sagte Herr [redacted], dass unabhängige Kontrollen immer wieder statt finden. Welche sind gemeint?
Siehe Antwort zu Frage 5

10. In einer Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen zur Definition von "Abschalteinrichtungen" heißt es:

Der Begriff „Abschalteinrichtung" wird in Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert. Diese Definition ist weiterhin im Zusammenhang mit den Anforderungen in Artikel 5 Absatz 2 zu sehen. Die Bundesregierung sieht diese Definition und die Anforderungen als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung". Sie teilt jedoch auch die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt hat. Die Bundesregierung unterstützt vor diesem Hintergrund auch die derzeitigen Arbeiten zur Fortentwicklung des EU-Regelwerks, insbesondere mit dem Ziel, die Realemissionen von Kraftfahrzeugen weiter zu senken. Was genau ist das "Konzept zur Verhinderung von Abschalteinrichtungen"?

11. Und wie lässt sich in diesem Zusammenhang die Behauptung von Herr [redacted] erklären, er habe von derlei Manipulationen nichts gewusst?

Zu diesen beiden Fragen hat der Minister am 23.9. vor dem Verkehrsausschuss ausführlich Stellung bezogen. Auch in der Regierungs-PK gab es hierzu eindeutige Aussagen. Im Übrigen verweisen wir bei dieser Antwort der Bundesregierung (Drucksache 18/5656) auf Frage 13: „Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen" in Neuwagen vor?"

Antwort: „Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor."

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 45

S. 84 - 97

hier betroffen: S. 87

An: Ref-Presse
Betreff: Presseanfrage MDR

Sehr geehrter Herr [redacted],
sehr geehrte Damen und Herren der Pressestelle ,

vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um manipulierte Abgaswerte von Fahrzeugen des VW-Konzerns ist vor allem die Frage nach realitätsnahen Verbrauchs- und Abgasangaben in den Focus der öffentlichen Debatte gerückt. Nach einer Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) verbrauchen Neuwagen in Europa knapp 40% mehr Treibstoff als von den Herstellern angegeben.

Hierzu bitten wir Sie um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilen Sie die Studie des ICCT bezogen auf die Modelle deutscher Hersteller?
2. Welche Erkenntnisse haben Sie zur Diskrepanz der Verbrauchs- und Emissionswerten zwischen der NEFZ-Messung und dem tatsächlichen Verbrauch auf der Straße?
3. Die EU plant, die Verbrauchsangaben nach der derzeitigen NEFZ-Messung durch den neuen Messzyklus WLTP zu ersetzen, um so für Verbraucher zu realitätsnäheren Angaben zu kommen. Wie steht das Bundesverkehrsministerium zur Forderung, die Einführung von WLTP zu beschleunigen? Würden Sie die Einführung von WLTP in 2016 begrüßen? Wenn nicht, warum nicht?
4. Was würde die Einführung von WLTP für die Verbrauchsangaben aktueller Modelle bedeuten?

Wir bitten um die Beantwortung der Fragen bis Donnerstag, 01. Oktober 2015, 12.00 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

[redacted]
Magazine Plusminus (ARD) / Umschau (MDR)
Redaktionsgruppe Wirtschaft und Ratgeber
PB Aktuelles und Zeitgeschehen

MITTELDEUTSCHER RUNDFUNK
Anstalt des öffentlichen Rechts
Fernsehdirektion
Kantstraße 71 - 73, 04275 Leipzig
Postanschrift: 04360 Leipzig
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@mdr.de
Der MDR im Internet: www.mdr.de

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 46

S. 131 - 136

hier betroffen: S. 134, 136

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Redakteur

Wolfsburger Allgemeine Zeitung

Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]@waz-online.de

Wolfsburger Allgemeine Zeitung
Porschestraße 74
38440 Wolfsburg

Madsack Medien Ostniedersachsen GmbH & Co. KG
Sitz der Gesellschaft: Peine
Handelsregister: Hildesheim HRA 100766

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Beteiligungsgesellschaft Neue Zeitung mbH
Sitz der Gesellschaft: Hannover
Handelsregister: Hannover HRB 55709
Geschäftsführer: Gordon Firl, Thomas Düffert

Im Netz: www.waz-online.de

Porschestraße 74
38440 Wolfsburg

Wolfsburger Allgemeine
WAZ

Madsack Medien Ostniedersachsen GmbH & Co. KG
Sitz der Gesellschaft: Peine
Handelsregister: Hildesheim HRA 100766

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Beteiligungsgesellschaft Neue Zeitung mbH
Sitz der Gesellschaft: Hannover
Handelsregister: Hannover HRB 55709
Geschäftsführer: Gordon Firl, Thomas Düffert

Im Netz: www.waz-online.de

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 48

S. 157 - 213

hier betroffen: S. 162 - 163, 171 - 172, 174, 189 - 190, 200 - 201, 207 - 208

[redacted]

Von: [redacted]@rbb-online.de [mailto:[redacted]@rbb-online.de]
Gesendet: Donnerstag, 26. November 2015 13:04
An: Ref-Presse
Betreff: Anfrage, ARD Kontraste, VW

Sehr geehrte Damen und Herren,

die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren von Volkswagen ein von drei AECD-Software Bestandteilen vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben wurde. Die Behörde geht zurzeit davon aus, dass es sich um ein defeat device handelt.

