

Kraftfahrt-
Bundesamt



/ Marktüberwachungsbericht 2021

Stand: 6. Mai 2022

/Inhaltsverzeichnis

Einleitung · · · · ·	4
Produktprüfungen · · · · ·	6
Emissionsbezogener Prüfumfang · · · · ·	9
Eröffnung des Harrisleer Labors (HaL) · · · · ·	10
Geräuschkampagne · · · · ·	12
Automatisiertes / Autonomes Fahren - technologischer Wandel auf vier Rädern nimmt weiter Fahrt auf · · · · ·	14
Die Stufen zum Autonomen Fahren · · · · ·	17
Prüfaktivitäten der Marktüberwachung · · · · ·	20
Rückrufe und Bürgerinformation · · · · ·	22
Rückrufe im Jahr 2021 · · · · ·	22
Bürgerinformation · · · · ·	26
Sanktionen · · · · ·	27
Sanktionsverfahren · · · · ·	27
Einfuhrkontrollen · · · · ·	29
Was sonst noch wichtig war · · · · ·	30
Grüße aus dem Beirat · · · · ·	30
Kooperationsvereinbarung mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) · · · ·	32
Ausblick auf 2022 · · · · ·	33

/ Einleitung

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) veröffentlicht mit diesem Bericht seine Ergebnisse im Bereich der Marktüberwachung zur Gewährleistung öffentlicher Interessen wie Gesundheit, Sicherheit und Umwelt. Mit der feierlichen Eröffnung des Harrisleer Labors (HaL) im August 2021 nahm das KBA seine neuen Prüfeinrichtungen unter anderem zur Durchführung eigener Abgasprüfungen offiziell in Betrieb. Das eigene Labor führte bereits zu einer spürbaren Steigerung der Produktprüfungen. Dabei rücken neben dem Schwerpunkt der Emissionsprüfungen zusätzlich Überprüfungen des Geräuschverhaltens und Beleuchtungseinrichtungen von Fahrzeugen und Nachrüstteilen in den Fokus. In dem KBA-eigenen Test Center in der Gemeinde Leck (TeCeL) werden dafür aktuell eigene Prüfmöglichkeiten geschaffen bzw. erweitert. Im TeCeL entsteht künftig eine Infrastruktur, die unterschiedliche, gesetzlich vorgesehene Prüfmöglichkeiten für automatisierte und autonome Fahrsysteme schafft.

Die Marktüberwachung basiert auf nationalen und internationalen Rechtsvorschriften, die verschiedene Werkzeuge bereitstellen, um den Markt vor schädlichen Einflüssen zu bewahren. Es geht um die Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen sowie um Wettbewerb und gleiche Voraussetzungen für alle Marktteilnehmer.

In Deutschland ist das KBA für die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen sowie ihrer Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten zuständig. Drei Säulen bilden die Grundlage der effektiven Marktüberwachung des KBA: **Produktprüfungen, Rückrufe und Sanktionen.**

Produktprüfungen dienen der Untersuchung, ob die am Markt bereitgestellten Waren den rechtlichen Anforderungen entsprechen. Sofern das KBA konkrete Abweichungen von den Vorgaben feststellt oder Produktrisiken für die Gesundheit, Sicherheit und Umwelt erkennt, werden die produktverantwortlichen Hersteller, Händler oder sonstigen Wirtschaftsakteure mit den Ergebnissen konfrontiert. Handelt es sich um ernste Gefahren oder Vorschriftenabweichungen, wird der Produktverantwortliche, zur Durchführung eines Rückrufs aufgefordert. Gegebenenfalls können auch beschränkende Maßnahmen, wie ein Verkaufsverbot oder die Vernichtung des Produkts, erlassen werden.

Rückrufe veranlasst das KBA als behördliche Maßnahme gegenüber Produktverantwortlichen, sofern die von ihnen am Markt bereitgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeugteile von den geltenden Vorschriften abweichen oder von ihnen Gefährdungen für die Gesundheit,



Sicherheit, Umwelt oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Güter ausgehen. Die Produktverantwortlichen haben ihrerseits alle Maßnahmen zu ergreifen, um den Mangel zu beseitigen und den rechtskonformen Zustand herzustellen. Die betroffenen Fahrzeughalterinnen und -halter werden per Post informiert und gebeten, ihr Fahrzeug zur Mängelbehebung in der Fachwerkstatt vorzuführen.

Geschieht dies trotz mehrfacher Aufforderung nicht, kann das KBA die Betriebsuntersagung der entsprechenden Fahrzeuge durch Benachrichtigung bei der örtlichen Zulassungsstelle einleiten, damit das mangelbehaftete Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – nicht nur des Halters – sichergestellt ist. Neben der fahrzeuggenauen Halterbenachrichtigung im Rahmen der Rückrufe bietet das KBA der breiten Öffentlichkeit mit der Rückrufdatenbank eine komfortable Möglichkeit, sich über eine Hersteller- und modellbezogene Recherche über Rückrufe zu informieren. Die Rückrufdatenbank wird kontinuierlich weiterentwickelt. Sollten darüber hinaus noch Fragen bestehen, so beantwortet sie das KBA gerne am Telefon oder per Mail oder Brief.

Sanktionen verhängt das KBA gegen Produktverantwortliche, welche sich nicht an die vorgegebenen Regeln halten. Ein wesentlicher Teil der Verfahren des KBA richtet sich gegen Fahrzeuge und Produkte, die nicht im Einklang mit den geltenden Gesetzen zum Verkauf angeboten werden. Diese sind an fehlenden oder falschen Genehmigungszeichen zu erkennen. Verstöße ahndet das KBA mit empfindlichen Bußgeldern. Aus diesem Grund beobachtet das KBA den Markt und untersucht ihn auf derartige Produkte. Weiterhin prüft das KBA die bei Einfuhrkontrollen des Zolls auffällig gewordenen Produkte und entscheidet über ihre Einfuhr. Das KBA unterbindet somit

frühzeitig, dass vorschriftswidrige Fahrzeuge und Fahrzeugteile in den Handel gelangen. Sicherheit, Umweltverträglichkeit und fairer Wettbewerb stehen dabei im Vordergrund.

Das KBA arbeitet eng mit anderen nationalen und internationalen Behörden zusammen, um den Markt effektiv zu überwachen. Dabei bringt das KBA seine Expertise in Fachgremien ein und passt die Werkzeuge der Marktüberwachung an den technologischen Fortschritt an.

So führt das KBA beispielsweise einen engen Austausch mit der Europäischen Kommission und den Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der europäischen Mitgliedstaaten. Beispielsweise tauschen sich die Mitgliedstaaten zu den Prüfungen aus, um unbeabsichtigte Doppelprüfungen zu vermeiden. Die Ergebnisse und ergriffenen Maßnahmen werden mit allen Mitgliedstaaten geteilt, um ein gemeinschaftliches Vorgehen in Europa zu erreichen.

Der diesjährige Bericht greift erstmalig das Thema Geräuschemissionen von Pkw und Krafträdern auf. Ein Schwerpunkt liegt auf Betrachtungen automatisierter und autonomer Fahrfunktionen. Dazu werden die Aufteilung der Automatisierungsgrade sowie die zur Prüfung selbiger Funktionen vorhandene Teststrecke in Leck dargestellt. Das KBA stellt im Bereich der Rückrufe dar, wie sich die Anzahl behördlicher Rückrufe auf betroffene Fahrzeugkomponenten aufteilt. Aus dem Bereich der Sanktionen wird anhand dreier Produktgruppen über die aktuellen Dimensionen des Online-Handels mit ungenehmigten jedoch genehmigungspflichtigen Teilen informiert. Komplettiert wird der Bericht durch das Kooperationsvorhaben mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Grußwort des Vorsitzenden des Beirats beim KBA, Prof. Dr.-Ing. Karsten Lemmer.

/ Produktprüfungen



Quelle: KBA

Fahrerassistenzsysteme sind im modernen Automobilbau mittlerweile etabliert. Diese Systeme, die uns bei der Fahrtätigkeit unterstützen, nehmen Einfluss auf unser Fahrverhalten. Die Entwicklung auf diesem Gebiet ist rasant, die Innovationszyklen immer kürzer, sodass künftig Fahrzeuge ohne Fahrer auf den Straßen nicht länger eine Vision sind, sondern in greifbare Nähe rücken. Doch wie findet die Übergabe der Fahraufgabe von Mensch auf Fahrzeug statt und was muss beachtet werden? Diese und weitere Fragen beantwortet der vorliegende Marktüberwachungsbericht.

Neben der Überprüfung der oben genannten (Assistenz-)Systeme stellt die Marktüberwachung im Rahmen ihrer Produktprüfungen sicher, dass die auf deutschen Straßen betriebenen Fahrzeuge sowie deren Komponenten

die gesetzlichen Vorgaben einhalten, um Risiken für die Sicherheit oder die Umwelt auszuschließen.

Die Produktprüfungen umfassen dabei typgenehmigte Fahrzeuge, Systeme und Bauteile. Prüfobjekte werden unabhängig davon ausgewählt, welche Typgenehmigungsbehörde die Genehmigung erteilt hat.

Der Schwerpunkt bei den durchgeführten Prüfungen im Jahr 2021 lag weiterhin bei den Abgasemissionen. Neben diesen wurden weitere Prüfungen durchgeführt.

