



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**  
vom 21.08.2019

### **Gefahren für Autofahrerinnen und Autofahrer durch lasche Rückrufpraxis des Kraftfahrt-Bundesamts?**

Plusminus und BR Data haben die EU-Datenbank bzw. das Onlineschnellwarnsystem Rapex nach Fahrzeugrückrufen ausgewertet, die Deutschland betreffen und von denen ein „serious risk“, eine ernste Gefahr, ausgeht: Demnach hat sich die Zahl der Meldungen zu Herstellern von Autos, Bussen oder Lkws, von denen eine solche ernste Gefahr ausgeht, in den vergangenen fünf Jahren mehr als verdoppelt. Tausende Autos fahren mit gefährlichen Mängeln über Deutschlands Straßen. Das Kraftfahrt-Bundesamt wäre dafür zuständig – doch Experten halten dessen Rückrufpraxis für skandalös.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Ist der Staatsregierung bekannt, wie viele Fahrzeuge bzw. Fahrzeughalter in den letzten fünf Jahren in Bayern durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zurückgerufen wurden aufgrund von Warnungen durch das Onlineschnellwarnsystem Rapex?
- 1.2 Ist der Staatsregierung bekannt, wie schnell die o.g. betroffenen Fahrzeugbesitzer in Bayern im Durchschnitt in den letzten fünf Jahren über ernste Mängel, gemeldet über Rapex, informiert wurden?
- 1.3 Ist der Staatsregierung bekannt, durch welche Instanz haben die o.g. betroffenen Fahrzeugbesitzer in Bayern Auskunft erhalten haben?
  
- 2.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die Gefahr durch Mängel, welche mit einer „serious risk“ bzw. „ernsten Gefahr“ durch Rapex kategorisiert sind, für bayerische Autofahrer- und -fahrerinnen?
- 2.2 Wie beurteilt die Staatsregierung die Praxis des KBA, mangelhafte Fahrzeuge, von denen laut des Onlineschnellwarnsystems Rapex eine Gefahr ausgehen könnte, durch die Gewährung großzügiger Fristen reparieren oder umtauschen zu lassen und nicht sofort von den Straßen zu holen?
- 2.3 Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus dem Umgang des KBA mit der Gewährung einer 18-monatigen Frist bei Rückrufen durch Rapex aufgrund von ernsthaften Gefahren durch Mängel?
  
- 3.1 Ist der Staatsregierung bekannt, welche bayerischen Autoproduzenten in den letzten fünf Jahren von der Meldung durch Hersteller über Rapex zu ernsten Mängeln betroffen waren?
- 3.2 Ist der Staatsregierung bekannt, welche ernsten Mängel in den letzten fünf Jahren bei bayerischen Autos durch Hersteller festgestellt und daher über Rapex zurückgerufen wurden?
  
- 4.1 Wie häufig wurden Fahrzeuge mit ernsten Mängeln, bei denen die Mängel nicht innerhalb der 18 Monate behoben wurden, in den letzten fünf Jahren durch das KBA an die zuständigen bayerischen Zulassungsbehörden gemeldet?
- 4.2 Welche Maßnahmen haben die zuständigen bayerischen Zulassungsbehörden in diesen Fällen getroffen?
- 4.3 Wie ist die Kommunikation zwischen KBA und bayerischen Landesbehörden in Bezug auf die Kommunikation von ernsten Mängeln, gemeldet durch Rapex, und die notwendigen Maßnahmen?

- 5.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass in Deutschland die Beweislast bei Autounfällen mit als potenziell gefährlich eingestuften Fahrzeugen bei den Fahrzeugeigentümern liegt?
- 5.2 Ist der Staatsregierung bekannt, welches Recht Fahrzeugbesitzer auf einen Ersatzwagen haben, wenn ihr Fahrzeug von ernststen Mängeln betroffen ist und der Mangel nicht umgehend behoben werden kann?
- 5.3 Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung hier, Verbraucherinnen und Verbraucher besser gegenüber den Fahrzeugherstellern zu schützen?
  
- 6.1 Unter welchen Umständen werden in Bayern nach einem Unfall die verunfallten Autos mit der Rückrufdatenbank des KBA und mit Rapex-Daten abgeglichen (bitte mit Angaben zur Häufigkeit und den Ergebnissen)?
- 6.2 Sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit, einen solchen Abgleich nach Unfällen standardmäßig durchzuführen?
- 6.3 Wenn nein, warum nicht?
  
