



Wortprotokoll der 50. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 2. November 2015, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 4

- a) Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen

BT-Drucksache 18/6325

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Berichterstatter/in:

Abg. Arno Klare [SPD]

- b) Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zum Schutz der Verbraucher - Unzutreffende Angaben beim Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW beenden

BT-Drucksache 18/6070

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Berichterstatter/in:

Abg. Arno Klare [SPD]



- c) Antrag der Abgeordneten Oliver Krischer, Kerstin Andreae, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen
- Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie
sichern**

BT-Drucksache 18/6334

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Arno Klare [SPD]

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Lay, Caren Menz, Birgit Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Tagesordnungspunkt 1

a) Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen

BT-Drucksache 18/6325

b) Antrag der Abgeordneten Christian Kühn (Tübingen), Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zum Schutz der Verbraucher - Unzutreffende Angaben beim Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW beenden

BT-Drucksache 18/6070

c) Antrag der Abgeordneten Oliver Krischer, Kerstin Andreae, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen - Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern

BT-Drucksache 18/6334

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrte Damen und Herren, einige Abgeordnete sind noch im Zulauf aus unterschiedlichen Veranstaltungen. Ich begrüße Sie ganz herzlich zu unserer Jubiläumssitzung, es ist heute die 50. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Grundlage unserer öffentlichen Anhörung sind die drei vorliegenden Anträge zum Thema Herstellerangaben zu Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch von Pkw. Es handelt sich im Einzelnen um den Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen“ auf Drucksache 18/6325 sowie um die beiden Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Zum Schutz der Verbraucher – unzutreffende Angaben beim Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von Pkw beenden“ auf Drucksache 18/6070 und „Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen – Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern“ auf Drucksache 18/6334.

Ich begrüße heute ganz herzlich folgende Sachverständige: Herrn Dr. Ulrich Eichhorn vom Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA e.V.), Herrn Prof. Reinhard Kolke vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club e.V. (ADAC e.V.), Herrn Erik Pellmann von der DEKRA e.V., Herrn Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH e.V.), Herrn Heinz Steven von der Firma Datenanalysen und Gutachten (Data Analysis and Consultancy) sowie Herrn Ekhard Zinke vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Ihnen allen ein herzliches Willkommen. Wir bedanken uns, dass Sie uns schriftliche Stellungnahmen übermittelt haben. Sie sind abrufbar im Internet, liegen aber auch hier in Papierform aus.

Ich darf noch einmal bekannt geben, wie die Anhörung vom Verfahren her abläuft. Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements von Sachverständigen geben soll. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich – in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit – weitere Fragerunden anschließen werden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Wir haben einen Beschluss der Obleute, wonach die Redezeit für die Abgeordneten drei Minuten beträgt. Dazu wird auf dem Monitor jeweils die Zeit eingeblendet. Die angesprochenen Sachverständigen antworten unmittelbar, und dann kommt der nächste Fragesteller an die Reihe. Wir haben uns auf einen Zeitrahmen von insgesamt anderthalb Stunden verständigt. Im Bedarfsfall kann die Sitzung aber auch maximal um eine halbe Stunde erweitert werden. Das werden wir dann sehen. Ich setze wie immer das Einverständnis des Ausschusses voraus, dass auch stellvertretende Mitglieder und Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse Fragen stellen können. Es spricht niemand dagegen, dann ist das so vereinbart. Ferner werden wir von dieser Anhörung ein Wortprotokoll erstellen. Deswegen ist es wichtig, dass Sie das Mikrofon benutzen und Ihren Namen sagen, bevor Sie antworten. Das Wortprotokoll wird den Sachverständigen, aber auch allen anderen Interessierten zugänglich sein. Wir werden es auch ins Internet einstellen. Wir beginnen jetzt mit der CDU/CSU-Fraktion, mit dem Kollegen Wittke, bitteschön!



Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, ich weiß, es wird gleich jeder andere Kollege auch noch sagen, der nach mir das Wort ergreift: Wir danken Ihnen erst einmal ganz herzlich für die Stellungnahmen, die Sie abgegeben haben. Wir bedanken uns auch dafür, dass Sie hier heute Rede und Antwort stehen. Ich will meine ersten beiden Fragen gleich zu Beginn stellen, und zwar eine erste Frage an das Kraftfahrt-Bundesamt und an die DEKRA. Inwieweit halten Sie bei einem möglichen signifikanten Rückgang der Dieselflotte in Deutschland die ambitionierten CO₂-Ziele in Deutschland noch für erreichbar? Gerade bei den Langstreckenfahrten und bei den Langstreckenflotten kann die Dieselseltechnologie einen wesentlichen Betrag zur CO₂-Minderung leisten.

An den Verband der Deutschen Automobilindustrie geht die folgende Frage: Es ist seit langem bekannt, dass es bei Labormessungen und bei Messungen auf der Straße – im Übrigen nicht nur bei VW, sondern auch bei allen anderen deutschen und ausländischen Automobilherstellern, also bei allen Automobilherstellern – zu unterschiedlichen Werten kommt. Dies ist auch der Europäischen Union bekannt. Wie erklären Sie sich diese Differenz – ich meine nicht nur technisch, sondern insbesondere auch politisch – und welchen Handlungsbedarf sehen Sie? Glauben Sie, dass die jüngsten Beschlüssen, die in Brüssel dazu gefasst worden sind, ausreichen, um die Resultate, die mit den beiden Testverfahren – also auf der Straße und im Labor – erzielt werden, wieder näher aneinander anzugleichen?

Vorsitzender: Dankeschön! Dann fangen wir mit dem Kraftfahrtbundesamt an, Herr Zinke.