Die vom KBA durchgeführten Produktprüfungen des Marktüberwachungsjahres 2021 setzen sich wie folgt zusammen:



457 Fahrzeuge

214 Bauteile & Systeme

43 Weitere Prüfobjekte (Ausrüstungen & mobile Maschinen)

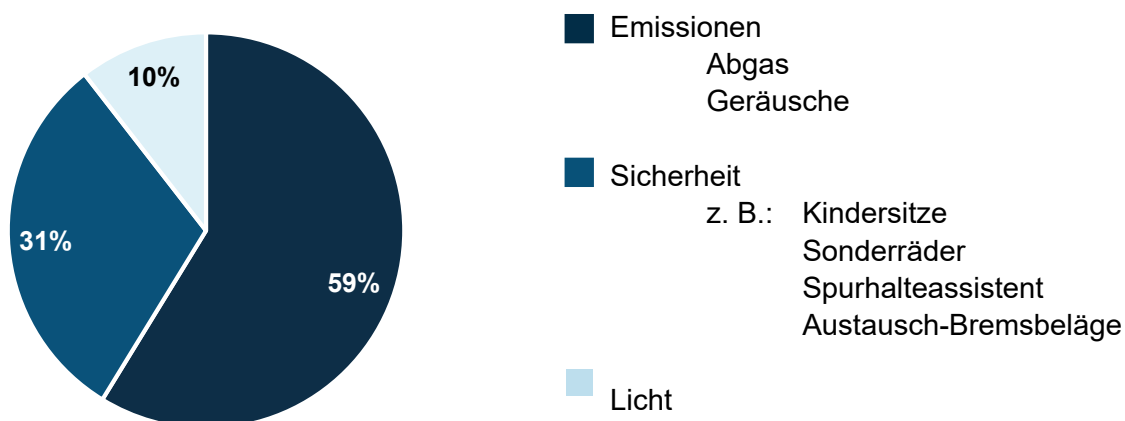
Quelle: KBA

Die im Jahr 2021 durchgeführten Produktprüfungen sind wie in dem vorangegangenen Marktüberwachungsjahr durch ein breites Spektrum an Prüfobjekten geprägt. Vom E-Scooter über den Pkw bis hin zum schweren Nutzfahrzeug wurden Prüfobjekte ausgewählt. Die Prüfungen befassten sich dabei u. a. mit Leuchtmitteln, Rückhalterichtungen, automatisierten Lenksystemen, Abgasnachbehandlungssystemen sowie den Geräuschemissionen. Das KBA führte dabei 159 physische Prüfungen an Fahrzeugen hinsichtlich Ihrer Abgasemissionen in Verbindung mit den EU-Verordnungen 715/2007, 595/2009, 2017/2400, 2005/55, 88/77, 72/306 sowie dem § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bezüglich NOx-Minderungssystemen durch. 253 beanstandete Prüfungen der oben dargestellten Bilanz sind auf Herstellerselbstanzeigen zurückzuführen.

Details zu durchgeführten Produktprüfungen finden Sie auf www.kba.de oder unter diesem QR-Code.



Prüfungsarten Marktüberwachung 2021



Quelle: KBA



Wie finde ich heraus, ob es Prüfergebnisse zu meinem Fahrzeug gibt?

Um nachzuvollziehen, ob unter den auf Seite 7 angesprochenen Prüfergebnissen auch Ihr Fahrzeug zu finden ist, benutzen Sie den dort hinterlegten QR-Code. Hier sind die Ergebnisse hinterlegt. Zunächst

können Sie das Suchfeld benutzen, um die Anzahl der Ergebnisse zu reduzieren. Dazu können Sie zunächst mit dem Herstellernamen und der üblichen Handelsbezeichnung beginnen:

Zusammengefasste Ergebnisse der durchgeführten Fahrzeugtests

10 ZEILEN ANZEIGEN SUCHE: Audi A4

Hersteller	Handelsbezeichnung	Hubraum [ccm]	Motorleistung [kW]	Kraftstoffart	Motorerkennungsbuchstabe	Typ/Variante/Version	Abgasnorm	Typgenehmigung Whole Vehicle Type Approval	Link
Audi	A4 1.4 TFSI	1395	85	Benzin	HRA2	B8 / L2CVNAF1 / FM6FM6 DJ007P8W05S57MMEM1	Euro 6b (NEFZ)	e1*2001/116*04630*50	Audi A4 1.4 TFSI
Audi	A4 Avant 2.0 TFSI	1984	140	Benzin	CVKB	B8 / A2CVKBF1 / FM6FM6D J0005P8W07S57MMEM1K	Euro 6b (NEFZ)	e1*2001/116*0430*43	Audi A4 Avant 2.0 TFSI
Audi	A4 2.0 TDI	1968	110	Diesel	DEUA	B8 / A2DEUAF1 / FD7CK006P8W05S57MMEM1	Euro 6b	e1*2001/116*0430*40	Audi A4 2.0 TDI 1
Audi	A4 2.0 TDI	1968	140	Diesel	DETA	B8 / A2DETAF1 / FD7CK006P8W10S57MMEM1	Euro 6b	e1*2001/116*0430*38	Audi A4 2.0 TDI 2
Audi	A4 Avant 2.0 TDI quattro	1968	140	Diesel	DETA	B8 / A2DETAQ1 / QD7CL002P8W10S57MMEM1	Euro 6b	e1*2001/116*0430*40	

Anschließend werden bestimmte Kennwerte Ihres Fahrzeugs zur Identifikation benötigt. In der Regel befinden sich alle Werte dafür in Ihrer Zulassungsbescheinigung Teil 1. Dieser ist zu entnehmen, wie groß Werte wie Hubraum, Motorleistung in kW oder wie die Bezeichnung des Fahrzeugtyps, der Variante und der Version lautet. Bei der Bestimmung der Motorerkennung hilft oftmals ein Blick in die Va-

riante des Fahrzeugs. Hier kann man bei vielen Fahrzeugen bereits die Kennung abgelesen werden. Wenn schlussendlich auch die Genehmigungsnummer des Typs übereinstimmt, die auch der Zulassungsbescheinigung Teil 1 entnommen werden kann, dann können Sie sicher sein, dass die dargestellten Ergebnisse mit Ihrem Fahrzeug übereinstimmen:

10 ZEILEN ANZEIGEN SUCHE: Audi A4 DEUA e1*2001/x

Hersteller	Handelsbezeichnung	Hubraum [ccm]	Motorleistung [kW]	Kraftstoffart	Motorerkennungsbuchstabe	Typ/Variante/Version	Abgasnorm	Typgenehmigung Whole Vehicle Type Approval	Link
Audi	A4 2.0 TDI	1968	110	Diesel	DEUA	B8 / A2DEUAF1 / FD7CK006P8W05S57MMEM1	Euro 6b	e1*2001/116*0430*40	Audi A4 2.0 TDI 1

Abschließend können Sie die Ergebnisse unter Verwendung des in der Spalte „Link“ hinterlegten Verweises einsehen.

Emissionsbezogener Prüfumfang

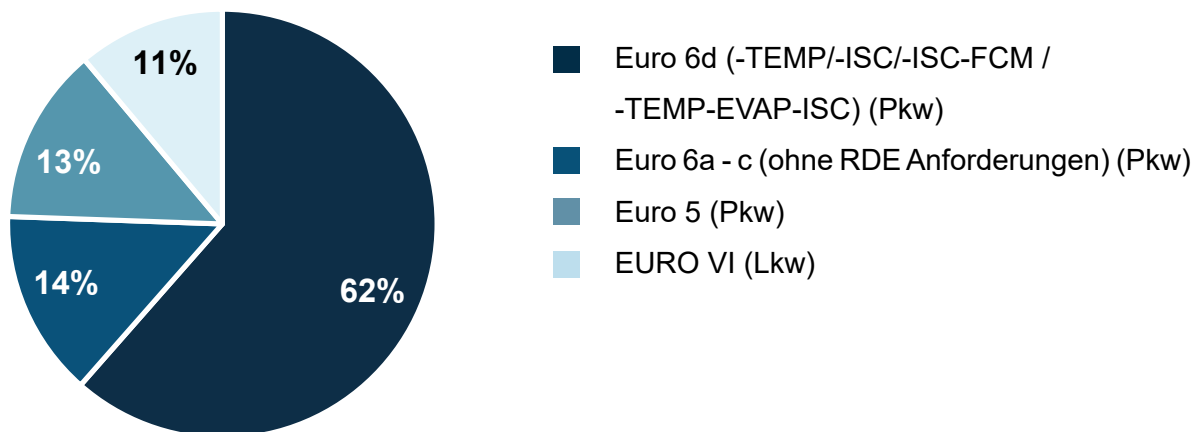
Ein Großteil des Prüfumfanges des Jahrs 2021 betraf die Abgasemissionen. Die Fahrzeuge wurden dabei auf Abgasrollenprüfständen sowie im realen Fahrbetrieb (RDE) mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) untersucht.

Ungefähr Dreiviertel der untenstehenden Emissionsprüfungen fanden an Euro 6-Fahrzeugen statt, wobei mit über 60 Prozent die

Prüfungen der Euro 6d-Fahrzeuge im Vordergrund standen. Das verbleibende Viertel umfasste Prüfungen an Euro 5-Fahrzeugen und schweren Nutzfahrzeugen mit Euro VI.

Ein Überblick über die Verteilung des emissionsbezogenen Prüfumfanges auf die entsprechenden Abgasnormen wird im Folgenden gegeben:

Emissionsgruppen Marktüberwachung 2021



Quelle: KBA

Die Untersuchungen hinsichtlich der Abgasemissionen umfassen unterschiedliche Messprozeduren, die in Abhängigkeit des jeweils vorliegenden Untersuchungsgegenstandes gestaltet werden. Die Messprozeduren können dabei unterschiedliche Umgebungsbedingungen (z. B. Umgebungslufttemperatur) in

den entsprechenden Fahrzyklen und Profilen (NEFZ, WLTC und RDE) aufweisen. Darüber hinaus können ebenfalls die Fahrzyklen und Profile individuell angepasst werden. Die möglichen Freiheitsgrade bei der Messprozedurgestaltung dienen u. a. dazu nicht vorausberechenbar für etwaige Manipulationen zu sein.

Eröffnung des Harrisleer Labors (HaL)



Quelle: KBA

Das KBA eröffnete das hauseigene Prüflabor im schleswig-holsteinischen Harrislee offiziell am 19. August 2021. Dieses nach zwei Jahren Bauzeit fertiggestellte Projekt ermöglicht dem KBA Untersuchungen auf eigenen Abgasrollenprüfständen. Weiterhin ermöglichen modernste Messtechnik und IT-Anlagen in Kombination mit der KBA-eigenen Teststrecke in Leck die vollumfängliche Prüfung der Abgasemissionen von Fahrzeugen. So ist das KBA in der Lage festzustellen, ob Verstöße gegen die Einhaltung der Grenzwerte gesetzlich limitierter Schadstoffe auf Kosten der Umwelt begangen werden. Neben den Abgasprüfungen

ermöglicht das Harrisleer Labor (HaL) die Prüfung der wichtigsten Systeme der Fahrzeuge, um vornehmlich sicherheitsrelevante Mängel aufzudecken. Aufgrund der fortschreitenden Automatisierung der Fahrzeuge werden die Prüfungen zukünftig dahingehend erweitert. Herzstück des neu eröffneten Prüflabors sind zwei Rollenprüfstände zur Prüfung der Schadstoffemissionen. Auf diesen Prüfständen können verschiedenste Umweltbedingungen und Fahrkurven eingestellt werden, wie etwa der vorgeschriebenen Fahrzyklen NEFZ (neuer europäischer Fahrzyklus) und WLTC (Worldwide harmonized Light Duty Test Cycle), bei denen die Umgebungsbedingungen (Temperatur, Luftfeuchte, Luftdruck) fest für die jeweiligen Fahrzyklen vorgeschrieben sind. Diese gesetzlich definierten Prüfungen bilden in der KBA-Marktüberwachung jedoch lediglich den Startpunkt der Untersuchung. Um das Fahrzeug unter verschiedensten Umgebungs- und Fahrbedingungen zu überprüfen, variiert das KBA diese innerhalb seiner Prüfungen. Neben den Laborprüfungen testet das KBA auch im realen Fahrbetrieb mit mobilen Abgasmesssystemen (PEMS, Portable Emission Measurement System).

