

Die Veröffentlichung der CO₂-Werte im Abschlussbericht halte ich für wichtig und notwendig. Die Ergebnisse liegen vor, sind nicht an sich kritisiert worden, sondern nur deren Interpretation, und alle hatten die Möglichkeit dazu Stellung zu nehmen. Wir haben CO₂ auch als einen wichtigen Bestandteil des Projekts von Beginn an formuliert, dem sollte Rechnung getragen werden.

Ein „Dankschreiben“ an die Hersteller kann ich mir zudem von „offizieller Seite“ aus kaum vorstellen, immerhin haben die OEMs alles, und auch die Stellungnahmen, im eigenen Interesse gemacht und auch keine weiteren Beiträge zum Projekt geleistet. Aber gut, vielleicht könnte so ein Schreiben bei Bedarf ja vom TÜV Nord kommen, dagegen hätte ich nichts einzuwenden.

Grüße
Oliver Eberhardt

Von: [REDACTED]@kba.de [mailto:[REDACTED]@kba.de]
Gesendet: Montag, 7. Mai 2012 15:06
An: [REDACTED]@bast.de
Cc: [REDACTED]@bmvbs.bund.de; [REDACTED]@uba.de; Eberhardt, Oliver; [REDACTED]@tuev-nord.de; [REDACTED]@kba.de; [REDACTED]@kba.de
Betreff: AW: FU-Projekt

Hallo Herr Dr. Bugsel,

da ich bis zum 2. Mai im Urlaub war, komme ich leider erst heute dazu Ihr Schreiben vom 25.04.2012 mit den drei Punkten

- a) Protokoll der Besprechung mit Volkswagen
- b) Erwidernsschreiben an Daimler
- c) Stellungnahme Fiat

zu beantworten.

Da mittlerweile sämtliche Stellungnahmen der betroffenen Hersteller vorliegen (VW war zum Gespräch da) ist für mich erwähnenswert, dass BMW eine ausführliche wie auch sachgerechte Stellungnahme abgegeben hat. BMW hat CO₂-Daten aus dem von BMW durchgeführten Stichprobenverfahren (gemäß Vorschrift) übermittelt und damit auch nachgewiesen, dass der Typprüfwert in der Produktion eingehalten wird. Dabei wurde dokumentiert, dass, wie in der Vorschrift vorgesehen, ein Entwicklungskoeffizient von 0,92 berücksichtigt worden ist. BMW hat weiterhin auf einige Einflussfaktoren hingewiesen, die von der Vorschriftenseite unterschiedlich einfließen können und damit eine Vergleichbarkeit der CO₂-Messwerte nur schwer erlauben.

Die Besprechung mit Volkswagen zeigte, dass VW in der Einschätzung zur derzeitigen Vorschriftenlage bei der CO₂-Ermittlung ähnlich liegt wie BMW. Es wurde von VW dargestellt, dass die gesetzlichen Randbedingungen bei der Ermittlung von Verbrauchswerten eine signifikante Bandbreite der Ergebnisse ermöglichen. Auch VW konnte in der Besprechung mit eigenen CoP-Messdaten aus dem statistische Verfahren nachweisen, dass der CO₂-Typprüfwert im Produktionsbetrieb eingehalten wird. Wobei ich es in der Besprechung so verstanden habe, dass VW neben dem Entwicklungskoeffizient von 0,92 noch weitere 4% (80-1268-EWG Abschnitt 6.5.1 bzw. 11.1) mit berücksichtigt hat.

Daimler wie auch Fiat haben in ihren Stellungnahmen Daten von eigens durchgeführten CO₂-Messungen beigelegt. Nach meiner Einschätzung liefern beide Hersteller mit dem Datenmaterial keinen Beweis für die Einhaltung der Typprüfwerte in der Produktion. Die Daimler-Unterlage ist nicht in allen Punkten verständlich, zumal auch keine Aussage über verwendete Faktoren gemacht wird. Fiat hat noch einige fachliche Aussagen hinsichtlich der Abweichungen hinzugefügt und verweist letztlich auch auf die unklare Vorschriftenlage.