Ekhard Zinke (KBA): Vielen Dank, Herr Wittke. Zunächst zu der Frage, inwieweit die CO₂-Ziele erreichbar sind mit und ohne Diesel. Eine Beantwortung dieser Frage traue ich mir in dieser Form nicht zu. Allerdings darf ich Ihnen versichern, dass die Dieselseltechnologie, der Dieselmotor als solcher, einen wesentlichen Beitrag zur Eindämmung der klimaschädlichen Gase liefert, weil er deutlich effizienter ist als andere Verbrennungsmotoren, das heißt, dass auch die CO₂-Emissionen

erheblich geringer sind. In diesem Zusammenhang ist vielleicht auch interessant zu erfahren, dass diese Einschätzung selbst von der EPA – der amerikanischen Environmental Protection Agency – geteilt wird. Auch sie hält die Dieselseltechnologie nach wie vor für eine wirksame Technologie, um die klimaschädlichen Gase auf Dauer zu reduzieren.

Vorsitzender: Nun die DEKRA, bitteschön Herr Pellmann.

Erik Pellmann (DEKRA e.V.): Ich kann mich den Worten von Herrn Zinke grundsätzlich anschließen. Auch der DEKRA fällt es prinzipiell schwer, eine Aussage bezüglich der Einhaltung der CO₂-Ziele zu treffen. Das ist eine schwierige Fragestellung. Jedoch ist ganz klar anzumerken, dass der Dieselmotor eine Energiequelle darstellt, die einen sehr hohen Wirkungsgrad hat, gerade im Vergleich zum Otto-Motor und dass es aus unserer Sicht schon großen Sinn macht, gerade größere Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die längere Strecken zurücklegen, mit einem solchen Aggregat auszurüsten. Denn gegenüber modernen Ottomotoren kann man dadurch eine CO₂-Einsparung von ungefähr mit 15 Prozent erreichen. Aus unserer Sicht ist daher der Dieselmotor auch in Zukunft eine wichtige Antriebsquelle.

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Dr. Eichhorn.

Dr. Ulrich Eichhorn (VDA e.V.): Herr Wittke, herzlichen Dank für die Frage. Die Unterschiede zwischen dem, was auf der Rolle und dem, was auf der Straße gemessen wird, haben im Prinzip drei Ursachen. Zum Teil gehen die Unterschiede darauf zurück, dass hier unterschiedliche Messverfahren angewandt werden, die auch unterschiedliche Ziele verfolgen. Die Messung auf dem Prüfstand dient vor allem dazu, die Vergleichbarkeit, die Reproduzierbarkeit und die Nachvollziehbarkeit sicherzustellen und dem Hersteller, der Typ-genehmigenden Behörde und letztlich auch dem Verbraucher Rechtssicherheit zu gewähren. Es geht hier also darum, ganz exakt bestimmte Randbedingungen und ein bestimmtes



Fahrprofil usw. zu herzustellen, um bei jeder Messung – mit sehr geringen Abweichungen – zu selben Ergebnis zu gelangen. Auf der Straße ist natürlich alles anders. Hier fahre ich ganz unterschiedliche Fahrprofile, das Wetter ist unterschiedlich, es fährt mal einer vor oder hinter mir. Wir wissen aus langen Messreihen, dass die Fahrweise und das Einsatzprofil immer den größten Einfluss ausüben. Man kann auch eine Analogie zum Verbrauch ziehen, obwohl wir das hier grundsätzlich sauber trennen müssen. Wenn ich die ganze Zeit im Stau fahre, habe ich einen fast ins Unendliche gehenden Kraftstoffverbrauch. Wenn ich hingegen mit 80 über die Landstraße rolle, liegen fast alle Autos unter dem Normverbrauch. Dennoch braucht man den Rollenprüfstand bzw. den auf dem Rollenprüfstand ermittelten Normverbrauch und auch die Abgasemission, um sicher und vergleichbar messen und eine vernünftige Information vermitteln zu können. Angaben zum Verbrauch erheben nicht den Anspruch, repräsentativ für die Fahrweise jeder einzelnen Person und den Verbrauch jedes einzelnen Fahrzeuges zu sein, sondern einen Orientierungswert für die Effizienz des Fahrzeuges zu vermitteln.

Nun zu den Abgasen. Die Unterschiede zwischen den Ergebnissen, die bei dem gesetzlich vorgeschriebenen Zyklus auf der Rolle ermittelt werden, und denen, die man auf der Straße seit einiger Zeit messen kann, sind natürlich schon sehr lange bekannt. Seit 1995 geben die Behörden – in diesem Fall das Umweltbundesamt und einige ähnliche Behörden anderer Länder – das sogenannte Handbuch für Emissionsfaktoren, das gerade schon angesprochen wurde – heraus, das für die Berechnung der Luftqualität die entsprechenden Faktoren sehr fein differenziert zur Verfügung stellt. Herr Steven hat das in seinem Statement auch schon klar dargelegt. Es ist also nicht überraschend, dass der Laborgrenzwert, der unter ganz anderen Bedingungen ermittelt wird als der Straßenwert, sich von letzterem unterscheidet. Jeder, der sich mit dem Thema befasst, kennt das seit langem. Allerdings sind die Unterschiede – vor allem beim Stickoxyd – über die letzten Jahre hinweg deutlich geringer geworden. Wenn ich die letzte Ausgabe des Handbuchs für Emissionsfaktoren zugrunde lege, dann hat es dort noch einen Unterschied – ich spreche jetzt bewusst in Milligramm pro Kilometer, weil das die physikalische Einheit ist – zwischen dem Laborwert und dem