Mehr zum Harrisleer Labor (HaL) finden Sie auf www.kba.de oder unter diesem QR-Code:



„Die heutige Fahrzeugtechnik ist ein hochkomplexes System, dessen Wesen durch ebenso komplexe wie anspruchsvolle Rechtsnormen reguliert wird. Dabei unterliegt der heutige Stand der Technik immer kürzeren Innovationszyklen, so dass auch die Untersuchungsmethoden einem stetigen Entwicklungsprozess unterliegen. Nicht nur die zunehmend strengeren Anforderungen im Bereich der Abgas- und Geräuschemissionen wie auch die Entwicklungen auf dem Gebiet des hochautomatisierten bis hin zum autonomen Fahren erfordern daher eine unabhängige, verlässliche und leistungsfähige staatliche Überwachung. In unserem KBA-Prüflabor steht den hier beschäftigten Ingenieuren/ Ingenieurinnen und Technikern die erforderliche Prüfinfrastruktur mit modernster Messtechnik sowie Klima- und IT-Anlagen zur Verfügung, um vielfältige Messungen für die Fahrzeugsicherheit und den Umweltschutz durchzuführen.“

KBA-Präsident Richard Damm, 2021

Über diese Einrichtungen hinaus ist das KBA mit einem sogenannten SHED-Container in der Lage die Verdunstungsemissionen von Fahrzeugen zu prüfen. Diese sind zusätzlich zu den bei der Verbrennung des Kraftstoffs entstehenden und nach der Abgasnachbehandlung verbleibenden Abgasemissionen zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck steht dem KBA ein versiegelter Raum zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen (engl. SHED) zur Verfügung. Für diese Prüfung ist eine Regulierung der Raumtemperatur des versiegelten Raums notwendig, um die Anforderungen an das Fahrzeug sowie die entsprechenden davon abweichenden Prüfungen durchführen zu können.

Ein weiterer Aspekt des Harrisleer Labors zeichnet das KBA in Deutschland und Europa aus: Die Softwareanalyse. Als einziges behördliches Labor Europas führt das KBA Softwareanalysen anhand der im Fahrzeug hinterlegten Software Analysen der Struktur und der Parametrierung der Software durch. Hier kann genau eingesehen werden, ob Verknüpfungen innerhalb der Herstellersoftware oder die Wahl etwaiger Parameter in zulässiger Form angewendet wurden.

Hersteller sind nach europäischem Recht zur Übermittlung ihrer Software verpflichtet, wenn eine Behörde diese analysieren möchte.

SHED-Raum



Versiegelter Raum zur Prüfung der Verdunstungsemissionen (engl. SHED)
(Quelle: KBA)

Klimatisierter Rollenprüfstand



Klimatisierter Rollenprüfstand zur Durchführung von unterschiedlichen Prüfscenarien
(Quelle: KBA)

Geräuschkampagne



Quelle: KBA

Wer kennt sie nicht? Die Situation, wenn ein vorbeifahrendes Fahrzeug viel lauter wirkt als es einem persönlich gefällt. Die Geräuschemissionen von Fahrzeugen und Austauschschalldämpferanlagen sind ein oft diskutiertes Thema. Nicht umsonst bestehen gesetzliche Vorgaben, die im Interesse der Umwelt die Geräuschemissionen von Fahrzeugen und

Anbauteilen limitieren. Die Geräuschentwicklung ist ein komplexes Thema und oftmals führen auch Umgebungsbedingungen zur Steigerung der lokalen Geräuschbelastung. Wichtig ist jedoch, dass die Fahrzeuge die gesetzlichen Vorgaben einhalten, sodass diese Effekte nicht zur Belästigung oder zu Schäden unbeteiligter Personen führen. Insofern war ein Schwerpunkt der Marktüberwachung des KBA die Stellung einer zentralen Frage: Ist dieses Fahrzeug wirklich „zu laut“?

Details zu den durchgeführten Prüfungen dieser Geräuschkampagne finden Sie auf www.kba.de oder unter diesem QR-Code:



Das KBA prüfte in Folge eines Erlasses des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) unterschiedliche Pkw und Motorräder in ihrem Serienzustand und darüber hinaus mit am Markt erhältlichen Sportauspuffanlagen (Austauschschalldämpferanlagen) hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen. Die Prüfung orientiert sich dabei an den jeweiligen Typgenehmigungsvorschriften der Fahrzeuge und

Bauteile. Bestandteil der Prüfungen waren fünf Pkw und sechs Motorräder unterschiedlicher Leistungsklassen und Hubräume. Die Prüfverfahren richten unterschiedliche Vorgaben an die Messausrüstung, die Prüffahrzeuge und die Messstrecke. Beispielhaft zu nennen ist hier der Schutz des Prüfmikrofons gegen Wind, die Wahl einer Messstrecke, auf der eine freie Beschleunigung ohne Hindernis-

se und Wettereinflüsse sowie keine Reflektion des Schalls von umstehenden Objekten möglich ist. Auch sind meteorologische Größen wie Umgebungstemperatur und Umgebungsdruck ebenso zu messen, wie die Windgeschwindigkeit und die Luftfeuchte. Die Prüfumfänge unterscheiden sich je nach Fahrzeugklasse und sind in den UN-Regelungen 41 für Motorräder und 51 für Personenkraftwagen definiert:

Personenkraftwagen

Messung der Geräusche bei Beschleunigung unter voller Leistung

Bei Fahrzeugen hoher Leistung bei gleichzeitig niedrigem Gewicht wird auch eine Konstantfahrt durchgeführt.

Geräuschgrenzwerte variieren in Abhängigkeit der Leistung und des Gewichts zwischen 68 und 80 dB (A).

Motorräder

Messung von Stand und Fahrtemissionen

Standgeräusche werden bei sukzessivem Erhöhen der Drehzahl bis zur Solldrehzahl gemessen.

Fahrtgeräusche werden bei einer Beschleunigung innerhalb eines fest definierten Ablaufs gemessen.

Geräuschgrenzwerte variieren in Abhängigkeit der Leistung und des Gewichts zwischen 73 und 77 dB (A).

Die Ergebnisse der Prüfungen im Serienzustand der jeweiligen Fahrzeuge gegen die entsprechenden Genehmigungsvorgaben zeigten, dass nahezu alle Fahrzeuge die Vorschriften erfüllen. Neun der zehn Prüffahrzeuge erfüllten alle Anforderungen. Ein weiteres Fahrzeug konnte aufgrund des individuellen Zustands nicht gewertet werden.

Bei der Prüfung der Austauschschalldämpferanlagen sieht dieses Verhältnis jedoch anders

aus. In der Prüfung der Bauteile, welche innerhalb der genehmigten Verwendungsbereiche untersucht wurden, hielt keiner der elf Austauschschalldämpfer alle gesetzlichen Vorgaben ein. Das KBA hat in seiner Funktion als Marktüberwachungsbehörde die Hersteller der Fahrzeuge, wie auch der Austauschschalldämpfer, dazu aufgefordert, die Mängel zu beseitigen.

Automatisiertes / Autonomes Fahren - technologischer Wandel auf vier Rädern nimmt weiter Fahrt auf



Quelle: KBA

Mit dem Inkrafttreten des nationalen Gesetzes zum autonomen Fahren erfolgte am 28. Juli 2021 ein großer Schritt in Richtung Umsetzung und Markteinführung des autonomen Fahrens. Ein ergänzender Durchführungsrahmen wird im Laufe des Jahres 2022 ebenfalls bereitstehen und die Vorschriften zur Erteilung einer Genehmigung von autonom fahrenden Fahrzeugen komplettieren. Zusätzlich zu den Fahrzeuggenehmigungen durch das KBA

müssen auch die Betriebsbereiche der Fahrzeuge bestimmt werden, also die Anforderungen an die Straßen, auf denen das Fahrzeug später bewegt werden soll. Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum autonomen Fahren wurde am 2. Dezember 2021 erreicht, als das KBA die weltweit erste Typgenehmigung im Bereich des automatisierten Fahrens für ein automatisches Spurhaltesystem (Automated Lane Keeping System, ALKS) erteilte. Diese Funktion weist einen höheren Automatisierungsgrad auf, als alle bisher genehmigten Funktionen. Sie wird bereits dem automatisierten Modus zugeschrieben. Eine detaillierte Erläuterung der Automatisierungsgrade wird im nachfolgenden Kapitel dargestellt. Die Nutzung des ALKS ist in der derzeitigen Form auf autobahnähnliche Straßen bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h begrenzt. Der zunehmende technologische Wandel auf vier Rädern - beginnend mit den ersten Assistenzsystemen bis hin zu ersten teilautomatisierten Fahrfunktionen - macht eine stetige Anpassung der Marktüberwachung erforderlich.

Details zur Pressemitteilung der erteilten Genehmigung finden Sie auf www.kba.de oder unter diesem QR-Code:



Die Fortentwicklung des Test Centers Leck (TeCeL) schafft dafür wesentliche Voraussetzungen.

