

Von: Pietsch, Klaus
Gesendet: Donnerstag, 26. Mai 2016 14:21
An: [REDACTED]
Cc: 'Ref-LA27'; Wummel, Mark
Betreff: 2016-05-17 Kleine Anfrage 18-8445 Abstimmung_mit_LA27 (vollständig)
Anlagen: 2016-05-17 Kleine Anfrage 18-8445 Abstimmung_mit_LA27.doc

Hallo [REDACTED]

hier ist die vollständige Kleine Anfrage 8445. Das KBA hat damit zu dieser Kleinen Anfrage alles erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Pietsch

- 3 -

Dass bei Stickstoffoxiden (NO_x) die realen Emissionen auf der Straße höher als die gesetzlichen Grenzwerte waren und sind ist schon länger bekannt. Diese Ergebnisse wurden auch kontinuierlich im sog. *Handbuch für Emissionsfaktoren* dokumentiert. Dies war jedoch kein Beleg für Manipulationen. Auch ein möglicher Konflikt zwischen dem sog. „Motorschutz“ und der Wirkung der Abgasnachbehandlung konnte allein aufgrund der höheren realen Emissionen nicht identifiziert werden. Hierzu bedurfte es weitergehender Untersuchungen, wie sie nun durch die Untersuchungskommission des BMVI vorgenommen wurden und werden.

Aus grundsätzlicher technischer Betrachtung heraus besteht jedoch nur ein sehr geringer Bedarf, Abgasnachbehandlungssysteme aus Gründen des Motorschutzes abzuschalten. Dies muss jedoch im Einzelfall überprüft werden.

Kommentar [PK1]: Diese Bewertung ist weder gefragt noch in Ihrer pauschalen Aussage im Verwaltungsverfahren hinnehmbar.

Vorschlag:
Ob eine Emissionsstrategie zulässig ist, die Reduzierungen der Abgasnachbehandlung aus Gründen des Motorschutzes vorsieht, muss im Einzelfall entschieden werden.

Frage 8:

Wie erklärt sich die Bundesregierung die massive NO_x-Erhöhung bei RDE-Tests beim untersuchten Audi A 6 2.0 l Euro 6?

Antwort:

Antwortbeitrag von LA 27 in Abstimmung mit KBA

Wie im Untersuchungsbericht aufgeführt diente die Nutzung der für neue Fahrzeugtypen ab dem 01.09.2017 gesetzlich vorgeschriebenen RDE-Messung als zusätzlicher Indikator. Der Audi A 6 2.0 l lag in allen durchgeführten NEFZ-Tests unterhalb der Grenzwerte. Auf Grund der Testergebnisse erfolgte die Zuordnung zur Gruppe I des Untersuchungsberichtes. Der untersuchte Audi A 6 2.0 l besitzt eine Typgenehmigung gemäß Euro 6, welche die RDE-Messung nicht beinhaltet. Diese wird erst ab Euro 6c gefordert. Die RDE-Messergebnisse der Euro-6-Fahrzeuge der Gruppe I variieren in einer Bandbreite des 0,4- bis 5,0-fachen und betragen im Durchschnitt ca. das 2,5-fache des derzeitigen NEFZ-NO_x-Grenzwertes von 80 mg/km. Gleichwohl diese gemessenen Emissionserhöhungen derzeit als vorschriftenkonform bewertet werden, ist es Ziel der Bundesregierung bei zukünftigen Fahrzeugkonzepten diese Emissionen weiter zu mindern.

Frage 9:

Welche konkreten Zweifel bestehen seitens der Bundesregierung hinsichtlich der Zulässigkeit der Abschalteinrichtung aus Motorschutzgründen beim untersuchten Audi A6 V6 3.0 l Euro 5?

Antwort:

Antwortbeitrag von KBA

42

Die Emissionstypgenehmigung für dieses Modell wurde durch die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates erteilt. Insofern obliegt die Einschätzung dieser Genehmigungsbehörde und nicht dem KBA.

Audi hat dem KBA jedoch mitgeteilt, dass an diesem Modell im Sommer 2016 eine freiwillige Optimierungsmaßnahme stattfinden wird, die zu einer signifikanten Verbesserung der Stickoxidemissionen führen soll.

Frage 10:

Warum wurden bei der Untersuchung des Opel Zafira 1.6 l Euro 6 keine Angaben zu RDE-Messungen gemacht?