auf der Straße gemessenen Wert von durchschnittlich ca. 400 bis 500 Milligramm pro Kilometer gegeben. Bei Euro 6 sind es nur sogar nur noch ca. 150. Die Abweichung ist also deutlich geringer geworden. Der RDE, der jetzt vorgeschrieben ist, ist deshalb so ambitioniert und so schwierig einzuhalten, weil es bisher für die Emissionen auf der Straße überhaupt keine Grenzwerte gibt. Es gibt nur die Grenzwerte, die auf dem Prüfstand und im vorgeschriebenen Verfahren einzuhalten sind. Diese Grenzwerte auf die Straße zu übertragen, dafür dient das, was ich eben beschrieben habe. Erstmals hat die Kommission jetzt einen Grenzwert festgelegt, und das 2,1-Fache des Grenzwertes aus dem Prüfstand ist deshalb eine scharfe Anforderung, weil aus all dem Gesagten auch folgt, dass die Messgenauigkeit auf der Straße ganz erheblich ist. Die Untersuchungen des JRC – des kommissionseigenen Forschungsinstituts – zeigen Streuungen, die in einer Größenordnung zwischen 40 und 80 Milligramm pro Kilometer liegen. Und das spiegelt im Wesentlichen der Faktor 1,5 für das Jahr 2020 wider und der Faktor 2,1 für das Jahr 2017. Dazu kommt natürlich noch, dass der kurzfristige Faktor den heutigen Stand der Technik auch irgendwie abbilden muss. Die Untersuchungen wiederum des kommissionseigenen Instituts JRC und auch die des ADAC und der Deutschen Umwelthilfe zeigen, dass diese 2,1 nur von ca. 20 Prozent – plus/minus, je nachdem, welche Studie man zugrunde legt – der heutigen Fahrzeuge eingehalten werden. Die Autoindustrie hat also in den nächsten 4 Jahren fast alle Modelle, die heute in der Produktion sind, nach zu entwickeln. Das wirft sowohl ein Kosten- als auch ein Kapazitätsproblem auf.

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt ist Frau Kollegin Leidig von der Fraktion DIE LINKE. an der Reihe. Ich bitte darum, immer nur zwei Sachverständige anzusprechen. Das war jetzt die Ausnahme bei Herrn Wittke.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Vielen Dank! Ich möchte vorweg schicken, dass es hier nicht nur um VW geht – darin sind wir uns, glaube ich, alle einig – sondern dass wir es hier mit einem grundlegenden Problem zu tun haben, das – so würde ich es einmal beschreiben – darin besteht, dass



die Autos im Durchschnitt immer größer und immer schwerer und mit immer stärkeren Motoren ausgerüstet werden, während zugleich die Grenzwerte abgesenkt werden. Und diese Absenkung hat ja ihren guten Grund. Insofern habe ich gerade das letzte Statement mit Verwunderung zur Kenntnis genommen, in dem gesagt wurde, dass die Grenzwerte sozusagen für den Prüfstand gemacht werden. Das wäre ja völlig grotesk, denn die Grenzwerte werden doch letztlich festgelegt, um die Menschen vor den Giften in den Abgasen zu schützen. Die Grenzwerte werden für die Wirklichkeit gemacht, sonst haben die Menschen ja nichts davon. Durch die Folgen der Luftverschmutzung sterben jedes Jahr hunderttausende von Menschen vorzeitig. Das ist also nichts, was sozusagen in irgendeinem Labor stattfindet, sondern in der Realität. Und natürlich müssen die Grenzwerte in der Wirklichkeit, also auf der Straße, eingehalten werden, sonst sind sie wertlos.

Ich würde gern zwei Fragen an Herrn Resch stellen. Die erste Frage bezieht sich auf die Forderung nach einer unabhängigen Kontrollbehörde, die auch Sie in Ihrem Statement noch einmal gestellt haben. Da würde mich Folgendes interessieren: Weshalb halten Sie es für notwendig, dass es andere Zulassungs- und Kontrollmechanismen geben muss, und weshalb halten Sie die bisherigen für unzureichend oder für falsch. Was sind da Ihre Erfahrungen? Was wissen Sie darüber? Das ist der erste Fragenteil, der ein bisschen umfassender ist. Denn an Zulassung und Kontrolle sind ja unterschiedliche Organisationen, auch unterschiedliche politisch Verantwortliche, beteiligt.

Meine zweite Frage bezieht sich auf die technische Machbarkeit. Trifft es zu, wie ich jetzt gerade vernommen habe, dass es im Grunde gar nicht möglich ist, die Grenzwerte auf der Straße einzuhalten, und dass die Automobilindustrie in Europa daher eine Schonfrist braucht, innerhalb derer sie quasi das Doppelte in die Luft blasen kann. Faktor zwei bedeutet ja das Doppelte, wenn ich es richtig verstanden habe. Ist das so oder gibt es aus Ihrer Sicht Möglichkeiten, die Autos zügig bzw. unverzüglich so zu gestalten, dass sie die Grenzwerte auch auf der Straße einhalten?

Vorsitzender: Herr Resch, bitteschön!

Jürgen Resch (DUH e.V.): Ich gehe gern auf die Erfahrungen mit den Kontrollen ein, denn die Deutsche Umwelthilfe hat – Herr Zinke und ich haben uns dazu vorhin gerade noch einmal ausgetauscht – im Jahr 2007 schon einmal auf Fehlfunktionen bei Dieselpartikelfiltern hingewiesen. Wir haben dann in einer relativ hektischen Aktion 100.000 Fahrzeuge gehabt, die schon mit nicht funktionierenden Abgasreinigungsanlagen ausgestattet waren. Seit dem Jahr 2007 gibt es in Deutschland – und eben nicht nur in den USA – Hinweise darauf, dass die Abweichungen, die Herr Eichhorn mit drei normalen Geschichten zu umschreiben versucht hat und die ich noch um den Aspekt Betrug ergänzen möchte, dass diese Abweichungen zunehmen. In der Tat hat es zum Beispiel bei den CO₂-Emissionen, also beim Spritverbrauch, zur Jahrtausendwende Abweichungen von 6 oder 7 Prozent gegeben. Darüber haben wir Umweltverbände uns durch die Bank geärgert und gesagt, dann müssen eben die Nebenverbraucher, wie etwa Klimaanlage, künftig mit einbezogen werden. Wir liegen heute bei über 40 Prozent, und einzelnen Fahrzeugherstellern wie Daimler hat ICCT gerade sogar 50 Prozent Abweichung festgestellt. Das hat auch steuerliche Auswirkungen. Es verringert die Einnahmen aus der Kfz-Steuer um fast zwei Mrd. Euro. Sehr viel schlimmer noch steht es mit den Abweichungen bei den NOX-Emissionen. Das vorhin angesprochene Handbuch der Emissionsfaktoren hat gerade für Euro 3 – wenn die Zahlen so stimmen, wie die Deutsche Welle sie jetzt noch einmal zusammengestellt hat – festgestellt, dass bei einem Grenzwert von 500 Milligramm NOX Realemissionen von 735 Milligramm erreicht werden. Das entspricht einer Überschreitung um 50 Prozent. Jetzt springe ich mal zurück in das Jahr 2006, da sind wir bei ICCT bei einem Faktor von 7,1, liegen also ein Vielfaches darüber. Daher sehen wir hier das Problem, dass die Abweichungen, die wir festgestellt haben, offensichtlich nicht von Behörden kontrolliert worden sind. Beispielsweise haben wir als Deutsche Umwelthilfe das Bundesverkehrsministerium im Februar 2011 ganz konkret über starke Auffälligkeiten bei einem Euro 6 VW Passat informiert, insbesondere über die NOX-Emissionen. Wir haben ferner bei anderer Gelegenheit Abweichungen bei einem 1er BMW festgestellt und über diese im Jahr 2011 sogar auf einer Pressekonferenz berichtet. Wir haben auch in vielen Besprechun-