Im vergangenen Jahr wurde die Testinfrastruktur des TeCeL weiter ausgebaut, sodass bereits in 2021 erste Überprüfungen von As-

sistenzsystemen durchgeführt werden konnten. Durch das Aufbringen von Fahrbahnmarkierungen können Assistenzsysteme wie der Spurhalteassistent und zukünftige autonome Systeme in unterschiedlichen Verkehrssituationen überprüft werden. Zu den Verkehrssituationen zählen u. a.:

Autobahnbereich



Fahrbahnmarkierung des Autobahnbereichs der auf dem Testgelände in Leck befindlichen Teststrecke (Quelle: KBA)

Kreisverkehr



Fahrbahnmarkierung eines Kreisverkehrs zur Prüfung kritischer Fahrsituationen in städtischen Umgebungen (Quelle: KBA)

Abbiegeszenarien / normaler Straßenverkehr / Kreuzungen



Fahrbahnmarkierung einer Auffahrt zur Schnellstraße zwecks Prüfung des Fahrzeugverhaltens in Abbiegesituationen und auf Landstraßen (Quelle: KBA)

Neben den Fahrbahnmarkierungen ergänzen Verkehrsregelsysteme in Form von Schildern die Prüfinfrastruktur, welche individuell und in Abhängigkeit der Prüfsituation positioniert werden können.

Das automatisierte/autonome Fahren bringt durch das „selbständige Bewältigen der Fahraufgabe durch Fahrzeug und Infrastruktur“ neue Prüfungsschwerpunkte mit sich, die im Rahmen der erforderlichen Marktüberwa-

chung berücksichtigt werden müssen. Aus diesem Grund wird die Testinfrastruktur stetig weiter ausgebaut werden müssen, um ein realistisches Abbild des Straßenverkehrs zu schaffen. Hierdurch wird sich die Anzahl an unterschiedlichen Testszenarien erhöhen.

Der weitere Ausbau der Testinfrastruktur hinsichtlich des automatisierten/autonomen Fahrens wird u. a. durch folgende Elemente erfolgen:

Testinfrastruktur

Hindernisse (Dummies)

Ausbau eines leistungsstarken 5G-Netzes

Lichtsignalanlagen

Beschilderungen

Beispielhafter Prüfungsinhalt

Verhalten des Fahrzeugs bei (plötzlich auftretenden) Hindernissen

Prüfung verschiedener Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur, wie etwa der korrekten Verkehrszeichenerkennung

Verhalten des Fahrzeugs bei Kreuzungen, die mit einer Signalanlage versehen sind

Prüfung von intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (Intelligent Speed Assistance, ISA)


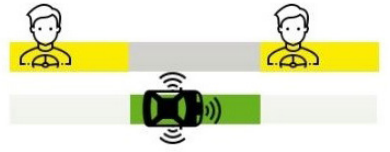

Im laufenden Marktüberwachungsjahr 2022 sind bereits erste Prüfungen von Fahrzeugen

hinsichtlich ihrer automatisierten Modi möglich und geplant.

Die Stufen zum Autonomen Fahren

Im Laufe der vergangenen Jahre haben Assistenzfunktionen zunehmend Einzug in die Automobilwelt genommen. Ziel dieser Funktionen ist es den Fahrer während der Durchführung der Fahraufgabe zu unterstützen. Der technologische Wandel beschränkt sich dabei nicht ausschließlich auf die Fahrerunterstützung. Zukünftig wird es möglich sein, dass die Technologien die Fahraufgabe vollständig übernehmen. Dieser Wandel (Übergabe der Fahraufgabe von Mensch zu System) erfolgt dabei nicht unmittelbar, sondern in bestimmten ab-

grenzbaren Schritten, die jeweils die Rolle des „heutigen Fahrers“ charakteristisch verändern. Die drei zentralen Schritte bzw. Modi der BAST sind in der untenstehenden Abbildung mit den entsprechenden Rollen, die der „heutige Fahrer“ in den einzelnen Modi einnimmt, dargestellt. Die einzelnen Modi können dabei mehrere sog. SAE-Level (Stufen, die das assistierte, automatisierte, autonome Fahren entsprechend des SAE-Standards J3016 klassifizieren) umfassen. Der assistierende Modus umfasst beispielsweise die SAE Level 1 und 2.

Assistierter Modus (geprägt durch Fahrerrolle) SAE Level 1 und 2	Automatisierter Modus (geprägt durch Nutzerrolle) SAE Level 3	Autonomer Modus (geprägt durch Passagierrolle) SAE Level 4 und 5
		
<p>Der Fahrer hat die gesamte Zeit die Kontrolle über das Fahrzeug inne</p>	<p>Bei Aktivierung des Systems erfolgt die vollständige Steuerung durch das System</p>	<p>Die Steuerung liegt nach der Aktivierung vollständig bei dem System</p>
<p>Der Fahrer ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • muss das System und das Umfeld überwachen • muss korrigierend eingreifen 	<p>Der Nutzer ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • kann sich anderen Beschäftigungen zuwenden • muss nach Aufforderung des Systems die Steuerung übernehmen • muss die Steuerung bei offensichtlichen Unregelmäßigkeiten übernehmen 	<p>Der Passagier ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • kann die Steuerung übernehmen, sofern dieses konstruktiv vorgesehen und möglich ist <p>Technische Aufsicht oder Insassen ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • können den autonomen Modus deaktivieren und so einen risikominimalen Zustand einleiten
<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstandsregeltempomat (adaptive cruise control, ACC) • Aktive Lenkunterstützung (lane centering) 	<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stau Chauffeur (traffic jam chauffeur) 	<p>Beispiele (hier Anwendungsfelder):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autonomer Lieferverkehr • Autonom fahrende Busse

Quelle: BAST

Die Abbildung gibt für jeden Modus zwei Balken vor, die als Zeitstrahl von links nach rechts zu verstehen sind. Der obere Balken repräsentiert die Einsatzzeit des Menschen als Fahrer. Der untere Balken wiederum stellt die Einsatzzeit der jeweiligen assistierenden, automatisierenden oder autonomen Funktion dar.

Assistierter Modus



Der **assistierte Modus** ist dadurch charakterisiert, dass der Fahrer während der gesamten Fahrzeit für die Fahraufgabe verantwortlich ist. Der Fahrer wird dabei durch Funktionen wie beispielsweise den Abstandsregeltempomaten (adaptive Geschwindigkeitsregelung) während der Fahrt unterstützt. Zusätzlich kann der Fahrer auch durch andere Systeme wie bspw. dem Spurhalteassistenten unterstützt werden, die das Fahrzeug in der Mitte des Fahrstreifens halten. Diese Systeme nehmen Einfluss auf die sog. Querführung des Fahrzeugs.

Automatisierter Modus



Der **automatisierte Modus** ermöglicht es dem Fahrer zum ersten Mal seine Fahraufgabe vollständig an das System zu übergeben. Dies ist jedoch ausschließlich innerhalb eines

festgelegten Bereichs möglich, der Domäne des Systems. Das System erkennt seine Domäne eigenständig und bietet dem Fahrer seine Aktivierung an. Nachdem der Fahrer das System aktiviert hat, wechselt der Fahrer in die Rolle des Nutzers und kann sich anderen Beschäftigungen zuwenden. Allerdings muss der Nutzer nach Aufforderung des Systems die Steuerung wieder übernehmen. Dies wird notwendig, wenn das System erkennt, dass es seine Domäne bald verlassen wird. In dem Fall fordert das System seinen Nutzer mit mind. 10 Sekunden Vorlaufzeit zur Übernahme der Fahraufgabe auf. Nach der Übernahme durch Deaktivierung des Systems befindet sich der Mensch wieder in der Fahrerrolle und ist wieder vollständig für die Fahraufgabe verantwortlich.

Autonomer Modus



Der **autonome Modus** ist dadurch geprägt, dass es keinen Fahrer mehr gibt solange der Modus aktiv ist. Bei allen im Fahrzeug befindlichen Personen handelt es sich somit nur noch um Passagiere, die keine fahrbezogenen Aufgaben innehaben. Das System ist in der Lage sämtlich anfallende Fahraufgaben zu übernehmen.

Ein Fahrzeug, das einen autonomen Modus besitzt, kann (muss jedoch nicht) über Pedale und Lenkrad verfügen.

Wie bereits eingangs erwähnt, basieren die drei Modi der BASt auf den SAE Leveln, die das assistierte, automatisierte und autonome Fahren klassifizieren und definieren (SAE-Standard J3016). Wie sich die SAE-Level auf

die zuvor beschriebenen Rollen des Fahrers aufteilen und wodurch sich die SAE-Level charakterisieren, kann aus der folgenden Darstellung entnommen werden.

Klassifizierung der Funktionen nach SAE-Leveln

Rolle des Menschen	SAE-Level	Beschreibung
Fahrerrolle	0	Es ist keine kontinuierlich assistierende oder automatisierende Funktion vorhanden. Dies schließt aber das Vorhandensein anderer automatisierter Funktionen bzw. Warnfunktionen im Fahrzeug nicht aus, wie z. B. das Spurhaltewarnsystem (Lane departure warning system, LDWS). Das SAE Level 0 ist nicht dem assistierten Modus zugeordnet.
	1	Die enthaltenen Funktionen unterstützen den Fahrer bei der Lenkung (Querführung) oder beim Bremsen/Beschleunigen (Längsführung).
	2	Die enthaltenen Funktionen unterstützen den Fahrer bei der Querführung und bei der Längsführung.
Nutzerrolle	3	Befindet sich das System innerhalb der Systemgrenzen, bei denen der automatisierte Modus aktivierbar bzw. nutzbar ist (innerhalb der Domäne), kann dieses die Fahraufgabe übernehmen. Der Fahrer muss bereit sein, die Fahraufgabe (z. B. bei Annäherung an eine Systemgrenze) wieder zu übernehmen.
Passagierrolle	4	Das System ist in der Lage, die Fahraufgabe vollständig zu übernehmen. Sollte es dazu kommen, dass das System nicht mehr in der Lage ist, der Fahraufgabe nachzukommen (z. B. unmittelbares Verlassen der Domäne) und eine Übernahme der Fahrzeugkontrolle durch einen Fahrer ausbleibt, so versetzt das System das Fahrzeug selbstständig in einen risikominimalen Zustand.
	5	Das System ist in der Lage die Fahraufgabe vollständig zu übernehmen. Ein Fahrer bzw. eine eingreifende Person im Fahrzeug ist nicht erforderlich.