- 7.1 Kommt das KBA nach Ansicht der Staatsregierung seiner Aufsichtspflicht gegenüber Autoherstellern ausreichend nach?
- 7.2 Sieht die Staatsregierung Handlungsbedarf für eine Verschärfung der Rückrufpraxis des KBA?
- 7.3 Sieht die Staatsregierung die aktuelle Praxis des KBA im Umgang mit möglicherweise mangelhaften Fahrzeugen im Einklang mit der EU-Richtlinie für Produktsicherheit?
  
- 8.1 Welche Gründe sieht die Staatsregierung für die Verdoppelung der Rückrufzahlen aufgrund von ernststen Mängeln in den letzten fünf Jahren?
- 8.2 Welche Konsequenzen müssen nach Auffassung der Staatsregierung aus der Verdoppelung der Rückrufzahlen aufgrund von ernststen Mängeln gezogen werden?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration und dem Staatsministerium der Justiz**  
vom 11.10.2019

- 1.1 **Ist der Staatsregierung bekannt, wie viele Fahrzeuge bzw. Fahrzeughalter in den letzten fünf Jahren in Bayern durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zurückgerufen wurden aufgrund von Warnungen durch das Onlineschnellwarnsystem Rapex?**
- 1.2 **Ist der Staatsregierung bekannt, wie schnell die o. g. betroffenen Fahrzeugbesitzer in Bayern im Durchschnitt in den letzten fünf Jahren über ernste Mängel, gemeldet über Rapex, informiert wurden?**
- 1.3 **Ist der Staatsregierung bekannt, durch welche Instanz haben die o. g. betroffenen Fahrzeugbesitzer in Bayern Auskunft erhalten haben?**

Die Rückrufaktionen werden durch das Kraftfahrt-Bundesamt eingeleitet und auch beantwortet. In den veröffentlichten Statistiken wird der Anteil der im Onlineschnellwarnsystem Rapex gelisteten Warnungen nicht gesondert ausgewiesen. Daher kann auch keine Aussage getroffen werden, wie viele Fahrzeuge bzw. Fahrzeughalter von Rückrufaktionen, die über Rapex gemeldet wurden, betroffen sind.

Der Rückruf wird ausweislich der durch das Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlichten Informationen von den Herstellern durchgeführt, sodass im Regelfall die erste Information an die Fahrzeugbesitzer durch diesen erfolgen wird. Erfolgt ausnahmsweise die Information durch das Kraftfahrt-Bundesamt, wurde dieses vom Hersteller damit beauftragt.

Unabhängig davon kann sich der jeweilige Fahrzeughalter über nachfolgenden Link über anhängige Rückrufaktionen informieren: <https://www.kba-online.de/gpsg/startServlet?adress=gpsg>

- 2.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die Gefahr durch Mängel, welche mit einer „serious risk“ bzw. „ernsten Gefahr“ durch Rapex kategorisiert sind, für bayerische Autofahrer- und -fahrerinnen?**
- 2.2 Wie beurteilt die Staatsregierung die Praxis des KBA, mangelhafte Fahrzeuge, von denen laut des Onlineschnellwarnsystems Rapex eine Gefahr ausgehen könnte, durch die Gewährung großzügiger Fristen reparieren oder umtauschen zu lassen und nicht sofort von den Straßen zu holen?**
- 2.3 Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus dem Umgang des KBA mit der Gewährung einer 18-monatigen Frist bei Rückrufen durch Rapex aufgrund von ernsthaften Gefahren durch Mängel?**

Das Kraftfahrt-Bundesamt entscheidet in eigener Verantwortung, welche Maßnahmen ergriffen werden, wenn dort Informationen zu Produktmängeln an Fahrzeugen bekannt werden. Auch der Zeitrahmen wird im Rahmen einer Abwägung dort festgelegt.