Das KBA hat sich hierzu gegenüber dem kurier.at wie folgt geäußert:

"In der europäischen Gesetzgebung findet sich der Begriff "Auxiliary Emission Control Devices" nicht wieder", so Immen vom KBA. "Dem Sinn nach handelt es sich aber auch hier um Abschalt-Einrichtungen, die Einfluss auf das Emissionsverhalten nehmen. Bezogen auf VW hat durch das KBA die Bewertung nach Maßgabe des geltenden europäischen Rechts, Verordnung Nr. 715/2007, zu erfolgen. Demnach ist zu unterscheiden zwischen unzulässigen und zulässigen Abschalteinrichtungen."

Quelle: http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/audi-porsche-volkswagen-affaere-deutsche-behoerde-prueft-3-0-liter-motoren/165.704.597

Uns stellen sich hierzu folgenden Fragen, um deren Beantwortung wir bitten:

1. Wurde oder wird diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auch in deutsche bzw. europäische PKW eingebaut?

2. Falls nein, warum nicht?

3a. Falls ja, warum wurden diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" von den der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

3b. Welche negativen Auswirkungen (unter welchen Umständen) hat diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auf das Abgasverhalten?

3c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

3d. Falls nein, warum nicht?

4. Haben andere Autohersteller diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" in ihre Fahrzeuge auf Basis einer amtlichen Zulassung eingebaut?

4a. Falls ja, welche Hersteller in welche Motorentypen?

4b. Warum wurde diese oder eine ähnliche Technik von der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

4c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

4d. Falls nein, warum nicht?

Da das Auskunftsverhalten des KBA in den letzten Wochen gegenüber der Redaktion "Kontraste" suboptimal war, bitten wir vorsorglich auch das zuständige Bundesministerium um eine Auskunft bis morgen 18.00 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Autor

rbb
Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb)
Politische Magazine
ARD-Kontraste / rbb-Klartext
Masurenallee 8-14
14057 Berlin
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
Mobil : [redacted]
[redacted]@rbb-online.de

www.rbb-online.de

rbb FERNSEHEN antenne radioBERLIN radioeins INFOradio kulturradio [redacted] funkhaus europa

Ihr Rundfunkbeitrag für gutes Programm.

[redacted]

Von: [redacted]@rbb-online.de [mailto:[redacted]@rbb-online.de]
Gesendet: Donnerstag, 26. November 2015 13:04
An: Ref-Presse
Betreff: Anfrage, ARD Kontraste, VW

Sehr geehrte Damen und Herren,

die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren von Volkswagen ein von drei AECD-Software Bestandteilen vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben wurde. Die Behörde geht zurzeit davon aus, dass es sich um ein defeat device handelt.

Das KBA hat sich hierzu gegenüber dem kurier.at wie folgt geäußert:

"In der europäischen Gesetzgebung findet sich der Begriff "Auxiliary Emission Control Devices" nicht wieder", so Immen vom KBA. "Dem Sinn nach handelt es sich aber auch hier um Abschalt-Einrichtungen, die Einfluss auf das Emissionsverhalten nehmen. Bezogen auf VW hat durch das KBA die Bewertung nach Maßgabe des geltenden europäischen Rechts, Verordnung Nr. 715/2007, zu erfolgen. Demnach ist zu unterscheiden zwischen unzulässigen und zulässigen Abschalteinrichtungen."

Quelle: http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/audi-porsche-volkswagen-affaere-deutsche-behoerde-prueft-3-0-liter-motoren/165.704.597

Uns stellen sich hierzu folgenden Fragen, um deren Beantwortung wir bitten:

1. Wurde oder wird diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auch in deutsche bzw. europäische PKW eingebaut?

2. Falls nein, warum nicht?

3a. Falls ja, warum wurden diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" von den der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

3b. Welche negativen Auswirkungen (unter welchen Umständen) hat diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auf das Abgasverhalten?

c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

3d. Falls nein, warum nicht?

4. Haben andere Autohersteller diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" in ihre Fahrzeuge auf Basis einer amtlichen Zulassung eingebaut?

4a. Falls ja, welche Hersteller in welche Motorentypen?

4b. Warum wurde diese oder eine ähnliche Technik von der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

4c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

4d. Falls nein, warum nicht?