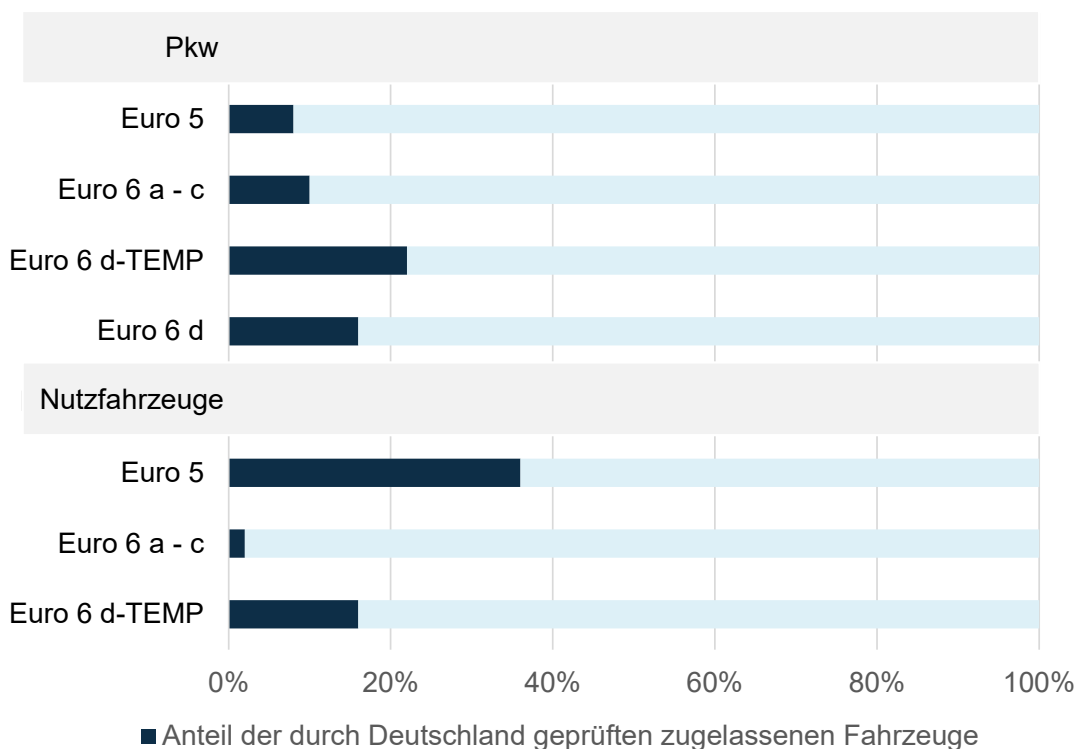
Quelle: BASt und SAE Standard J3016

Prüfaktivitäten der Marktüberwachung

Durch die seit dem 1. September 2020 geltende Verordnung (EU) 2018/858 ist jeder EU-Mitgliedstaat dazu verpflichtet, eine Mindestanzahl unterschiedlich gelagerter Prüfungen pro Jahr durchzuführen. Diese errechnet sich anhand der jeweils in einem Jahr neuzugelassenen Fahrzeuge. Pro 40.000 neuzugelassenem Fahrzeug erhöht sich der Prüfumfang des jeweiligen Mitgliedstaats um jeweils eine Prüfung. Für das KBA bedeutet das, dass bis Ende 2021 eine Anzahl von mindestens 110 Prüfungen durchzuführen war. Da diese gesetzliche Pflicht eine Mindestanzahl darstellt, prüft das KBA mehr Fahrzeuge und legt anhand des aktuellen Geschehens Prüfinhalte

fest, die sich abhängig von Risikoeinschätzung und Prioritäten gegebenenfalls jährlich ändern. Als Prüfung werden Untersuchungen zu Abgasemissionen, Reifenrollgeräuschen, eCall, Sicherheitsgurten, Lenksystemen und Bremssystemen gezählt. In ihrer koordinierenden Rolle schlägt die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten eine Auswahl von Fahrzeugtypen vor, die hinsichtlich verschiedener Anforderungen zu prüfen sind. Damit wird vermieden, dass mehrere Marktüberwachungsbehörden denselben Fahrzeugtyp prüfen. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind modellübergreifend auf technisch vergleichbare Fahrzeuge übertragbar. Das KBA deckte

Marktanteil der durch Deutschland geprüften zugelassenen Fahrzeuge 2021



Quelle: KBA

mit seinen Prüfungen im Jahr 22 Prozent der zugelassenen Euro 6d-TEMP-Pkw ab. Weiter konnten durch die Prüfungen des KBA 16 Prozent der zugelassenen Euro 6d-Pkw abgebildet werden. Bei den Nutzfahrzeugen deckten die Prüfungen 36 Prozent der zugelassenen Euro 5-Fahrzeuge ab. Diese Unterschiede werden in der folgenden Abbildung dargestellt.

Das KBA führt neben der gesetzlichen Mindestzahl weitaus mehr Prüfungen in seinen Untersuchungen durch, um möglichst zahlreiche der vielfältigen Risiken abzudecken.

Diese Prüfvorhaben erfolgen meist reaktiv auf aktuelle Hinweise oder Informationen aus dem Markt und lassen sich daher nicht prognostisch abschätzen. Auf Basis der Erfahrungen des vergangenen Jahres werden die Prüfung der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen, die Prüfung der automatisierten Fahrfunktionen und die Sicherstellung der Funktion sicherheitsrelevanter Systeme in Abhängigkeit des aktuellen Tagesgeschehens die wesentlichen Bestandteile der Marktüberwachung des KBA sein.

/ Rückrufe und Bürgerinformation

Rückrufe im Jahr 2021



ca. **3,4 Mio.** + 12 %*
zurückgerufene
Fahrzeuge

* gegenüber 2020 (ca. 3,0 Mio.)



ca. **81.000** - 37 %*
Außerbetrieb-
setzungen

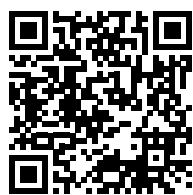
* gegenüber 2020 (ca. 129.000)

Quelle: KBA

Nach den gesetzlichen Vorgaben sind Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen verpflichtet, das KBA zu informieren, wenn Hinweise oder Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass von ihren Produkten eine Gefahr für die Fahrzeuginsassen oder andere Verkehrsteilnehmer ausgeht. Das KBA prüft darüber hinaus konkrete Hinweise auf mögliche Mängel, die es aus anderen Quellen wie z. B.: von Verbraucherinnen und Verbrauchern, der Polizei, anderen Behörden oder aus der Presse er-

hält. Wenn die Prüfung des KBA ergibt, dass von dem gemeldeten Produkt eine ernste Gefahr ausgeht oder das Produkt dem Harmonisierungsrecht nicht entspricht, werden die gewonnenen Erkenntnisse elektronisch zwischen den EU-Mitgliedstaaten ausgetauscht und so den zuständigen Behörden im Ausland wie auch den betroffenen Fahrzeughalterinnen und -haltern und der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

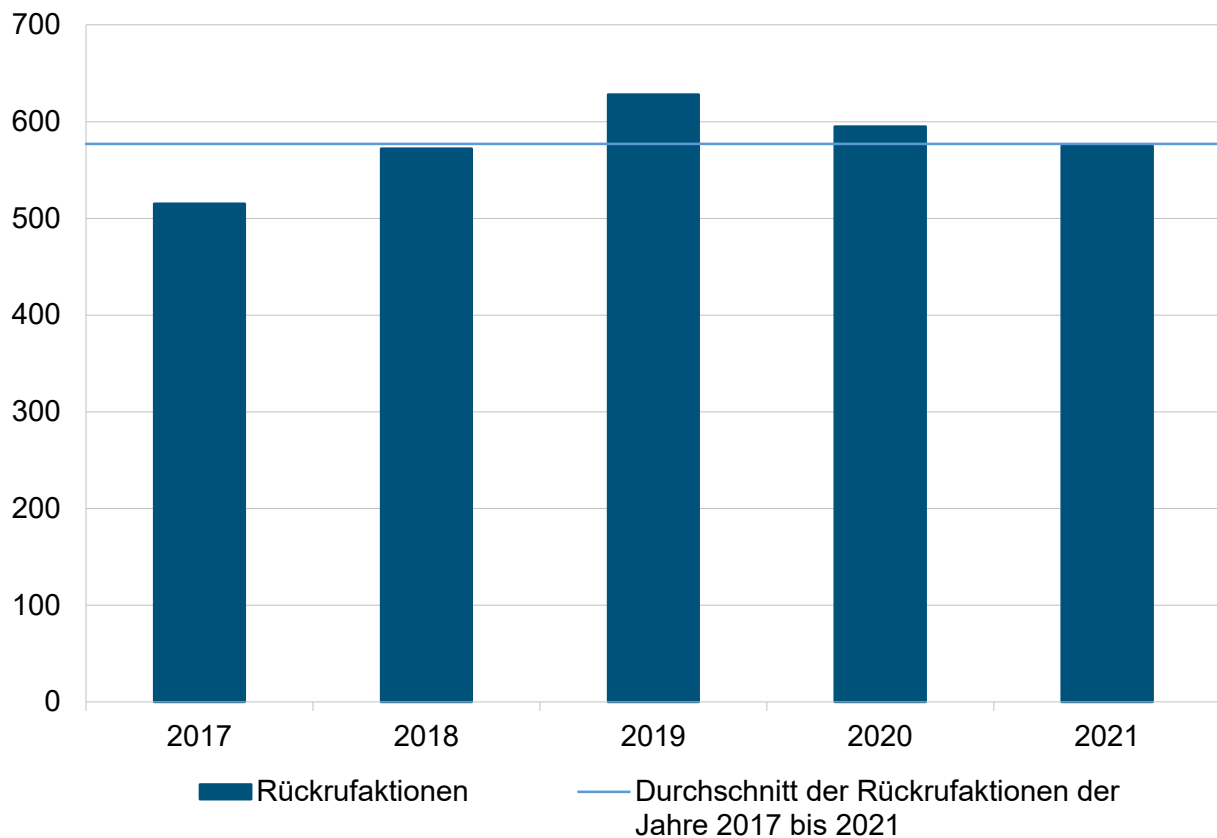
Ist Ihr Fahrzeug von einem Rückruf betroffen? Schauen Sie nach auf www.kba.de oder nutzen Sie diesen QR-Code:



Eine Rückrufaktion wird vom KBA eingeleitet, wenn es den Mangel aufgrund von Mangelmeldungen der Produktverantwortlichen oder eigener Untersuchungsergebnisse im Hinblick auf das bestehende Umwelt- und Sicherheitsrisiko als geeignet und angemessen einstuft.