Einen Überblick über die Maßnahmen und Abläufe gibt das Kraftfahrt-Bundesamt in seinem veröffentlichten „Kodex zur Ausführung des Produktsicherheitsgesetzes (ProdSG) bei Straßenfahrzeugen“: [https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Produktsicherheit/Kodex/kodex\\_inhalt.html](https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Produktsicherheit/Kodex/kodex_inhalt.html)

- 3.1 Ist der Staatsregierung bekannt, welche bayerischen Autoproduzenten in den letzten fünf Jahren von der Meldung durch Hersteller über Rapex zu ernststen Mängeln betroffen waren?**
- 3.2 Ist der Staatsregierung bekannt, welche ernststen Mängel in den letzten fünf Jahren bei bayerischen Autos durch Hersteller festgestellt und daher über Rapex zurückgerufen wurden?**

Der Staatsregierung liegen keine Auswertungen vor, die sich auf bayerische Fahrzeughersteller beziehen. Auch ist nicht bekannt, wie viele der bekannt gewordenen Produktmängel sich auf Fahrzeuge bezogen haben, die ihren Standort in Bayern hatten.

- 4.1 Wie häufig wurden Fahrzeuge mit ernststen Mängeln, bei denen die Mängel nicht innerhalb der 18 Monate behoben wurden, in den letzten fünf Jahren durch das KBA an die zuständigen bayerischen Zulassungsbehörden gemeldet?**

Die Zulassungsbehörden führen über Maßnahmen zur Mängelbeseitigung keine fortlaufende Statistik. Der Versuch einer rückwirkenden flächendeckenden Abfrage scheiterte daran, dass aufgrund der bestehenden datenschutzrechtlichen Vorgaben Daten von abgegangenen Fahrzeugen gelöscht werden müssen und diese nicht für eine Auswertung zur Verfügung stehen. Die gemeldeten Zahlen waren daher statistisch nicht hinreichend abgesichert. Auch verfügen die Zulassungsbehörden über unterschiedliche Anwenderprogramme, die Suchparameter konnten daher nicht einheitlich gesetzt werden.

- 4.2 Welche Maßnahmen haben die zuständigen bayerischen Zulassungsbehörden in diesen Fällen getroffen?**

Die Zulassungsbehörden treffen ihre Maßnahmen im eigenen pflichtgemäßen Ermessen. Bei einer Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes erhalten die Halter und Halterinnen in der Regel zunächst eine gebührenfreie Aufforderung, die Beseitigung des Mangels bzw. die Teilnahme an der Rückrufaktion nachzuweisen. Erfolgt keine Rückmeldung innerhalb der gesetzten Frist, ordnet die Zulassungsbehörde unter Androhung der Betriebsuntersagung die Beseitigung des Mangels mit gebührenpflichtigem Bescheid an. In besonders kritischen Fällen kann die Betriebsuntersagung auch unmittelbar erfolgen.

#### **4.3 Wie ist die Kommunikation zwischen KBA und bayerischen Landesbehörden in Bezug auf die Kommunikation von ernststen Mängeln, gemeldet durch Rapex, und die notwendigen Maßnahmen?**

Das Kraftfahrt-Bundesamt informiert die örtlich zuständige Zulassungsbehörde schriftlich darüber, dass ein Fahrzeughalter an der Rückrufaktion nicht teilgenommen hat, und teilt den „möglichen“ Produktmangel mit.

#### **5.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass in Deutschland die Beweislast bei Autounfällen mit als potentiell gefährlich eingestuften Fahrzeugen bei den Fahrzeugeigentümern liegt?**

Die Frage wird – auch mit Blick auf die entsprechende Passage der in der Einleitung erwähnten Plusminus-Reportage – so verstanden, dass sie sich darauf bezieht, dass ein Fahrzeugeigentümer, der gegenüber dem Hersteller wegen eines auf einem Produktfehler beruhenden Unfalls Ansprüche geltend machen will, die Beweislast dafür trägt, dass ein Produktfehler vorgelegen hat und dass dieser Fehler zu dem Unfall geführt hat.

Nach § 1 Abs. 1 Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG) ist der Hersteller des Produkts grundsätzlich verpflichtet, dem Geschädigten den Schaden zu ersetzen, der daraus entsteht, dass durch den Fehler eines Produkts jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Nach § 4 Satz 1 ProdHaftG trägt der Geschädigte für den Fehler, den Schaden und den ursächlichen Zusammenhang zwischen Fehler und Schaden die Beweislast.