Da das Auskunftsverhalten des KBA in den letzten Wochen gegenüber der Redaktion "Kontraste" suboptimal war, bitten wir vorsorglich auch das zuständige Bundesministerium um eine Auskunft bis morgen 18.00 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Autor

rbb®

Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb)
Politische Magazine
ARD-Kontraste / rbb-Klartext
Masurenallee 8-14
14057 Berlin
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
Mobil : [redacted]
[redacted]@rbb-online.de

www.rbb-online.de

rbb FERNSEHEN antenne radioBERLIN radioeins INFOradio Kulturradio [redacted] funkhaus europa

[redacted]hr Rundfunkbeitrag für gutes Programm.

die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren von Volkswagen ein von drei AECD-Software Bestandteilen vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben wurde. Die Behörde geht zurzeit davon aus, dass es sich um ein defeat device handelt.

Das KBA hat sich hierzu gegenüber dem kurier.at wie folgt geäußert:

"In der europäischen Gesetzgebung findet sich der Begriff "Auxiliary Emission Control Devices" nicht wieder", so Immen vom KBA. "Dem Sinn nach handelt es sich aber auch hier um Abschalt-Einrichtungen, die Einfluss auf das Emissionsverhalten nehmen. Bezogen auf VW hat durch das KBA die Bewertung nach Maßgabe des geltenden europäischen Rechts, Verordnung Nr. 715/2007, zu erfolgen. Demnach ist zu unterscheiden zwischen unzulässigen und zulässigen Abschalteinrichtungen."

Quelle: http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/audi-porsche-volkswagen-affaere-deutsche-behoerde-prueft-3-0-liter-motoren/165.704.597

Uns stellen sich hierzu folgenden Fragen, um deren Beantwortung wir bitten:

1. Wurde oder wird diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auch in deutsche bzw. europäische PKW eingebaut?

2. Falls nein, warum nicht?

3a. Falls ja, warum wurden diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" von den der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

3b. Welche negativen Auswirkungen (unter welchen Umständen) hat diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auf das Abgasverhalten?

3c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

3d. Falls nein, warum nicht?

4. Haben andere Autohersteller diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" in ihre Fahrzeuge auf Basis einer amtlichen Zulassung eingebaut?

4a. Falls ja, welche Hersteller in welche Motorentypen?

4b. Warum wurde diese oder eine ähnliche Technik von der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

4c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

4d. Falls nein, warum nicht?

Da das Auskunftsverhalten des KBA in den letzten Wochen gegenüber der Redaktion "Kontraste" suboptimal war, bitten wir vorsorglich auch das zuständige Bundesministerium um eine Auskunft bis morgen 18.00 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Autor

rbb®

Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb)
Politische Magazine
ARD-Kontraste / rbb-Klartext

Von: [redacted]@rbb-online.de [mailto:[redacted]@rbb-online.de]
Gesendet: Donnerstag, 26. November 2015 13:04
An: Ref-Presse
Betreff: Anfrage, ARD Kontraste, VW

Sehr geehrte Damen und Herren,

die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren von Volkswagen ein von drei AECD-Software Bestandteilen vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben wurde. Die Behörde geht zurzeit davon aus, dass es sich um ein defeat device handelt.

Das KBA hat sich hierzu gegenüber dem kurier.at wie folgt geäußert:

"In der europäischen Gesetzgebung findet sich der Begriff "Auxiliary Emission Control Devices" nicht wieder", so Immen vom KBA. "Dem Sinn nach handelt es sich aber auch hier um Abschalt-Einrichtungen, die Einfluss auf das Emissionsverhalten nehmen. Bezogen auf VW hat durch das KBA die Bewertung nach Maßgabe des geltenden europäischen Rechts, Verordnung Nr. 715/2007, zu erfolgen. Demnach ist zu unterscheiden zwischen unzulässigen und zulässigen Abschalteinrichtungen."

Quelle: http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/audi-porsche-volkswagen-affaere-deutsche-behoerde-prueft-3-0-liter-motoren/165.704.597

Uns stellen sich hierzu folgenden Fragen, um deren Beantwortung wir bitten:

1. Wurde oder wird diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auch in deutsche bzw. europäische PKW eingebaut?

2. Falls nein, warum nicht?

3a. Falls ja, warum wurden diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" von den der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

3b. Welche negativen Auswirkungen (unter welchen Umständen) hat diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auf das Abgasverhalten?

3c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

3d. Falls nein, warum nicht?

4. Haben andere Autohersteller diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" in ihre Fahrzeuge auf Basis einer amtlichen Zulassung eingebaut?

4a. Falls ja, welche Hersteller in welche Motorentypen?

4b. Warum wurde diese oder eine ähnliche Technik von der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

4c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

4d. Falls nein, warum nicht?

Da das Auskunftsverhalten des KBA in den letzten Wochen gegenüber der Redaktion "Kontraste" suboptimal war, bitten wir vorsorglich auch das zuständige Bundesministerium um eine Auskunft bis morgen 18.00 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Autor

rbb®
Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb)
Politische Magazine
ARD-Kontraste / rbb-Klartext
Masurenallee 8-14
14057 Berlin
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
Mobil : [redacted]
[redacted]@rbb-online.de

www.rbb-online.de

rbb FERNSEHEN Antenne radioBERLIN radioeins INFOradio Kulturradio funkhaus europa

Ihr Rundfunkbeitrag für gutes Programm.