gen mit Behörden auf dieses Beispiel hingewiesen – auch auf die 30-fache – das entspricht 3.000 Prozent – Abweichung bei den NOX-Emissionen, die sich ergibt, wenn man bei entsprechenden Messungen etwas ein wenig am Zyklus verändert. Hier möchte ich darauf verweisen, dass die Prüfvorschrift 715/2007 ganz eindeutig besagt, dass die Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems in allen normalen Betriebszuständen sicherzustellen ist. Jetzt komme ich zurück zu der Kernfrage nach der Kontrollbehörde. Wir brauchen – analog zu den Strukturen in den Vereinigten Staaten – eine Kontrollbehörde in Deutschland, die eine ausreichende Distanz zu den Dienstleistungsbehörden hat, und die nicht, wie eben das Kraftfahrzeugbundesamt oder andere nationale Zulassungsstellen, darum werben, darum buhlen, dass Zulassungen bei ihnen und nicht in England, in Irland oder in anderen Ländern durchgeführt werden. Deswegen treten wir nachdrücklich dafür ein, einen wirtschaftsunabhängigen Ansatz zu wählen. Und unser Kernvorschlag würde lauten, diese Überprüfung beim Umweltbundesamt anzusiedeln, die dann eben auch eine größere Distanz zu den Herstellern garantieren und damit sicherstellen würde, dass man sich nicht ins eigene Fleisch schneidet und möglicherweise einen Kunden verliert. Das ist das, was wir im Moment feststellen. Wenn Sie auf die amerikanischen Seiten der EPA in Washington oder Kalifornien klicken, dann finden Sie jedes Jahr viele Eintragungen zu festgestellten Verstößen der Autoindustrie. In den USA gibt es also ganz viele Sünder. Auch die amerikanische Autoindustrie und natürlich auch die deutsche finden Sie dort. Das finden sie bezeichnender Weise bei uns nicht. Wir brauchen also eine entsprechende Kultur, um nachkontrollieren zu können, ob es besser wird. Das Resultat ist, dass wir in den USA bei den CO₂-Emissionen mittlerweile nur noch Abweichungen von zwei Prozent haben und nicht von 40 Prozent wie in Deutschland, weil eben nachkontrolliert wird. Übrigens hatten wir im Februar dieses Jahr Jim Stroke, den ehemaligen kalifornischen Umweltminister, bei uns zu Besuch.

Nun zu der Frage der technischen Machbarkeit. Wir haben die Situation, dass bei der Überprüfung der VWs seinerzeit auch ein SUV eines Süddeutschen Premiumherstellers mitgemessen wurde. Und der hat die knapp doppelt so strengen Grenzwerte der Vereinigten Staaten auf der Straße ein-

gehalten. Wir haben in den letzten Tagen – ich habe mir das noch einmal sehr aufmerksam angeschaut – in den USA verfolgen können, dass die deutschen Autohersteller weiterhin Diesel anbieten und dies mit der Zusicherung verbinden, natürlich die Werte einzuhalten. Und die Vereinigten Staaten haben ganz klar gesagt – in diesem Fall zitiere ich noch einmal Kalifornien bzw. das EPA – dass sie auch Straßenprüfungen durchführen werden. Sie werden der Autoindustrie aber nicht sagen, wie sie das tun. Sie verraten nicht die Zyklen, und sie testen nach – mit entsprechenden Folgen, sofern sie Abweichungen feststellen. Denn die Aussage von Herrn Eichhorn, die ich jetzt schon einige Male gehört habe, dass es sich so wie beim Atmen verhält – dass also der Ausstoß beim Ruhepuls geringer ist als bei Sporttreiben – wenn man mehr macht, gibt es auch mehr Dreck – trifft nicht zu. Bei den Stickoxyden ist sogar das Gegenteil der Fall. Gerade wenn Sie den Motor stärker beanspruchen und damit eine höhere Abgastemperatur erreichen, können Sie, wenn Sie wollen, ganz leicht die Stickoxyde herausfiltern. Es geht also. Daher ist es für uns völlig unverständlich, weshalb die Bundesrepublik Deutschland in Brüssel für diese hohen Abweichungsfaktoren kämpft, die faktisch zu einer dauerhaften Überschreitung des Grenzwertes um 50 Prozent führen würden. Insofern muss ich Sie korrigieren: Es war nicht die Kommission, die den Faktor 2,1 vorgeschlagen hat, sondern es war die Automobilindustrie, die diesen Faktor durchgesetzt hat, und zwar gegen den erbitterten Widerstand der EU-Kommission. Jetzt haben wir die Situation, dass die Autoindustrie in den nächsten Jahren zwei verschiedene Qualitäten bauen wird: die eine Art von Fahrzeugen – die sauberen Dieselfahrzeuge – für die USA, die auch auf der Straße die Werte einhalten müssen. Hier wird also noch ein Sicherheitspuffer eingebaut. Das heißt, ich muss dafür ein paar 100 Euro mehr ausgeben. Technisch ist das alles möglich, das saubere Dieselfahrzeug ist möglich. Für Europa hat man sich hingegen mit Hilfe der Bundesrepublik Deutschland noch einmal für einige Jahre ein Verschmutzungs-Privileg geholt – so wie man es einige Jahre zuvor auch schon für die Partikelemissionen von Benzin-Direkteinspritzern erkämpft hatte, die bis 2017 zehnmal schmutziger sein dürfen als die Dieselmotoren. Faktisch haben wir jetzt bei den RDE-Grenzwerten viermal größere Toleranzen als in den USA. Ich verstehe