Dementsprechend muss der Geschädigte grundsätzlich nachweisen, dass das betroffene Produkt (das auch ein Kraftfahrzeug sein kann) einen Fehler aufweist. Dies ist der Fall, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, die berechtigterweise erwartet werden kann (§ 3 ProdHaftG). Dem Geschädigten obliegt es auch, den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Fehler und der Rechtsgutsverletzung (sog. haftungsbegründende Kausalität) sowie zwischen der Rechtsgutsverletzung und dem Schaden (haftungsausfüllende Kausalität) nachzuweisen. Dieser Nachweis kann beispielsweise durch Sachverständigengutachten geführt werden.

Es bestehen aufgrund europarechtlicher Vorgaben für den nationalen Gesetzgeber keine Spielräume, an diesen Beweisgrundsätzen Grundlegendes zu ändern. Insbesondere kann die Beweislast nicht umgekehrt werden. Denn Art. 4 der EU-Produkthaftungsrichtlinie gibt ausdrücklich vor, dass der Geschädigte den Schaden, den Fehler und den ursächlichen Zusammenhang zwischen Fehler und Schaden zu beweisen hat. Diese Vorgabe wird durch § 4 Abs. 4 Satz 1 ProdHaftG nachgezeichnet. Die Entscheidung des Richtliniengabers, den Geschädigten mit den genannten Nachweisen zu belasten, ist durch den nationalen Gesetzgeber – rechtlich zwingend – zu respektieren.

Das nationale Recht bietet jedoch bewährte Instrumente, die zwar nicht zu einer vollen Beweislastumkehr führen, mit denen jedoch auch in den in Rede stehenden Konstellationen unbillige Beweisschwierigkeiten unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls vermieden werden können: So wird eine widerlegbare Vermutung der Fehlerhaftigkeit des Produkts begründet, wenn das Produkt nicht den einschlägigen gesetzlichen Sicherheitsvorschriften oder technischen Normen entspricht (vgl. MüKoBGB/Wagner, 7. Aufl. 2017, ProdHaftG § 1 Rn. 74, m. w. N.). Auch kann bei typischen Geschehensabläufen ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Produktfehler und Rechtsgutsverletzung im Wege des Anscheinsbeweises festgestellt werden. Auch der Europäische Gerichtshof (EuGH) gestattet – bei Wahrung bestimmter Voraussetzungen, vgl. NJW 2017, 2739 – die Heranziehung von Anscheinsbeweis und Vermutungen zum Nachweis von Produktfehlern und haftungsbegründender Kausalität auf der Grundlage des nationalen Rechts.

## 5.2 Ist der Staatsregierung bekannt, welches Recht Fahrzeugbesitzer auf einen Ersatzwagen haben, wenn ihr Fahrzeug von ernsten Mängeln betroffen ist und der Mangel nicht umgehend behoben werden kann?

Die Frage wird alternativ so verstanden, dass

- (1)gefragt wird, von wem und unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeugeigentümer für die Zeit bis zur Mangelbeseitigung die Kosten für einen Mietwagen (Ersatzwagen) verlangen kann beziehungsweise
- (2)gefragt wird, von wem und unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeugeigentümer ein fehlerfreies Kraftfahrzeug anstelle des mangelbehafteten Fahrzeugs (Ersatzlieferung) verlangen kann.

Dazu können im Folgenden nur für den Regelfall die rechtlichen Grundzüge dargestellt werden, da sich aus besonderen Umständen des Einzelfalls (z. B. Kauf eines besonders individualisierten, „einmaligen“ Fahrzeugs, Haftungsausschluss beim Kauf unter Privaten ...) Abweichungen ergeben können. Diese Grundzüge können wie folgt skizziert werden:

Vorab ist anzumerken, dass sich aus dem Produkthaftungsgesetz keine einschlägigen Ansprüche des Fahrzeuginhabers gegen den Hersteller ergeben. Die Produkthaftung bezieht sich nur auf Personenschäden oder Sachschäden (an anderen Sachen als dem betroffenen Produkt), die auf einem Produktfehler beruhen.

In Betracht kommen aber kaufrechtliche Ansprüche gegen den Verkäufer:

- Ein „ernster Mangel“ wird in der Regel einen Sachmangel im Sinne des § 434 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) darstellen, der bereits bei Ablieferung des Fahrzeugs vorgelegen hat.