Die Zahl der vom KBA initiierten Rückrufaktionen lag im Jahr 2021 nach 2019 und 2020 mit 575 im langjährigen Durchschnitt. Die Anzahl der Produktsicherheitsüberprüfungen stieg im Vergleich zum Vorjahr um weitere 12 Prozent.

Rückrufaktionen 2017 bis 2021



Quelle: KBA

Weist ein Produkt Mängel auf, muss der Produktverantwortliche in der Regel Abhilfemaßnahmen ergreifen, um die Mängel zu beheben. Produktmängel können zu ganz unterschiedlichen Gefährdungen führen. Die Rückrufmaßnahmen variieren daher in der Art der Durchführung. Liegt ein ernstes Risiko vor, ist der Rückruf meist das wirkungsvollste Mittel zum

Schutz von Fahrzeughalterinnen und -haltern, unbeteiligten Verkehrsteilnehmern und der Öffentlichkeit. Damit ernste Risiken vollständig beseitigt werden, können Produktverantwortliche für solche Rückrufe die Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) des KBA verwenden.

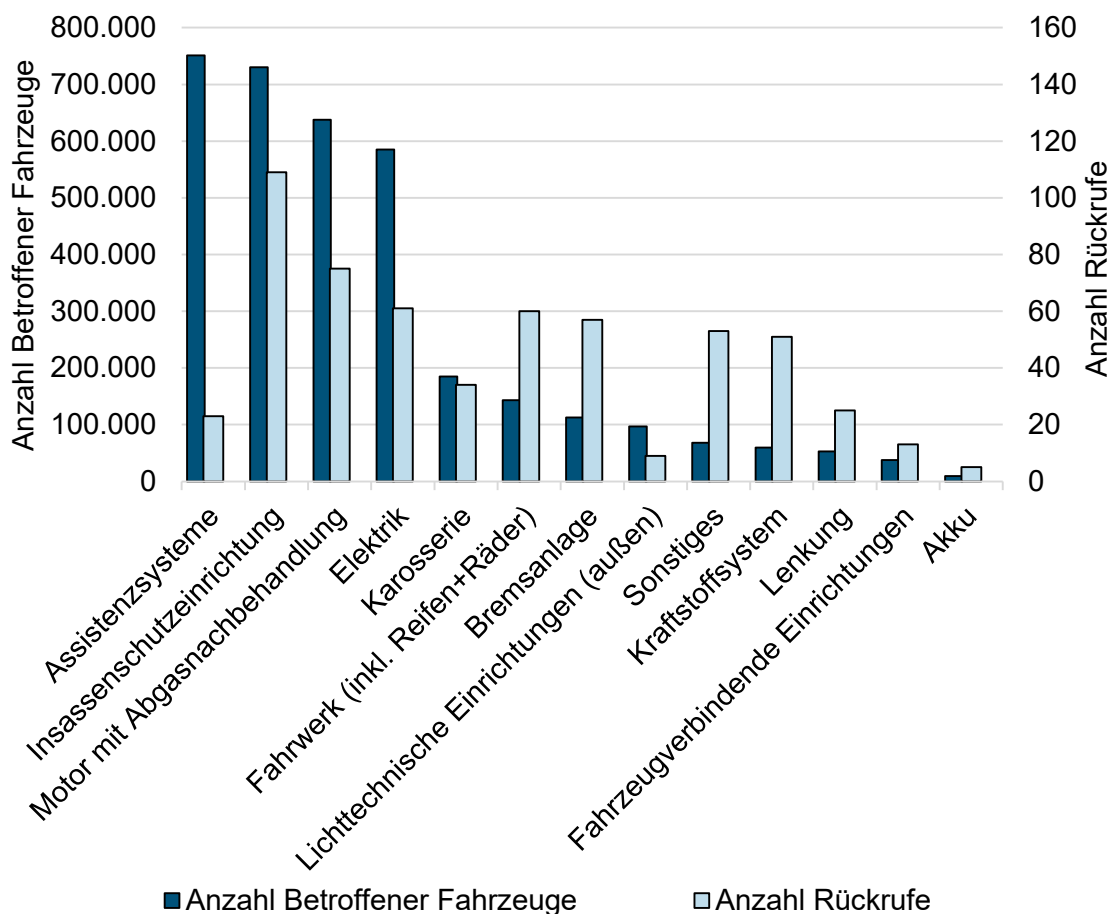


Welche Bauteile sind am häufigsten von einem Rückruf betroffen?

Bei einer vertieften Betrachtung lassen sich die Rückrufaktionen je nach betroffenem System oder Bauteil in verschiedene Baugruppen unterteilen. Dabei fallen ca. 80 Prozent der von Rückruf betroffenen Fahrzeuge in die ersten vier Baugruppen.

- Assistenzsysteme (z. B. fehlerhaftes E-Call System)
- Insassenschutzeinrichtung (z. B. fehlerhafter Airbag)
- Motor mit Abgasnachbehandlung (z. B. fehlerhafte Motorkomponenten und damit erhöhter Brandgefahr, unzulässige Abschaltvorrichtung)
- Elektronik (z. B. mangelhafte Steckverbindungen)

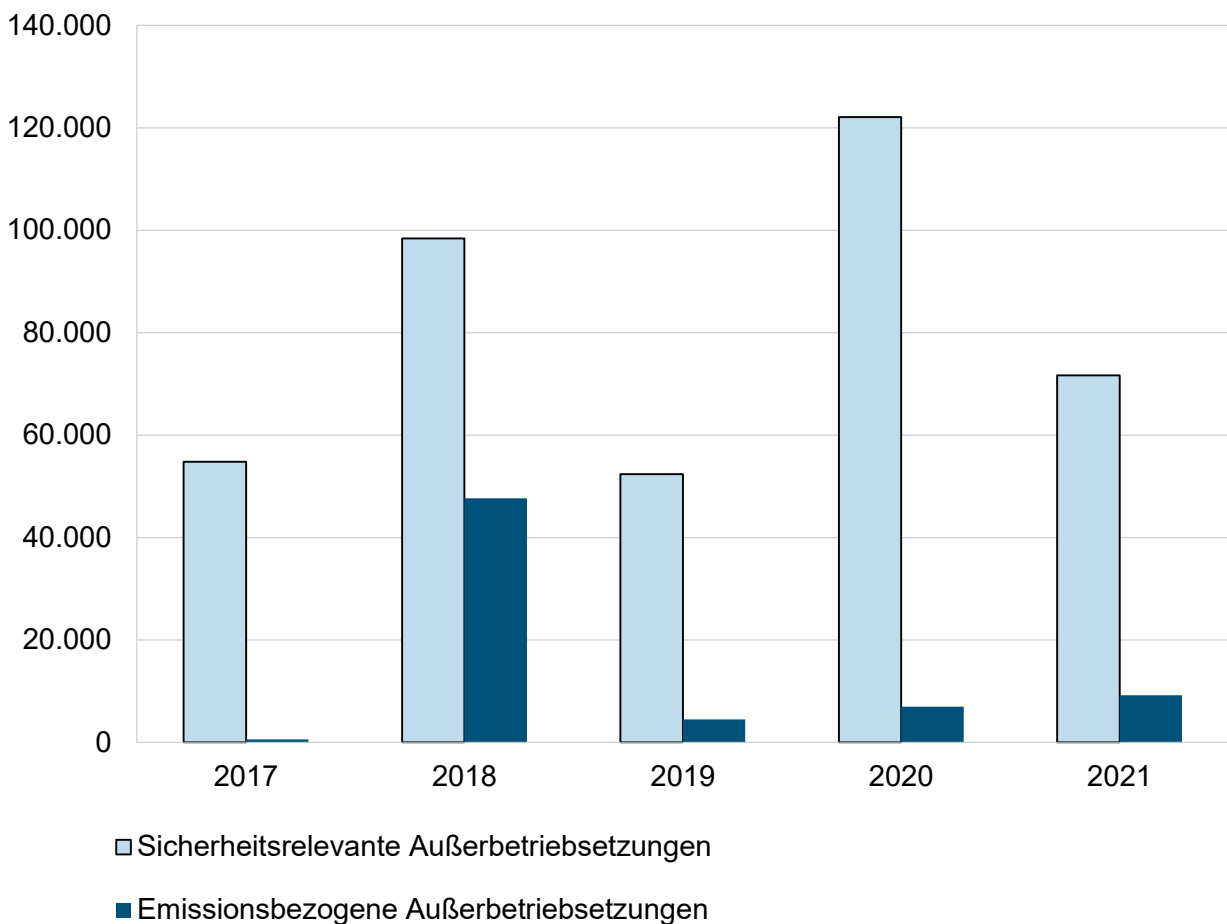
Rückrufe aufgegliedert in Baugruppen



Im Übrigen sind auch die Halterinnen und Halter in der Pflicht und sollten einen Rückruf nicht ignorieren, sondern den Mangel beheben lassen. Der Produktverantwortliche ist angewiesen, dem KBA in regelmäßigen Abständen die Abarbeitung des Rückrufs zu melden. Stellt das KBA fest, dass Fahrzeughalterinnen oder -halter trotz Aufforderung nicht an der Rückrufaktion teilnehmen, erfolgt eine Nachfassaktion.

Wird der Mangel auch nach mehrmaligem „Nachfassen“ nicht behoben, kann die örtlich zuständige Zulassungsbehörde, in Folge der Mitteilung des KBA, eine Betriebsuntersagung aussprechen und das Fahrzeug aus dem Verkehr ziehen.

Eingeleitete Außerbetriebsetzungen 2017 bis 2021



Quelle: KBA

Bürgerinformation

Das KBA hat das Interesse der Bürgerinnen und Bürger an Untersuchungsergebnissen und Informationen zu Rückrufaktionen erkannt und zur Information der Öffentlichkeit im November 2018 einen Auskunftsdienst ins Leben gerufen. So stellt das KBA sicher, dass Fragen zu allen Belangen der Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen transparent und persönlich beantwortet werden können. Dieser beantwortet insbesondere Fragen zu sicherheitsrelevanten und emissionsbezogenen Rückrufaktionen, zu freiwilligen Maßnahmen von Herstellern, aber auch zu jeglichen anderen Anfragen.