nicht, wie dies mit einer Wirtschaftspolitik zugunsten des sauberen Diesels zu vereinbaren ist. Deswegen meine abschließende Bemerkung an dieser Stelle: Wenn wir dem Diesel tatsächlich eine Zukunft geben wollen, dann doch sicherlich nur dadurch, dass dort der Stand der Technik in der Abgasreinigung verbaut wird, damit saubere Diesel nicht nur in den USA, sondern auch in Europa auf die Straße kommen.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Resch! Dann für die SPD-Fraktion der Kollege Klare.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Ich greife dieses Thema doch noch einmal auf. Ich denke, wir sind uns in dieser Runde alle einig, dass Emissionen zu senken sind im Verkehr, im Bereich der Mobilität, und dies nicht nur relativ, sondern auch absolut. Aber genau deshalb muss man natürlich zuvor ein paar methodische Fragen klären. Eine dieser Fragen – ich richte sie jetzt bewusst an den ADAC und die DEKRA – lautet wie folgt: Wenn ich die Prüfstandtests – diese Rollentests – durchführe und sie mit dem Test auf der Straße (RDE) validiere, dann muss das Ergebnis, das bei dem RDE-Messverfahren erzielt wird, reproduzierbar sein und zwar im Sinne der Reliabilität von Tests. Alle, die sich mal mit Test und Statistik befasst haben, wissen, wovon ich spreche. Reliabilität bedeutet, dass die Gleichwertigkeit der Messung garantiert ist. Deshalb lautet meine Frage an die Praktiker: Wie muss ich mir das vorstellen, dieses Zusammenspiel zwischen RDE und diesen Tests, die auf der Rolle stattfinden? Und wie kann man sicherstellen, dass die RDE-Tests wirklich reproduzierbar sind? Denn wenn sie es nicht sind und dort sozusagen Abweichungen stattfinden, dann haben wir das Problem der Rechtsunsicherheit, also einen Zustand, der nicht gerade verbraucherfreundlich ist. Außerdem haben wir die gleichen kritischen Stimmen in den Medien, wie wir sie heute auch haben. Deshalb noch einmal meine Frage: Wie sieht so ein valides Testsetting, das aus Prüfstandtest und RDE besteht, wirklich aus?

Vorsitzender: Danke! Herr Prof. Kolke, bitte.

Prof. Reinhard Kolke (ADAC e.V.): Wir haben schon gelernt, dass die Einführung der Messung auf der Straße – diese RDE Messung – ab dem Jahr 2017 kommen wird. Wie Sie schon richtig andeuten, Herr Klare, ist es wichtig, dass die Reproduzierbarkeit einer solchen Straßenfahrt gewährleistet ist. Ein gutes Beispiel dafür bilden Messungen, die wir in Stuttgart und München gemeinsam mit der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg sowie mit dem Sachverständigen Herrn Steven, der diese Daten ausgewertet hat, durchgeführt haben. Auch hier werden ganz konkret für die Richtlinienarbeit in Brüssel die Randbedingungen gesetzt um sicherzustellen, dass die Vergleichbarkeit der Messungen im Straßenverkehr mit den entsprechenden Messungen auf dem Abgasprüfstand gegeben ist. Nun gebe ich zu bedenken, dass wir – ungeachtet der notwendigen Vergleichbarkeit – in den Städten vor einer Herausforderung stehen, weil diese im Hinblick auf die Luftgüte und die Luftqualität möglicherweise kurz vor der Einführung verkehrsbeschränkender Maßnahmen stehen. Deutet man die diesbezügliche Diskussion, so besteht das Risiko, dass ADAC-Mitglieder in Zukunft mit ihrem Diesel nicht mehr in die Städte hineinfahren dürfen. Aus diesem Grund weise ich darauf hin, dass die Messung der RDE unter anderem nachweisen wird – und das zeigen wir ja auch, dass die Abgasminderungssysteme, das ist bei einem Benzinfahrzeug der wohlbekanntere geregelte 3-Wege-Katalysator und bei einem Dieselfahrzeug eine Abgasrückführung sowie das System aus Harnstoff und SCR –, dass solche Systeme geeignet sind – und zwar unabhängig von einem neuen europäischen Fahrzyklus, der gerade einmal 5 bis 10 Prozent der realen Fahrten, die Sie jemals unternehmen werden, abdeckt – die Emission um 90 Prozent zu vermindern. Am Ende geht es also nicht allein um die Frage, ob wir, rein rechtlich betrachtet, einen solchen RDE-Fahrzyklus nachvollziehen können. Wie gesagt, dafür werden aktuell die Rahmenbedingungen geschaffen. Außerdem ist – wie Sie sicherlich wissen – der europäische Automobilverband eng in die betreffenden Arbeitsgruppen eingebunden. In diesem Zusammenhang geht es aber sehr wohl auch um die Frage der realen Emissionen. Wir haben daher als ADAC gesagt, dass wir ab 2016 auch jenseits der Fahrzyklen Messungen vornehmen werden. Denn der Endverbraucher ist durch diese Diskussion natürlich maximal verun-