Von: [redacted]@rbb-online.de [mailto:[redacted]@rbb-online.de]
Gesendet: Donnerstag, 26. November 2015 13:04
An: Ref-Presse
Betreff: Anfrage, ARD Kontraste, VW

Sehr geehrte Damen und Herren,

die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren von Volkswagen ein von drei AECD-Software Bestandteilen vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben wurde. Die Behörde geht zurzeit davon aus, dass es sich um ein defeat device handelt.

Das KBA hat sich hierzu gegenüber dem kurier.at wie folgt geäußert:

"In der europäischen Gesetzgebung findet sich der Begriff "Auxiliary Emission Control Devices" nicht wieder", so Immen vom KBA. "Dem Sinn nach handelt es sich aber auch hier um Abschalt-Einrichtungen, die Einfluss auf das Emissionsverhalten nehmen. Bezogen auf VW hat durch das KBA die Bewertung nach Maßgabe des geltenden europäischen Rechts, Verordnung Nr. 715/2007, zu erfolgen. Demnach ist zu unterscheiden zwischen unzulässigen und zulässigen Abschalteinrichtungen."

Quelle: http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/audi-porsche-volkswagen-affaere-deutsche-behoerde-prueft-3-0-liter-motoren/165.704.597

Uns stellen sich hierzu folgenden Fragen, um deren Beantwortung wir bitten:

1. Wurde oder wird diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auch in deutsche bzw. europäische PKW eingebaut?

2. Falls nein, warum nicht?

3a. Falls ja, warum wurden diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" von den der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

3b. Welche negativen Auswirkungen (unter welchen Umständen) hat diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auf das Abgasverhalten?

3c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

3d. Falls nein, warum nicht?

.. Haben andere Autohersteller diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" in ihre Fahrzeuge auf Basis einer amtlichen Zulassung eingebaut?

4a. Falls ja, welche Hersteller in welche Motorentypen?

4b. Warum wurde diese oder eine ähnliche Technik von der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

4c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

4d. Falls nein, warum nicht?

Da das Auskunftsverhalten des KBA in den letzten Wochen gegenüber der Redaktion "Kontraste" suboptimal war, bitten wir vorsorglich auch das zuständige Bundesministerium um eine Auskunft bis morgen 18.00 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Autor

rbb

Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb)
Politische Magazine
ARD-Kontraste / rbb-Klartext
Masurenallee 8-14
14057 Berlin
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
Mobil : [redacted]
[redacted]@rbb-online.de

www.rbb-online.de

rbb FERNSEHEN antenne BRANDENBURG radioBERLIN radioeins INFOradio Kulturradio [redacted] funkhaus europa

Ihr Rundfunkbeitrag für gutes Programm.

[redacted]

Von: [redacted]@rbb-online.de [mailto:[redacted]@rbb-online.de]
Gesendet: Donnerstag, 26. November 2015 13:04
An: Ref-Presse
Betreff: Anfrage, ARD Kontraste, VW

Sehr geehrte Damen und Herren,

die US-amerikanische Umweltbehörde EPA hat festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren von Volkswagen ein von drei AECD-Software Bestandteilen vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben wurde. Die Behörde geht zurzeit davon aus, dass es sich um ein defeat device handelt.

Das KBA hat sich hierzu gegenüber dem kurier.at wie folgt geäußert:

"In der europäischen Gesetzgebung findet sich der Begriff "Auxiliary Emission Control Devices" nicht wieder", so Immen vom KBA. "Dem Sinn nach handelt es sich aber auch hier um Abschalt-Einrichtungen, die Einfluss auf das Emissionsverhalten nehmen. Bezogen auf VW hat durch das KBA die Bewertung nach Maßgabe des geltenden europäischen Rechts, Verordnung Nr. 715/2007, zu erfolgen. Demnach ist zu unterscheiden zwischen unzulässigen und zulässigen Abschalteinrichtungen."

Quelle: http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/audi-porsche-volkswagen-affaere-deutsche-behoerde-prueft-3-0-liter-motoren/165.704.597

Uns stellen sich hierzu folgenden Fragen, um deren Beantwortung wir bitten:

1. Wurde oder wird diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auch in deutsche bzw. europäische PKW eingebaut?

2. Falls nein, warum nicht?

3a. Falls ja, warum wurden diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" von den der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

3b. Welche negativen Auswirkungen (unter welchen Umständen) hat diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" auf das Abgasverhalten?

3c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

3d. Falls nein, warum nicht?

4. Haben andere Autohersteller diese oder ähnliche "Auxiliary Emission Control Devices" in ihre Fahrzeuge auf Basis einer amtlichen Zulassung eingebaut?

4a. Falls ja, welche Hersteller in welche Motorentypen?

