

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Bärbel Höhn, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/11116 –**

### Angaben bei der Typgenehmigung von PKW

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Laut der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 müssen Autohersteller bei der Beantragung der Typgenehmigung folgende Auflagen erfüllen (Artikel 3, Nummer 9):

„Bei der Beantragung einer Typgenehmigung belegen die Hersteller der Genehmigungsbehörde jedoch, dass die NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungseinrichtung nach einem Kaltstart bei –7 °C innerhalb von 400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Arbeiten ausreichend hohe Temperatur erreicht, wie in der Prüfung Typ 6 beschrieben.

Darüber hinaus macht der Hersteller der Genehmigungsbehörde Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems (AGR) einschließlich ihres Funktionierens bei niedrigen Temperaturen.

Diese Angaben umfassen auch eine Beschreibung etwaiger Auswirkungen auf die Emissionen.

Die Genehmigungsbehörde erteilt keine Typgenehmigung, wenn die vorgelegten Angaben nicht hinreichend nachweisen, dass die Nachbehandlungseinrichtung tatsächlich innerhalb des genannten Zeitraums eine für das ordnungsgemäße Funktionieren ausreichend hohe Temperatur erreicht.

Auf Verlangen der Kommission legt die Genehmigungsbehörde Angaben zur Leistung der NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungseinrichtungen und des AGR-Systems bei niedrigen Temperaturen vor.“

1. Bei welchen der im Rahmen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ untersuchten Pkw-Modelle wurde ein sogenanntes Thermofenster festgestellt, also eine Minderung oder gar Abschaltung der Abgasreinigung bei Über- oder Unterschreitung einer bestimmten Außentemperatur?

Hierzu wird auf den Bericht der Untersuchungskommission verwiesen.

2. Bei welchen dieser betroffenen Modelle haben die Hersteller bei der Typgenehmigung Angaben im Rahmen der im Einleitungstext dargestellten Durchführungsverordnung gemacht, also hinsichtlich des ordnungsgemäßen Arbeitens der NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungseinrichtung bei –7 °C innerhalb von 400 Sekunden sowie des Funktionierens des AGR-Systems bei niedrigen Temperaturen und der entsprechenden Auswirkung auf die Emissionen?
3. Falls es Angaben in diesem Zusammenhang gab, welche konkreten Ausführungen gab es hier für die einzelnen Modelle (bitte anonymisierten Text aus den Unterlagen zur Typgenehmigung bereitstellen, ggf. ohne Nennung des jeweiligen Modells und Herstellers, gerne auch in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages)?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 3 gemeinsam beantwortet.

In allen vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilten Emissionstypgenehmigungen sind die notwendigen Angaben gemacht worden. Da aufgrund der Angaben Rückschlüsse auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Hersteller möglich wären, kann die Übersendung einer solchen Tabelle nicht erfolgen.

4. Falls es Herstellerangaben im Rahmen der oben erwähnten Durchführungsverordnung für die in der Frage 2 herausgestellten Modelle gab:
  - a) Wie und in welcher Form hat das Kraftfahrt-Bundesamt diese Ausführungen hinsichtlich illegaler Abschaltvorrichtungen geprüft?
  - b) Und wie hat es im konkreten Einzelfall je nach Modell/Hersteller im Rahmen der Typgenehmigung über die Zulässigkeit entschieden?

Die genannten Angaben sind in den Antragsunterlagen enthalten. Hinweise auf illegale Abschaltvorrichtungen ergaben sich hierbei nicht.

5. Liegt nach Ansicht der Bundesregierung eine illegale Abschaltvorrichtung vor, wenn bei Plusstemperaturen im Außenbereich der SCR-Kat im normalen Betrieb auf der Straße die Harnstoffeindüsung nicht einsetzt, obwohl er laut der vorgenannten Verordnung bei –7 °C nach kurzer Zeit funktionieren muss?

Die Frage müsste im Einzelfall unter Berücksichtigung der zusätzlichen Emissionsstrategie (AES) oder auch der in Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 niedergelegten Ausnahmen geprüft werden.

6. Haben die in der Frage 2 genannten Fahrzeuge mit SCR-Katalysator (SCR: selective catalytic reduction) im Rahmen der Typgenehmigung einen Nachweis geführt, dass die NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungseinrichtung, also der SCR-Katalysator, nach einem Kaltstart bei –7 °C innerhalb von 400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Arbeiten ausreichend hohe Temperatur erreicht hat?
7. Falls ja, wurde dies vom Kraftfahrt-Bundesamt überprüft, und wenn ja, in welcher Form?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 6 und 7 gemeinsam beantwortet.

Bei den vom KBA genehmigten Fahrzeugen wurde durch den Technischen Dienst im Prüfbericht bestätigt, dass bei einem Kaltstart bei –7 °C innerhalb von

400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Funktionieren ausreichend hohe Temperatur erreicht wird, wie in der Prüfung Typ 6 beschrieben.

8. Geht die Bundesregierung insgesamt davon aus, dass die in der Frage 2 genannten Modelle die entsprechenden Vorgaben aus der Durchführungsverordnung erfüllen?

Die Vorgaben der Durchführungsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 692/2008) stellen an die Fahrzeuge keine Leistungsanforderungen in Form konkret zu erfüllender Emissionswerte.

9. Wie wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die CO<sub>2</sub>-Werte in den Typengenehmigungen für die Autos von VW ermittelt, die illegale Abschalt-einrichtungen installiert hatten – mit oder ohne illegale Abschalt-einrichtungen?
10. Welche rechtlichen Folgen hätte eine Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Werte für die Typengenehmigung ohne eine funktionierende Abgasreinigung?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die CO<sub>2</sub>-Typengenehmigungswerte der Fahrzeuge mit unzulässiger Abschalt-einrichtung wurden mit dieser ermittelt. Aufgrund der Verwendung einer unzulässigen Abschalt-einrichtung wurde die Volkswagen AG mit Bescheid des KBA vom 14. Oktober 2015 veranlasst, die Vorschriftsmäßigkeit der betreffenden Fahrzeuge herzustellen. Bei den Freigaben für die erforderlichen Umrüstungen wurde auch die Einhaltung der ursprünglichen CO<sub>2</sub>-Werte überprüft.