sichert, insbesondere angesichts der vielen Entscheidungen, bis hinunter zur kommunalen Ebene demnächst anstehen. Vor diesem Hintergrund kann man sich heute schon für saubere Technik entscheiden. Das ist im Übrigen saubere Technik von deutschen, aber auch anderen Automobilherstellern. Die Technik ist also bereits verfügbar, und die betreffenden Rahmenbedingungen werden derzeit gesetzt. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass diese RDE-Messungen in Zukunft von ganz vielen Hochschulen – und nicht nur von der West-Virginia-University in den USA – durchgeführt werden. Das wird sozusagen ein fröhliches Hase- und Igel-Spiel werden, vor dem ich mich eigentlich schon ein bisschen fürchte. Da werden natürlich auch Dinge ermittelt, die durchaus diskussionswürdig sind. Insofern bietet es sich an, mit einer sauberen Technik in den Markt zu gehen.

Vorsitzender: Dankeschön! Für die DEKRA nun Herr Pellmann.

Erik Pellmann (DEKRA e.V.): Ich kann die Aussagen von Herrn Dr. Kolke teils unterstreichen, teils gehen unsere Meinungen aber auch ein bisschen auseinander. Herr Dr. Kolke hat gesagt, dass die RDE-Straßenfahrten reproduzierbar seien. An dieser Stelle würde ich intervenieren wollen. Aus unserer Sicht ist die RDE-Fahrt gerade nicht reproduzierbar, und dies aus einem einfachen Grund. Das Ziel von RDE ist ja gerade, bei einer normalen Fahrweise und unter normalen Bedingungen irgendwie einen gesetzlichen Grenzwert einzuhalten. Jetzt gibt es natürlich noch den conformity factor, der hier im Raum steht, mit einem Wert von 2,1. Nun wäre erst einmal zu definieren, was denn eine normale Fahrweise ist und was normale Bedingungen sind. Damit kommen wir zu dem Schluss, dass es hier wenig Reproduzierbares gibt. Wir haben zum Beispiel eine Temperaturspanne, die wir abdecken müssen. Die reicht im extended-Bereich von minus 7 bis plus 35 Grad Celsius. Wir haben auch ein gewisses Höhenprofil, was wir fahren können. Wir haben also sehr viele Randbedingungen, die erfüllt werden müssen. Hier von reproduzierbaren Fahrten zu sprechen, ist daher aus meiner Sicht nicht ganz korrekt. Aber es ist wichtig, dass das Fahrzeug unter

diesen normalen Bedingungen irgendwie den definierten Grenzwert einhält. Das ist aus unserer Sicht ein wichtiger Punkt. Des Weiteren ist RDE prinzipiell sehr gut geeignet, um in Zukunft so genannte Abschaltvorrichtungen zu detektieren. Das ist im Prinzip der einzige verlässliche Anhaltspunkt, um so etwas zu detektieren.

Ferner gab es noch die Frage, wie man eigentlich einen Typ-1-Test auf der Straße reproduzierbar wiederholen oder überhaupt den Nachweis führen kann, dass man von so einer Abschaltvorrichtung sprechen kann. Da war der Ansatz in der Fragestellung im Prinzip schon korrekt. Das Kraftfahrtbundesamt ist gerade dabei, situationsbedingte Nachprüfungen durchführen zu lassen. Im Prinzip führen dies die technischen Dienste der Kategorie A durch, also quasi technische Dienste mit eigenen Prüfeinrichtungen. Und letztlich wird genau dieser Ansatz verfolgt, dass man einen neuen europäischen Fahrzyklus auf dem Rollenprüfstand fährt und dort letztlich den Nachweis führt, dass der Grenzwert eingehalten wird. Dann wird versucht, diese Randbedingungen auf der Straße nachzustellen. Man fährt also letztlich auch wieder einen neuen europäischen Fahrzyklus auf der Straße. Natürlich sind die Umgebungsbedingungen hinsichtlich der Temperatur nicht gerade perfekt. Das muss man auch dazu sagen. Wenn das Fahrzeug nun draußen im Feld im NEFZ unter ähnlichen Randbedingungen den Emissionswert erreicht, dann gibt es aus unserer Sicht prinzipiell erst einmal keinen Anhaltspunkt dafür, dass hier eine unzulässige Abschaltvorrichtung gemäß der ECR-83 oder der Verordnung 715/2007 zur Anwendung kommt. Unserer Ansicht nach werden gerade bei diesem Thema viele unterschiedliche Dinge miteinander vermischt. Man diskutiert zurzeit viel über die Abschaltvorrichtungen. Jedoch haben die wenigsten Fahrzeuge direkt eine Abschaltvorrichtung verbaut. Man muss das Thema im Grunde in drei verschiedene Punkte zerlegen. Erstens geht es aus unserer Sicht um die Optimierung des Typprüfzyklusses. In diesem Fall kann man nicht unbedingt von einer Abschaltvorrichtung im Sinne der ECR-83.216 sprechen. Wenn hingegen im Feld Systeme abgeschaltet, gedrosselt oder modifiziert werden, dann muss natürlich von Abschaltvorrichtungen sprechen. Oder wenn spezielle Zyklen auf dem Prüfstand erkannt werden und nur dort – sage ich mal – Abgasnachbehandlungssysteme überhaupt funktionieren – oder die



Strategien überhaupt funktionieren –, dann muss man natürlich auf jeden Fall von Abschalteneinrichtungen sprechen. Genau solche Abschalteneinrichtungen kann man unserer Ansicht nach künftig sehr gut mit RDE detektieren.