4b. Warum wurde diese oder eine ähnliche Technik von der deutschen Zulassungsbehörde genehmigt?

4c. Wird zurzeit oder wurde in der Vergangenheit von der deutschen Zulassungsbehörde geprüft, ob unter Umständen die Zulassung für dieses technische Bauteil wieder entzogen werden muss?

4d. Falls nein, warum nicht?

Da das Auskunftsverhalten des KBA in den letzten Wochen gegenüber der Redaktion "Kontraste" suboptimal war, bitten wir vorsorglich auch das zuständige Bundesministerium um eine Auskunft bis morgen 18.00 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Autor

rbb

Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb)
Politische Magazine
ARD-Kontraste / rbb-Klartext
Masurenallee 8-14
14057 Berlin
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
Mobil : [redacted]
[redacted]@rbb-online.de

www.rbb-online.de

rbb Fernsehen antenne radioBERLIN radioeins INFOradio Kulturradio [redacted] funkhaus europa

Ihr Rundfunkbeitrag für gutes Programm.

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 51

S. 286 - 299

hier betroffen: S. 299

Ergänzend zu unserer Anfrage von gestern haben wir eine Nachfrage: Trifft es zu, dass Ihr Ministerium bzw. das KBA eine förmliche Anhörung nach §28 Verwaltensverfahrensgesetz gegen Opel und Mercedes in Sachen Abgasmessungen eingeleitet hat? In welchem Stadium ist das Verfahren und wann ist mit einem Abschluss zu rechnen? Können Sie bestätigen, dass das Verfahren bzw. die förmliche Anhörung der jeweiligen Unternehmen im Zusammenhang mit festgestellten Abweichungen von geprüften Fahrzeugen gegenüber der Typenzulassungen steht?

Wir bräuchten die Antwort bis Anfang der nächsten Woche. Herzlichen Dank und ein erholsames Wochenende!

-- Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Hauptstadtbüro

SPIEGEL-Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG
Pariser Platz 4a
10117 Berlin
Tel: +49 30[redacted]
mobil: +49[redacted]
E-Mail[redacted]@spiegel.de
http://www.spiegel.de

SPIEGEL-Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG, Sitz und Registergericht Hamburg HRA 61 755
Komplementärin Rudolf Augstein GmbH, Sitz und Registergericht Hamburg HRB 13 105
Geschäftsführer Thomas Hass

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 56

S. 1 - 29

hier betroffen: S. 27 - 29

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von: [redacted] [mailto:[redacted]@weltn24.de]
Gesendet: Montag, 2. Mai 2016 13:13
An: [redacted]-
Betreff: Anfrage Die WELT

Sehr geehrter Herr [redacted]

wie besprochen meine Fragen vor dem Hintergrund der Abgasaffäre.

Mit freundlichen Grüßen / Kind regards / 此致敬礼

[redacted]

DIE WELT / WELT am SONNTAG / N24

Wirtschaftskorrespondent

Axel-Springer-Straße 65, 10888 Berlin

Tel: +49 (0) 30 [redacted]

Mob.: +49 (0) [redacted]

[redacted]@welt.de <mailto:[redacted]@welt.de>

www.welt.de

llow me on twitter @[redacted] <mailto[redacted]@welt.de>

WELTN24

WeltN24 GmbH · Axel-Springer-Straße 65 · 10888 Berlin

Bundesverkehrsministerium
Berlin
Bundesjustizministerium
Berlin
Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
Flensburg

DIE WELT / WELT am SONNTAG
Wirtschaft/Finanzen/Immobilien

Axel-Springer-Str. 65
10888 Berlin
Tel: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]

02. Mai 2016

Anfrage Die WELT ./. Bericht Untersuchungskommission „Volkswagen" ./. Sanktionen ./. Umsetzung Gesetze

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen", der am 22. April vorlegt worden war, habe ich folgende Fragen:

In Teil C des Berichts heißt es unter Punkt 2. (Seite 12):

„Auf Basis der von VW dargestellten Abgasnachbehandlungsstrategie und der Manipulation an der abgasrelevanten Software der Fahrzeuge mit den Motoren der Baureihe EA 189, die durch die unabhängigen Nachprüfungen nachvollzogen wurden, kam das KBA zu dem Ergebnis, dass die Manipulation der Software als unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzustufen ist."

Ein eindeutige Feststellung, die rechtliche Konsequenzen hat - oder haben müsste.
Denn nach Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist die Bundesrepublik verpflichtet, für den Fall einer Verwendung verbotener Abschalteinrichtungen Sanktionen gegen den Hersteller gesetzlich festzulegen die „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" sein müssen. Die Bundesrepublik war verpflichtet, entsprechende Bußgeldvorschriften zur Sanktionierung der Verwendung verbotener Abschalteinrichtungen bis zum 2. Januar 2009 zu erlassen. Link zum Text der Verordnung anbei.