Dem Fahrzeugeigentümer, der das mangelhafte Fahrzeug im Rahmen eines Kaufvertrages erworben hat, stehen daher grundsätzlich kaufrechtliche Gewährleistungsansprüche gegen den Verkäufer zu. (Anmerkung: Diese Ansprüche verjähren allerdings grundsätzlich zwei Jahre nach Ablieferung des Fahrzeugs beim Käufer. Weiter gehende Ansprüche können sich jedoch im jeweils konkreten Einzelfall aus vom Verkäufer, Hersteller oder Dritten gewährten Garantien ergeben.)

Im Rahmen seiner Gewährleistungsrechte hat der Käufer nach § 439 BGB einen Nacherfüllungsanspruch gegen den Verkäufer. Nacherfüllung hat der Verkäufer verschuldensunabhängig zu gewähren.

Dabei kann der Käufer wählen, ob er eine Beseitigung des Mangels oder die Lieferung einer mangelfreie Sache, also eines nicht von dem Mangel betroffenen Ersatzwagens möchte.

- Grundsätzlich steht dem Käufer eines bereits anfänglich mangelhaften Kraftfahrzeugs also ein Anspruch auf Lieferung eines mangelfreien Wagens zu. Der Verkäufer kann jedoch die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung unter bestimmten Umständen ablehnen, etwa wenn diese nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten möglich ist (§ 439 Abs. 4 Satz 1 BGB).
- Findet eine Nacherfüllung durch Beseitigung des Mangels statt, ist das Stellen eines Ersatzwagens während der Dauer der Nacherfüllung beziehungsweise die Übernahme der entsprechenden Kosten nicht von der Nacherfüllungspflicht umfasst. Beides fällt auch nicht unter den Begriff der „zum Zwecke der Nacherfüllung erforderlichen Aufwendungen“, die der Verkäufer nach § 439 Abs. 2 BGB tragen müsste.
- Die Kosten für einen Mietwagen für die Zeit bis zum Abschluss der Nacherfüllung können durch den Fahrzeuginhaber daher nur als Schadensersatz (§ 437 Nr. 3, § 280 BGB) geltend gemacht werden. Dies setzt voraus, dass der Verkäufer die mangelhafte Leistung zu vertreten hat. Dies ist der Fall, wenn der Verkäufer den Mangel verursacht hat, wenn er Kenntnis von dem Mangel hatte oder wenn er diese Kenntnis hätte haben müssen.

Das Vertretenmüssen des Verkäufers wird nach der gesetzlichen Konzeption vermutet (§ 280 Abs. 1 Satz 2 BGB). Kann sich der Verkäufer nicht entlasten, so kann der Käufer grundsätzlich die Kosten für die Anmietung eines gleichwertigen Fahrzeugs für die Zeit, in der er das gekaufte Fahrzeug nicht nutzen kann, ersetzt verlangen.

Kann der Verkäufer dagegen nachweisen, dass ihn kein Verschulden bezüglich der mangelhaften Leistung trifft, so können die Kosten für einen Mietwagen nur unter den Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs wegen Verzögerung der Leistung verlangt werden: Wenn der Käufer (Fahrzeugeigentümer) dem Verkäufer eine angemessene Frist für die Mängelbeseitigung setzt und diese fruchtlos verstreicht, können ab dem Fristablauf (§§ 280 Abs. 1 und Abs. 2, 286, 249 ff BGB) die Kosten für ein gleichwertiges Ersatzfahrzeug verlangt werden.

### **5.3 Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung hier, Verbraucherinnen und Verbraucher besser gegenüber den Fahrzeugherstellern zu schützen?**

Soweit die Frage der Beweislast bei durch Produktfehler bedingten Unfällen betroffen ist, wird auf die Antwort zu Frage 5.1 Bezug genommen. Soweit die verbindlichen europarechtlichen Vorgaben zur Beweislast im Rahmen der Herstellerhaftung überhaupt (begrenzte) Spielräume lassen, erscheint das deutsche Recht angemessen.