Im Folgenden wird die Zahlen der vom Auskunftsdienst des KBA beantworteten Fragen dargestellt.



Fragen? Rufen Sie uns an!

0461 316-1099

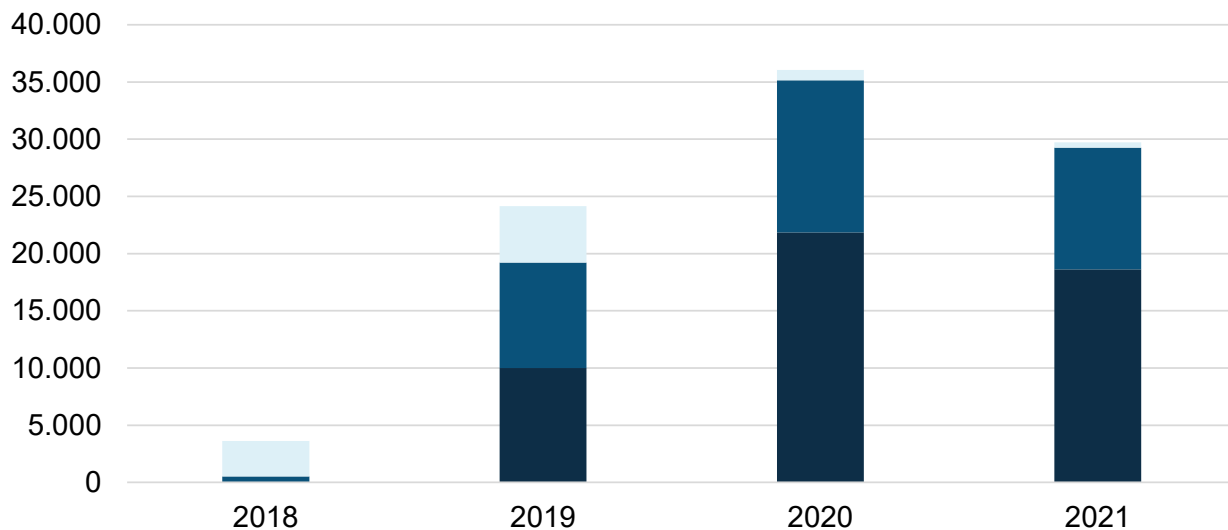
Montag - Donnerstag
08:00 - 16:00 Uhr

Freitag
08:00 - 15:00 Uhr

Fahrzeugmängel können Sie online melden:



Bürgerinformationen 2018 bis 2021



- Auskünfte zu sicherheitsrelevanten Rückrufaktionen
- Auskünfte zu emissionsbezogenen Aktionen
- sonstige Auskünfte (Herstellernachrüstprogramme, allg. Fragen zum Ablauf von Rückrufaktionen etc.)

Quelle: KBA

/ Sanktionen

Von auf dem Markt bereitgestellten Fahrzeugen und Fahrzeugteilen können Risiken für die Sicherheit, Gesundheit und Umwelt ausgehen, sollten diese nicht den anzuwendenden Vorschriften entsprechen. Zum Schutz der Verbraucher sind daher verschiedene Verstöße gegen entsprechende Vorgaben bußgeldbewehrt. In Deutschland ist das KBA für die entsprechende Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeiten zuständig. Zudem arbeitet das

KBA im Rahmen der Einfuhrkontrollen an den Außengrenzen mit den Zollbehörden zusammen. Der Zoll kontrolliert auf den Unionsmarkt gelangende Produkte und meldet diese dem KBA bei potentiellen Vorschriftenabweichungen. Das KBA prüft daraufhin als Marktüberwachungsbehörde, ob diese Produkte dem anwendbaren Unionsrecht widersprechen oder ein Risiko darstellen und entscheidet damit über die Einfuhr.



322
Bußgeldverfahren

im Jahr 2021 gegen Hersteller und Händler, die nicht genehmigte Fahrzeuge und -teile verkauft haben



1.179
Einfuhrkontrollen

Das KBA prüfte 2021 beim Import von Fahrzeugen und -teilen, ob von ihnen ernste Gefahren für Gesundheit und Sicherheit ausgingen oder diese gegen Europarecht verstießen.

Quelle: KBA

Sanktionsverfahren

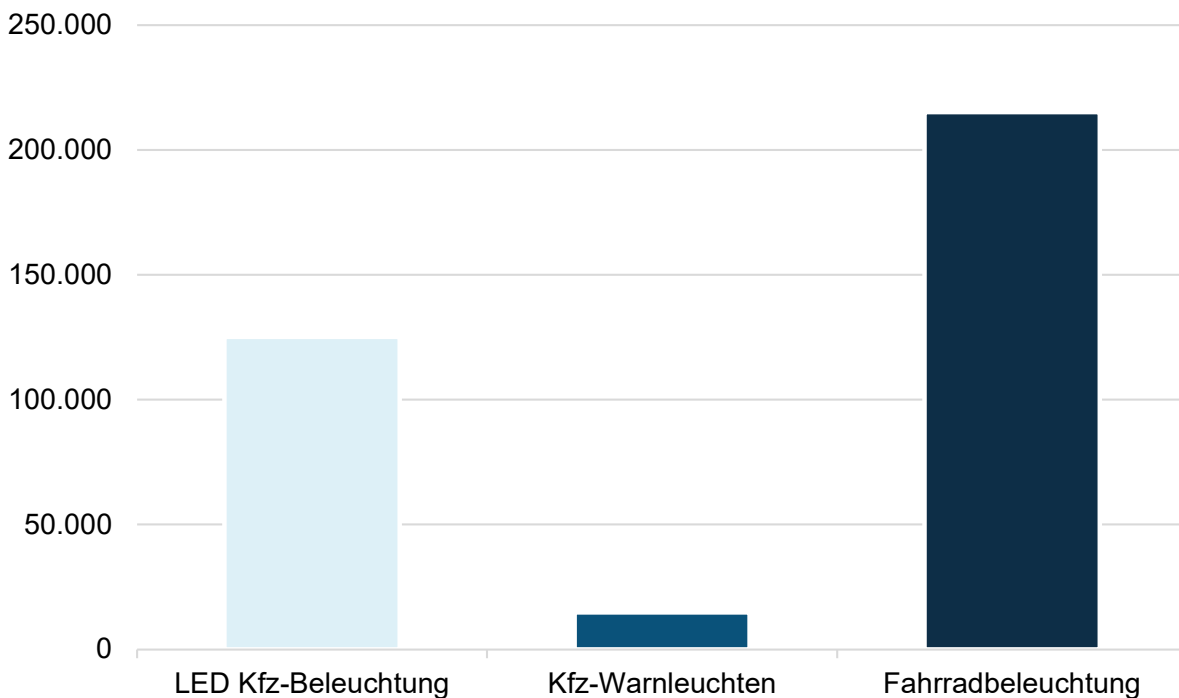
Es müssen unterschiedliche Anforderungen erfüllt sein, um Fahrzeuge und Fahrzeugteile auf dem Markt anbieten zu dürfen. Das KBA beobachtet daher kontinuierlich das Marktgeschehen und ahndet Verstöße mit Bußgeldern, um Risiken für die Sicherheit, Gesundheit und

Umwelt abzuwenden. Um einen anhaltenden Effekt der Marktüberwachungstätigkeiten zu erreichen, müssen kontinuierlich - auch die Produktgruppen in denen bereits eine beachtliche Anzahl nicht konformer Produkte vom Markt genommen wurden - betrachtet werden.

Online-Händler haben ihre Verantwortung hierbei inzwischen erkannt und arbeiten mit dem KBA zusammen. Dazu wurde von Online-Händlern Methoden implementiert um potenziell nicht konforme Produkte zu identifizieren. So werden Angebote der Produktgruppen, in

denen bereits auf Anordnung der Marktüberwachungsbehörden Angebote gelöscht wurden, geprüft und falls erforderlich entfernt. Das nachfolgende Diagramm zeigt, am Beispiel von drei Produktgruppen, die im Jahr 2021 vom Online-Markt entfernten Angebote.

Von Online-Händlern in 2021 gelöschte Angebote



Quelle: KBA

Im Jahr 2021 wurden durch das KBA vorwiegend Bußgeldverfahren gegen Produktverantwortliche geführt, die nicht genehmigte Fahrzeuge und Fahrzeugteile (wie zum Beispiel Leuchten oder Frontschutzsysteme) ange-

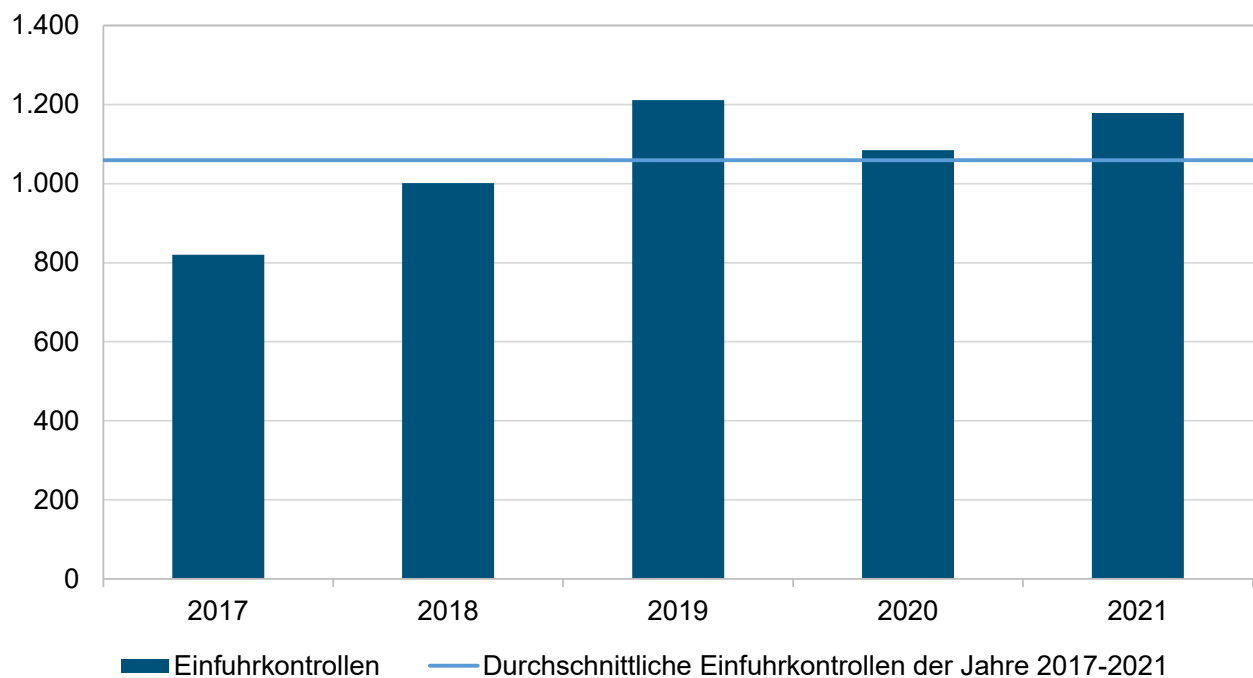
boten haben. Ermittelte Sachverhalte, die auf Straftaten wie zum Beispiel Urkundenfälschung oder Betrug hindeuten, wurden zudem an die zuständigen Staatsanwaltschaften abgegeben.