In den einschlägigen deutschen Vorschriften der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) und der Straßenverkehrszu-

lassungsordnung (StVZO) sind keine Sanktionen für die Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung bei der Typengenehmigung zu finden. Die bestehenden Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen (§ 37 EG-FGV, § 69a StVZO) verweisen im Übrigen auf § 24 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Danach können solche Ordnungswidrigkeiten mit einem Bußgeld von maximal 2.000 Euro geahndet werden – was man wohl nicht als „abschreckend" bezeichnen kann.

Vor diesem Hintergrund habe ich folgende Fragen:

1. Ist die Bundesrepublik Deutschland ihrer Verpflichtung aus Artikel 13 der Verordnung (EG) 715/2007 nachgekommen, bis zum 2. Januar 2009 Sanktionen gegen den Hersteller für den Fall einer Verwendung verbotener Abschalteinrichtungen gesetzlich festzulegen die „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend" sind? Wenn ja, in welchen Vorschriften sind diese Sanktionen geregelt und in welcher Höhe können Bußgelder gegen Fahrzeughersteller im Falle der Verwendung einer verbotenen Abschalteinrichtung festgesetzt werden?

2. Hat das Kraftfahrtbundesamt ein Bußgeld wegen Verwendung einer verbotenen Anschalteinrichtung bei Motoren der Baureihe EA 189 gegen Volkswagen festgesetzt und wie hoch ist dieses Bußgeld? Wenn nein, warum nicht?

3. Ist der bestehende Bußgeldrahmen ausreichend, um Fahrzeughersteller zukünftig wirksam abzuschrecken, verbotene Abschalteinrichtungen zu verwenden?

4. Für den Fall, dass die Bundesrepublik Deutschland ihren Pflichten aus Artikel 13 der Verordnung bislang nicht nachgekommen sein sollte, hat die EU Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Wenn ja, wie ist der Sachstand des Verfahrens? Wenn nein, warum nicht?

Ich bitte um Beantwortung der Fragen bis morgen, Dienstag, 3. Mai 2016.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted] Ressort Wirtschaft

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 58

S. 138 - 156

hier betroffen: S. 145 - 147, 149 - 150, 153, 155 - 156

An: [redacted]<[redacted]@focus.de>
Betreff: Ihre Anfrage an das BMVI

Sehr geehrter Herr [redacted]
bitte entschuldigen Sie die späte Rückmeldung. Zur Ihrer Anfrage können wir Ihnen folgende Sachinformationen des BMVI mitteilen.

Anlässlich der neuen Enthüllungen zu Fiat-Chrysler und Opel wollten wir einmal fragen, ob es seit dem von Herrn [redacted] vorgestellten KBA-Report seitens des BMVI neue Erkenntnisse gibt (auch was die Gruppeneinteilung I bis III angeht).
Nein. Prüfgegenstand der Untersuchungskommission war die Suche nach unzulässigen Abschalteinrichtungen bei Dieselfahrzeugen wie sie im Fall Volkswagen verwendet worden sind. Die Ergebnisse sind abschließend im Gesamtbericht der Untersuchungskommission veröffentlicht. [redacted] hat klargestellt, dass die Untersuchungskommission bestehen bleibt und weiteren Hinweisen nachgeht, wie etwa im Fall Fiat und Opel.

Gibt es einen Überblick, in welchen Ländern die auf dem deutschen Markt aktiven Hersteller ihre Typgenehmigungen beantragen?
Die Liste der Hersteller hängt an.

[redacted]Mit freundlichen Grüßen,
[redacted]hre Pressestelle BMVI
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

An: Ref-Presse
Betreff: Re: Ihre Anfrage an das BMVI

Grüß Gott aus München,
Anlässlich der neuen Enthüllungen zu Fiat-Chrysler und Opel wollten wir einmal fragen, ob es seit dem von Herrn [redacted] vorgestellten KBA-Report seitens des BMVI neue Erkenntnisse gibt (auch was die Gruppeneinteilung I bis III angeht). Gibt es zudem einen Überblick, in welchen Ländern die auf dem deutschen Markt aktiven Hersteller ihre Typgenehmigungen beantragen?
[redacted]Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Deutschland	BAYER.MOT.W ERKE-BMW	
	Opel	
	Audi	
	Volkswagen	
	Daimler	
	Ford	
	Lada	
	Gumpert	
	Nissan	
	KTM	
	Mercedes-AMG	
	Bugatti	
	Toyota	
	Subaru	
	Mitsubishi	
	Mazda	
	Seat	
	BMW Alpina	
	BMW M GmbH	
	SSANGYONG	
	Smart	
Frankreich	Lada	
	Daimler	
	Nissan	
	Citroen	
	Peugeot	
	Renault	
	Dacia	
Italien	Fiat	
	Chrysler / Jeep	
	Alfa Romeo	FCA
	Maserati	
	Ferrari	
	Lamborghini	
	Citroen	
	Peugeot	
	Opel	
Niederlande	Opel	
	Chrysler / Jeep	
	Kia	
	Tesla	
	JIANGLING	
	Hyundai	
	Suzuki	
	Daihatsu	
	SSANGYONG	
	Chevrolet	
	Volvo	
	Saab	
Belgien	Nissan	
	Suzuki	
	Honda	
	Toyota / Lexus	
	Daihatsu	