Zum in Frage 5.2 angesprochenen Komplex: Die Einführung einer zusätzlichen (unabhängig vom Kaufrecht bestehenden) Haftung des Herstellers, die z.B. eine Nacherfüllung oder die Übernahme von Mietwagenkosten für den Zeitraum bis zur Mängelbeseitigung umfasst, kommt schon deswegen nicht in Betracht, weil die Produkthaftungsrichtlinie nach ständiger Rechtsprechung des EuGH für die darin geregelten Punkte eine vollständige Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezweckt. Es ist den Mitgliedstaaten dementsprechend untersagt, im Interesse des Verbraucherschutzes von der Richtlinie abzuweichen und die Haftung des Herstellers für fehlerhafte Produkte über den europarechtlich definierten Standard auszudehnen. Art. 9 der Richtlinie definiert den ersatzfähigen Schaden. Der Begriff umfasst demnach den durch Tod oder Körperverletzung oder durch die Beschädigung oder Zerstörung einer anderen Sache als des fehlerhaften Produkts verursachten Schaden. Insbesondere Mietwagenkosten für den Zeitraum bis zur Fehlerbehebung sind hierunter nicht subsumierbar. Es verbleibt daher zwangsläufig dabei, dass sich die Sachmängelgewährleistung jeweils im Verhältnis zwischen Käufer und Verkäufer abspielt.

### **6.1 Unter welchen Umständen werden in Bayern nach einem Unfall die verunfallten Autos mit der Rückrufdatenbank des KBA und mit Rapex-Daten abgeglichen (bitte mit Angaben zur Häufigkeit und den Ergebnissen)?**

Unfallbeteiligte Fahrzeuge werden im Rahmen der Verkehrsunfallaufnahme in den polizeilichen Fahndungs- und Informationssystemen überprüft.

Eine zusätzliche Überprüfung im Hinblick auf Rückrufaktionen des Kraftfahrt-Bundesamtes oder bezüglich der Rapex-Liste erfolgt im Regelfall nicht.

Eine automatisierte Recherche zur Häufigkeit und den Ergebnissen solcher weitergehenden Überprüfungen im Sinne der Anfrage ist im polizeilichen Datenbestand nicht möglich. Die Beantwortung würde durch eine entsprechende Beauftragung zur notwendigen retrograden Erhebung und Zusammenführung dieser Daten zu einem erheblichen und nicht vertretbaren zeitlichen und personellen Aufwand bei allen Polizeiverbänden in Bayern führen.

### **6.2 Sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit, einen solchen Abgleich nach Unfällen standardmäßig durchzuführen?**

Nein.

### **6.3 Wenn nein, warum nicht?**

Weiter gehende Überprüfungen im Sinne von Frage 6.1 werden ggf. bei Vorliegen eines Verdachts durchgeführt. Die Notwendigkeit, einen solchen Abgleich nach Verkehrsunfällen standardmäßig durchzuführen, obwohl sich im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme keine Hinweise auf eine technische Unfallursache ergeben, wird daher nicht gesehen.

- 7.1 Kommt das KBA nach Ansicht der Staatsregierung seiner Aufsichtspflicht gegenüber Autoherstellern ausreichend nach?**
- 7.2 Sieht die Staatsregierung Handlungsbedarf für eine Verschärfung der Rückrufpraxis des KBA?**
- 7.3 Sieht die Staatsregierung die aktuelle Praxis des KBA im Umgang mit möglicherweise mangelhaften Fahrzeugen im Einklang mit der EU-Richtlinie für Produktsicherheit?**

Die diesbezügliche Bewertung obliegt ausschließlich dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Aufsichtsbehörde des Kraftfahrt-Bundesamtes.

- 8.1 Welche Gründe sieht die Staatsregierung für die Verdoppelung der Rückrufzahlen aufgrund von ernsten Mängeln in den letzten fünf Jahren?**
- 8.2 Welche Konsequenzen müssen nach Auffassung der Staatsregierung aus der Verdoppelung der Rückrufzahlen aufgrund von ernsten Mängeln gezogen werden?**

Hinsichtlich der Gründe wird auf die öffentlich zugänglichen Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes verwiesen. Dieses führt die hohe Zahl auf die im Jahre 2015 gestarteten Rückrufmaßnahmen zur Diesel-Abgasthematik und auf Airbag-Rückrufe diverser Hersteller zurück.

Quelle: [https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Rueckrufe/rueckrufe\\_inhalt.html](https://www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Rueckrufe/rueckrufe_inhalt.html)

Die Bewertung der aktuellen Berichterstattung und die Entscheidung über Konsequenzen obliegt ausschließlich dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Aufsichtsbehörde des Kraftfahrt-Bundesamtes.