Vorsitzender: Danke! Jetzt kommt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Kühn.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Es ist schon angesprochen worden, dass zahlreiche Untersuchungen auf die zunehmende Diskrepanz zwischen den Messergebnissen im Labor bzw. auf dem Rollenprüfstand und dem realen Fahrbetrieb auf der Straße hingewiesen haben. Das ist schon lange vor der VW-Affäre mit der Manipulationssoftware bekannt gewesen. Darum richtet sich meine erste Frage an Herrn Zinke vom Kraftfahrtbundesamt. Es gab, wie ich beschrieben habe, zahlreiche Hinweise auf erhebliche Diskrepanzen zwischen Messungen auf dem Rollenprüfstand und im Feld. Mich würde interessieren, ob Gespräche mit denjenigen – beispielsweise der DUH oder dem ADAC – stattgefunden haben, die eigene Messungen durchgeführt haben. In welcher Weise hat da ein Austausch auch mit den Herstellern stattgefunden? Wie haben Sie auf diese Hinweise reagiert? Und welche Schlussfolgerungen haben Sie für die Arbeit des Kraftfahrtbundesamtes aus diesem Abgaskandal gezogen? Wie mir in der Antwort auf unsere Anfrage mitgeteilt wurde, verfügt Ihre Behörde noch nicht einmal über einen eigenen Rollenprüfstand. Wie wollen Sie es schaffen, Ihre Behörde so zu organisieren oder neu aufzustellen, dass sie die beispielsweise von Herrn Resch angesprochene Kultur einer Nachprüfung des Überprüfens tatsächlich realisiert. Das wäre meine Frage an Herrn Zinke.

Auch meine Frage an Herrn Kolke knüpft noch einmal an die gerade angesprochene Idee einer Kultur der Nachprüfung an. Wie müsste das System der Nachprüfung von Abgastests künftig behördlicherseits ausgestaltet werden, um zu gewährleisten, dass auch für die Verbraucher tatsächlich Transparenz darüber herrscht, was für Autos sie gekauft haben und ob diese die Grenzwerte tatsächlich einhalten. Welche Zuständigkeiten und welche Strukturen brauchen wir für eine

wirksame Feldüberwachung in Deutschland?

Vorsitzender: Danke! Dann fangen wir an mit Herrn Zinke, bitteschön!

Ekhard Zinke (KBA): Die Rolle des Kraftfahrtbundesamtes als Typgenehmigungsbehörde ist klar definiert, nämlich dergestalt, dass wir aufgrund der exakt beschriebenen EU-rechtlichen Typgenehmigungsvorschriften ganz bestimmte Prüfmechanismen anzuwenden haben. Wir können anhand der Herstellerunterlagen und der durch anerkannte technische Dienste – die von uns akkreditiert und anerkannt sind – gemessenen Werte sowie durch die vorgelegten Prüfunterlagen, die Bestandteil unserer Prüfung werden, feststellen, ob die technischen Regelwerke erfüllt oder nicht erfüllt werden. Dieses Verfahren ist nach der derzeitigen Rechtslage stark dezidiert auf den NEFZ – den neuen europäischen Fahrzyklus –, der nach ganz bestimmten Vorgaben auf der Rolle durchzuführen ist. Das ist der gesetzliche Auftrag, den wir zu erfüllen haben. Wir haben auch in der Vergangenheit durchaus nicht ohne weitere Nachprüfung agiert. Vielmehr war es schon bisher ein wesentlicher Bestandteil des Typgenehmigungsverfahrens und des sich daran anschließenden Überprüfungsverfahrens, dass wir die Konformität der Produkte, die der Hersteller auf den Markt bringt, mit den Typgenehmigungsbedingungen überprüft haben. D.h., diese Prüfungen finden regelmäßig statt und haben auch bei Emissionssystemgenehmigungen stattgefunden. Nicht nur, das räume ich an dieser Stelle ein oder füge ich hinzu, im Rahmen von Fahrzeugmessungen, sondern eben auch bei anderen mobilen Maschinen, bei denen wir auch hinsichtlich der emissionsrechtlichen Vorschriften zuständig sind. Das zum einen. Das heißt, eine weitergehende Mandatierung, feldüberwachende Maßnahmen durchzuführen und dergleichen mehr, darüber hat das Kraftfahrtbundesamt nach den bisherigen rechtlichen Zuschnitten noch gar nicht verfügt. Wie haben wir reagiert bzw. wie könnte es weitergehen? Ich kann mir durchaus vorstellen, weil das Kraftfahrtbundesamt sowohl national als auch international in Gremien nicht bei der Industrie alleine, sondern insbesondere auch bei Fachgremien, politischen Gremien, Kommissionen und der ECE über anerkannte Expertise



verfügt, dass wir die Kompetenz haben, tatsächlich auch in dem Nachprüfsektor, im Rahmen, wie er hier schon skizziert ist, einzudringen, ob wir tatsächlich hier eigene Prüfstände, portable Emissionsmessungsinstrumente haben. Wir werden sicherlich auch da aktiv werden. Aber wir werden, wie in der Vergangenheit auch, auf die Kooperation und die Aufträge der anerkannten technischen Dienste zurückgreifen und denen Aufträge erteilen, um entsprechende Messungen durchzuführen. Von daher, wenn dann die entsprechende Ressourcenlage bei unserem Amt entsprechend gestaltet ist, kann ich mir sehr gut vorstellen, dass das Kraftfahrtbundesamt, so wie es sich im Typgenehmigungsverfahren europäisch einen sehr, sehr positiven Namen gemacht hat, auch bei einer Erweiterung hinsichtlich eines Nachprüfverfahrens ebenso kompetent und vor allen Dingen auch unabhängig reagieren könnte.