Spanien	Daimler	
	Nissan	
	Seat	
	SSANGYONG	
	Hyundai	
	Kia	
	Chevrolet	
	Volvo	
Vereinigtes Königreich	Daimler	
	Chrysler	
	Chevrolet	
	Honda	
	Opel	
	Camaro	
	Hyundai	
	Nissan	
	McLaren	
	Land Rover	Jaguar Land Rover
	Jaguar	
	FCA	
	MG Motor	
	Bentley	
	Rolls Royce	
	Citroen	
	Peugeot	
	Renault	
	Toyota	
	Subaru	
	Mazda	
	Seat	
	Skoda	
	Kia	
	Ford	
Luxemburg	Porsche	
	Audi	
	Volkswagen	
	Chevrolet	
	Ford	
	Opel	
	BMW	
	Ford	
	Nissan	
	Hyundai	
	Fisker	
	FCA	
	Toyota	
	Hyundai	
	Subaru	
	Daihatsu	
	Mazda	
	Seat	
	Skoda	
Irland	DS	
	Ferrari	

Betreff: Re: Ihre Anfrage an das BMVI

Grüß Gott aus München,
Anlässlich der neuen Enthüllungen zu Fiat-Chrysler und Opel wollten wir einmal fragen, ob es seit dem von Herrn [redacted] vorgestellten KBA-Report seitens des BMVI neue Erkenntnisse gibt (auch was die Gruppeneinteilung I bis III angeht). Gibt es zudem einen Überblick, in welchen Ländern die auf dem deutschen Markt aktiven Hersteller ihre Typgenehmigungen beantragen?
Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Von meinem iPhone gesendet

Am 05.05.2016 um 11:19 schrieb Ref-Presse <presse@bmvi.bund.de>:

> Sehr geehrter Herr [redacted]
>
> vielen Dank für Ihre Anfrage an das BMVI. Dazu folgende Sachinformation.
>
> Der Rückruf für Golf- und Passatmodelle aus der Gruppe III ist verpflichtend. Dies gilt ebenso für die Modelle des Amarok, in denen eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut wurde. Auf diesen erstreckt sich der Bescheid des KBA vom Oktober letzten Jahres; für sie ist die Umrüstung vom KBA frei gegeben worden.
>
> Fahrzeuge, die nicht umgerüstet werden, können außer Betrieb gesetzt werden.
>
> Amarok-Modelle mit dem Motor EA 189 EU5 Generation 2 fallen in die Gruppe II; hierfür hat Volkswagen schriftlich erklärt, geeignete Optimierungen durchzuführen. Das KBA wird zuvor das verbesserte Emissionsminderungskonzept auf seine Wirksamkeit hin überprüfen.
>
> Mit freundlichen Grüßen
> Ihre Pressestelle BMVI
>
> ---
> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
> Invalidenstraße 44
> 10115 Berlin
> Tel.: 030/[redacted]
> Fax.: 030/[redacted]
> E-Mail: Presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@focus.de]
Gesendet: Mittwoch, 4. Mai 2016 10:17
An: Ref-Presse
Betreff: Dringende Anfrage zur Zulassung
Wichtigkeit: Hoch

Hallo aus München,

wir haben einige wichtige Fragen zum Thema VW-Rückruf (Amarok / Passat Golf):

1. Handelt es sich dabei nun um einen vom KBA angeordneten Rückruf oder nicht?

2. Verlieren die Fahrzeuge, wenn die Besitzer dem Rückruf nicht folgen, ihre Zulassung oder nicht?
Das KBA (als für die Zulassung zuständige Behörde) verwies mich in dieser Frage explizit auf das BMVI.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Editorial Expert Cars
FOCUS Online | +49[redacted] | [redacted]@focus.de<mailto:[redacted]@focus.de> | **Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig.**> | Apps: www.focus.de/apps<http://www.focus.de/apps> | www.facebook.com/focus.de<http://www.facebook.com/focus.de> | www.twitter.com/focusonline<http://www.twitter.com/focusonline>

[cid:2C0455FC-DA96-46EB-B7F6-A178AA1E2104]

TOMORROW FOCUS News+ GmbH | Neumarkter Str. 61 | 81673 München

Geschäftsführer: [redacted]
Prokurist: [redacted]
Handelsregister: Amtsgericht München, HRB 213375

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@focus.de]
Gesendet: Mittwoch, 4. Mai 2016 10:17
An: Ref-Presse
Betreff: Dringende Anfrage zur Zulassung
Wichtigkeit: Hoch

Hallo aus München,

wir haben einige wichtige Fragen zum Thema VW-Rückruf (Amarok / Passat Golf):