Einfuhrkontrollen

Die Einhaltung der Vorschriften über die Einfuhr auf den europäischen Gemeinschaftsmarkt soll durch Zollkontrollen gewährleistet werden. Soll ein Produkt eingeführt werden bei dem der Verdacht besteht, dass die Vorschriften nicht eingehalten werden, verweigert der Zoll die Einfuhr des Produkts. Der Zoll teilt dies den Marktüberwachungsbehörden - im Fall von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen dem KBA - zur Prüfung mit. Das KBA prüft daraufhin, ob

das Produkt mit einem ernsten Risiko verbunden ist und ob es mit den Unionsvorschriften übereinstimmt. Mit insgesamt 1.179 Zollkontrollmitteilungen lag die Anzahl weiterhin auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau. In ca. 50 Prozent der Fälle musste das KBA die Einfuhr ablehnen, wodurch diese nicht konformen bzw. unsicheren Produkte vom EU-Binnenmarkt ferngehalten werden konnten.

Einfuhrkontrollen 2017 bis 2021



Quelle: KBA

/ Was sonst noch wichtig war

Grüße aus dem Beirat

„Das Kraftfahrt-Bundesamt leistet mit seinen Aufgaben einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Bereitstellung von Informationen über den Straßenverkehr. Als Beirat informieren wir das Kraftfahrt-Bundesamt und beleuchten verschiedenste Thematiken mit den Perspektiven Verbraucherschutz, Wirtschaft und Wissenschaft. Mit dem vorliegenden Bericht legt das Kraftfahrt-Bundesamt seine Aufgaben zur effektiven Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen dar. Die Veröffentlichung ist damit ein wichtiger Beitrag für Sicherheit und Vertrauen im Straßenverkehr.“

Prof. Dr. Karsten Lemmer, Vorsitzender

Der Beirat beim KBA

Im Jahr 2018 wurde der Beirat beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) gegründet. Er unterstützt das KBA in beratender Funktion. Die Gründung des Beirates erfolgte im Zusammenhang mit der weiteren Intensivierung der Prüftätigkeiten des KBA im Rahmen der Typgenehmigung und der Marktüberwachung. Die breite Erkenntnisbasis soll dazu beitragen, die Prüftätigkeiten des KBA stetig an die Entwicklung neuer Technologien anzupassen

und die Transparenz der Arbeiten dieser Behörde zu steigern. Die Mitglieder verfügen über besondere Erfahrungen auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik, Verbraucherschutz, Umweltschutz, Fahrzeugsicherheit und den dazu bestehenden Regelungen. Der Beirat ist in seiner Mitgliederstruktur interdisziplinär zusammengesetzt und trägt damit den vielfältigen wirtschaftlichen, technischen und gesellschaftspolitischen Aspekten Rechnung.

Informationen zum Beirat beim KBA finden Sie auf www.kba.de oder unter diesem QR-Code:



Mitglieder

Der Beirat unter Vorsitz von Prof. Dr.-Ing. Karsten Lemmer besteht derzeit aus 15 Expertinnen und Experten, die durch den Präsidenten des KBA persönlich berufen wurden. Bei den Mitgliedern handelt es sich um Vertreterinnen und Vertreter von Bundesministerien sowie von Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Verbraucherverbänden. Sie werden für eine Mandatsdauer von fünf Jahren benannt. Der Beirat tritt mindestens zwei Mal jährlich zusammen.



Welche Mitglieder waren 2021 im Beirat vertreten?

Mitglieder

1. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
2. Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (VZBV)
3. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
4. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)
5. Bundesministerium der Justiz (BMJ)
6. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)
7. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
8. Verband der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV)
9. DEKRA Automobil GmbH
10. Verband der Automobilindustrie (VDA)
11. Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK)
12. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC e. V.)
13. International Council on Clean Transportation (ICCT)
14. Hochschule Kempten
15. Umweltbundesamt (UBA)

Kooperationsvereinbarung mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)



Quelle: [pexels.com/pixabay](https://www.pexels.com/pixabay)

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) verfügt als Bundesoberbehörde im Kraftfahrzeugbereich über ausgeprägte Kompetenz und Infrastruktur, um den Umweltschutz sowie die Sicherheit der Fahrzeuge und Fahrzeugteile zu gewährleisten. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) stellt eine zentrale Forschungseinrichtung im Ressort des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) dar. Eingebunden in ein Netzwerk aus Forschungseinrichtungen führt sie die Weiterentwicklung der Prüfverfahren in der Fahrzeugtechnik an. Gemeinsam verfolgen das KBA und die BASt in einem Kooperationsvorhaben das Ziel, die jeweiligen Kompetenzen zu stärken und zu ergänzen.

Das KBA als Marktüberwachungsbehörde im Kraftfahrzeugsektor bietet mit seinem Labor sowie der eigenen Teststrecke ein breites Spektrum an Prüfinfrastruktur und stellt diese

der BASt zur Weiterentwicklung der Anforderungen an Fahrsysteme zur Verfügung. Das Harrisleer Labor (HaL), welches neben anderen Prüfungseinrichtungen über zwei Rollenprüfstände zur Emissionsmessung verfügt, spielt bei diesem Kooperationsvorhaben eine zentrale Rolle. Die BASt unterstützt das KBA mit ihrer umfangreichen Forschung im Bereich der Analyse von Unfällen wie auch mit den Erkenntnissen im Bereich automatisierter und autonomer Fahrsysteme. Der zunehmende Automatisierungsgrad der heutigen Fahrzeuge bedingt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Prüfverfahren und Prüfungseinrichtungen zum Schutz der Fahrzeugführenden und der Umwelt. Im Rahmen dieser Kooperation wirken KBA und BASt gemeinsam darauf ein, dass Fahrzeuge, autonom fahrende wie konventionelle, sicher und „sauber“ betrieben werden.

/ Ausblick auf 2022

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seine Prüfinfrastruktur im Jahr 2021 weiter ausgebaut, um Fahrzeughaltende und die Umwelt zu schützen. Mit Eröffnung des Harrisleer Labors steht dem KBA seit dem 19. August 2021 ein eigenes Labor zur Verfügung. Auch der Ausbau des Testgeländes in Leck schreitet weiter voran, um in Anbetracht des technologischen Wandels auch immer stärker automatisierte Fahrzeuge prüfen zu können. Diese Prüfungen kommuniziert das KBA in einem immer weiter vernetzten Europa gegenüber der Europäischen Kommission, den anderen EU-Mitgliedstaaten und den Bürgerinnen und Bürgern und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Fahrzeugsicherheit und zum Umweltschutz in Europa. Diese Prüfungen orientieren sich an den Prüfvorgaben der Europäischen Kommission und im Wesentlichen auch an eigenen Marktanalysen, dem aktuellen Tagesgeschehen, Hinweisen aus der Bevölkerung, Behörden und Nichtregierungsorganisationen. Weiterhin führt das KBA, bezogen auf den europäischen Fahrzeugmarkt, die meisten behördlichen Produktprüfungen durch.

Die Prüfanlagen des Harrisleer Labors werden in Zukunft für Kooperationsprojekte sowie nationale und internationale Ringvergleiche genutzt. Damit verbundene Erfahrungen tragen auch zur Weiterentwicklung der zukünftigen Anforderungen an Fahrzeuge bei. Neben der Sicherstellung der Erfüllung heutiger Vorgaben ermöglicht das KBA somit auch eine Entwicklung der Vorgaben von morgen.

Das KBA wird weiter dem zunehmenden Informationsbedürfnis zu aktuellen und individuellen Sicherheits- und Umweltthemen von Kraftfahrzeugen mit einem starken Bürgerkommunikationsbereich und aktuellen Informationen zu aktuellen Prüfungen Rechnung tragen. Die Rückrufdatenbank wird im Laufe des Jahres 2022 mit ergänzenden Funktionalitäten weiter ausgebaut und im Laufe des Jahres 2023 in Betrieb genommen werden. Sie ist ein Schlüsselement zur Bereitstellung von aktuellen und individuellen Informationen.

Zu den Kernaufgaben des KBA gehören auch im Jahr 2022 der Schutz der Öffentlichkeit vor nicht genehmigten Produkten. Mit Inkrafttreten der EU-Fahrzeuggenehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung sowie der EU-OWI-Typ-VO erweitern sich zudem die Handlungsmöglichkeiten im Sanktionierungsbereich.

Das KBA wird kontinuierlich die drei Säulen der Marktüberwachung stärken und die damit verbundenen Aufgaben und Verfahren optimieren. So stellt das KBA auch im Jahr 2022 sicher, dass es die Basis für die Fahrzeugsicherheit, den Umweltschutz und einen fairen Wettbewerb liefert.

Impressum

Herausgeber:
Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg

Internet: www.kba.de

Fachliche Auskünfte und Beratung:

Telefon: 0461 316-0
Telefax: 0461 316-1650
E-Mail: kba@kba.de

Stand: 6. Mai 2022

Druck: Druckzentrum KBA

Bildquelle: KBA, BASt, [pexels.com/pixabay](https://www.pexels.com/pixabay)

Alle Rechte vorbehalten. Die Vervielfältigung und Verbreitung dieser Veröffentlichung, auch auszugsweise und in digitaler Form, ist nur mit Quellenangabe gestattet. Dies gilt auch, wenn Inhalte dieser Veröffentlichung weiterverbreitet werden, die nur mittelbar erlangt wurden.

© Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