1. Handelt es sich dabei nun um einen vom KBA angeordneten Rückruf oder nicht?

2. Verlieren die Fahrzeuge, wenn die Besitzer dem Rückruf nicht folgen, ihre Zulassung oder nicht? Das KBA (als für die Zulassung zuständige Behörde) verwies mich in dieser Frage explizit auf das BMVI.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Editorial Expert Cars
FOCUS Online | +49[redacted] | [redacted]@focus.de<mailto:[redacted]@focus.de> | **Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig.**> | Apps: www.focus.de/apps<http://www.focus.de/apps> | www.facebook.com/focus.de<http://www.facebook.com/focus.de> | www.twitter.com/focusonline<http://www.twitter.com/focusonline>

[cid:2C0455FC-DA96-46EB-B7F6-A178AA1E2104]

TOMORROW FOCUS News+ GmbH | Neumarkter Str. 61 | 81673 München

[redacted]
Prokurist:[redacted]
Handelsregister: Amtsgericht München, HRB 213375

Der Rückruf für Golf- und Passatmodelle aus der Gruppe III ist verpflichtend. Dies gilt ebenso für die Modelle des Amarok, in denen eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut wurde. Auf diesen erstreckt sich der Bescheid des KBA vom Oktober letzten Jahres; für sie ist die Umrüstung vom KBA frei gegeben worden.

Fahrzeuge, die nicht umgerüstet werden, können außer Betrieb gesetzt werden.

Amarok-Modelle mit dem Motor EA 189 EU5 Generation 2 fallen in die Gruppe II; hierfür hat Volkswagen schriftlich erklärt, geeignete Optimierungen durchzuführen. Das KBA wird zuvor das verbesserte Emissionsminderungskonzept auf seine Wirksamkeit hin überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Pressestelle BMVI

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: 030/[redacted]
Fax.: 030/[redacted]
E-Mail: Presse@bmvi.bund.de

Von: [redacted] [mailto[redacted]@focus.de]
Gesendet: Mittwoch, 4. Mai 2016 10:17
An: Ref-Presse
Betreff: Dringende Anfrage zur Zulassung
Wichtigkeit: Hoch

Hallo aus München,

wir haben einige wichtige Fragen zum Thema VW-Rückruf (Amarok / Passat Golf):

1. Handelt es sich dabei nun um einen vom KBA angeordneten Rückruf oder nicht?

2. Verlieren die Fahrzeuge, wenn die Besitzer dem Rückruf nicht folgen, ihre Zulassung oder nicht? Das KBA (als für die Zulassung zuständige Behörde) verwies mich in dieser Frage explizit auf das BMVI.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Editorial Expert Cars
FOCUS Online | +49 [redacted]@focus.de<mailto:[redacted]@focus.de> | **Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig.**> | Apps: www.focus.de/apps<http://www.focus.de/apps> |
www.facebook.com/focus.de<http://www.facebook.com/focus.de> |
www.twitter.com/focusonline<http://www.twitter.com/focusonline>

[cid:2C0455FC-DA96-46EB-B7F6-A178AA1E2104]

TOMORROW FOCUS News+ GmbH | Neumarkter Str. 61 | 81673 München

[redacted]

Prokurist: [redacted]
Handelsregister: Amtsgericht München, HRB 213375

Herauszugebende Dokumente

Anlage 2 Dok. 60

S. 180 - 228

hier betroffen: S. 216

Sehr geehrter Herr [redacted]

im Zuge der Diskussion über die sogenannten Abgas-Tests und ihrer jüngsten Untersuchung an mehr als 50 Fahrzeugen würden wir gerne ein paar Auskünfte über die Art der Tests, die Rahmenbedingungen sowie Standardisierungen hierbei erhalten. Zudem würde ich gerne einen der Tests zusammen mit einem Fotografen begleiten. Ginge das?

Wann hätten Sie zudem mal Zeit für ein längeres Gespräch? Gern würden wir mit Präsident [redacted] auch ein Interview zu den Tests führen.

Haben Sie vielen herzlichen Dank für Ihre Mühen im Voraus!

Freundliche Grüße

[redacted]

dpa

[redacted]
Redakteur

dpa Deutsche Presse-Agentur GmbH
Teichstraße 29 - 24937 Flensburg
Deutschland
Tel.: +49 [redacted]
Mobil: +49 [redacted]
E-Mail: [redacted]@dpa.com
Web: www.dpa.com

Geschäftsführer: Michael Segbers (Vors.) • Matthias Mahn • Andreas Schmidt
Chefredakteur: Sven Gösmann
Aufsichtsratsvorsitzender: Karlheinz Röthemeier • München
Sitz: Hamburg HRB 68431 • USt.-Ident.-Nr. DE 118543436

Twitter: www.twitter.com/dpa
Facebook: http://dpaq.de/dpa-facebook
Xing: http://dpaq.de/dpa-xing
Linkedin: http://dpaq.de/dpa-linkedin
YouTube: http://dpaq.de/dpa-youtube