Vorsitzender: Danke, Herr Zinke! Herr Kühn.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage ging eingangs dahin, dass schon vor dem VW-Skandal zahlreiche Prüfungen, ob das ADAC oder ob das eine andere Institution war, die Diskrepanz der Werte im Labor und auf der Straße ergeben haben. Diese Ergebnisse sind auch publiziert und veröffentlicht worden und es haben auch Gespräche stattgefunden. Mich würde interessieren, sozusagen rückwirkend auf die Vergangenheit, wie ist Ihre Behörde mit diesen Ergebnissen umgegangen? Und was waren die Konsequenzen daraus mit diesen Ergebnissen, die eben auf zunehmende Abweichung in Größenordnungen hingewiesen haben? Das war der Eingangspunkt meiner Frage.

Ekhard Zinke (KBA): Entschuldigung, wenn ich mich da nicht deutlich genug ausgedrückt haben sollte. Ich wollte sagen, mit der starken Limitierung dieses Kraftfahrtbundesamts hinsichtlich der Prüfungen und Nachprüfungen haben wir durchaus Erkenntnisse aus anderen Bereichen entgegengenommen. Nur die Frage der Verfahrenstechnik, der Messtechnik, der Rahmenbedingungen und dergleichen mehr, war bei denen von Ihnen auch erwähnten unterschiedlichen Prüfungen auch im-

mer höchst unterschiedlich. Unsere Möglichkeit ist aber tatsächlich im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens die Begrenzung auf die dort festgelegten Prüfzyklen und das ist nun mal der NEFZ auf dem Rollenprüfstand. Die Handlungsweise einer Behörde, die eben streng an Gesetz und Recht gebunden ist, beinhaltet, dass man sich den Prüfregulatorien, wie sie sich in den technischen Vorschriften abbilden, sehr genau widmet und nachvollzieht.

Vorsitzender: Danke, Herr Zinke! Dann kommt jetzt Herr Prof. Kolke.

Prof. Reinhard Kolke (ADAC e.V.): Um es vorweg zu sagen, die Frage war: Welche Kultur des Nachprüfens muss es geben? Der ADAC hat eine eigene Prüfeinrichtung benannt durch das KBA. Ich werde hier definitiv nie um Aufträge bitten. Dafür testen wir für das Mitglied, um das vorneweg zu sagen. Nicht, dass jemand die Schlussfolgerung ableitet, der Kolke sitzt hier, weil er solche Nachprüfungen übernehmen möchte. Aber Herr Pellmann und auch Herr Präsident Zinke haben bereits gesagt: Die Frage ist eigentlich die rechtliche Folge. Das gegenwärtige Richtlinienwerk lässt es tatsächlich nur zu, dass entsprechende Messungen im neuen europäischen Fahrzyklus durchgeführt werden. So lange nicht explizit diese so genannte Abstelleinrichtung aus den USA nachgewiesen wird – und das versucht man jetzt gerade mit viel Aufwand im Auftrag des Kraftfahrtbundesamtes zu ermitteln, ob es irgendwo eine weitere Abstelleinrichtung geben könnte – ist der Hersteller rechtlich im grünen Bereich. Er mag möglicherweise, und das hatte ich eingangs gesagt, moralisch nicht im grünen Bereich liegen, weil nämlich die Kommunen ein akutes Problem zu lösen haben. Deswegen sprechen wir uns ausdrücklich dafür aus, dass die Möglichkeiten der Feldüberwachung maximal ausgenutzt werden. Und zwar, so die Empfehlung an die Bundesregierung, im Rahmen von entsprechenden Forschungsprojekten – das hat es in Deutschland bereits seit den 1990er Jahren gegeben, diese Feldüberwachung im Rahmen von Forschungsprojekten, die sozusagen rechtlich nicht eindeutig bindend ist. Dies ermöglicht es, eine Feldüberwachung im Auftrag des Kraftfahrtbundesamtes oder



anderer Behörden der Bundesregierung durchzuführen und solche Messungen dann bei einer Typgenehmigungsstelle – ob das nun eine DEKRA, ein TÜV oder ähnliches ist – zu beauftragen. Und diese beinhalten sowohl die Messungen im Labor als auch die Messungen auf der Straße. Diese Gespräche mit den Herstellern sind ein absolut wichtiges Signal, das wir heute schon benötigen, auch wenn wir wissen, wie Herr Dr. Eichhorn gesagt hat, dass die Automobilindustrie jetzt noch wieder ein bisschen Zeit möchte, um die SCR-Systeme, die in den Lkw schon seit 10 Jahren wirkungsvoll verbaut sind, auch für die Pkw entsprechend zu applizieren. Ich denke mir, es ist ein ganz wichtiges Signal in einer Welt der Transparenz, in der in Zukunft alle diese Arten von Daten verfügbar und öffentlich gemacht werden, entsprechende Inhalte auch über eine Behörde der Bundesregierung nachzuprüfen, mit den Herstellern in Gespräche zu gehen und im Zweifelsfall auch über freiwillige Abhilfemaßnahmen zu sprechen. Die Feldüberwachung, die zu früheren Zeiten – Herr Resch hat es gesagt, beim Umweltbundesamt lag – aktuell bei der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wurde, zeigt, dass eben solch eine Erfolgsgeschichte sehr wohl umgesetzt werden kann.

Sie hatten gefragt, Herr Kühn, abschließend, nachdem es auf den Verbraucher ging, welche Zuständigkeiten und Strukturen hier vorliegen sollten. Ich werde natürlich keine entsprechenden Empfehlungen an die Bundesregierung geben, zu Zuständigkeiten und Strukturen. Diese sind klar geregelt heute, auch im Zuge der Feldüberwachung. Eine entsprechende unabhängige Organisationsstruktur ist immer wichtig – das kann man intern regeln, das kann man mit externen Behörden regeln. Ich denke mir, das sollte man an der Stelle dann auch der Bundesregierung überlassen.

Vorsitzender: Danke! Dann kommt für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Lange.

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Steven. Vielleicht könnten Sie uns bitte erläutern, was international unternommen wird, um bessere Verfahren zur Messung von Emissionen zu erreichen. Was insbesondere die UNECE macht, insbesondere natürlich auch,

inwieweit Deutschland da involviert ist.

Die zweite Frage richtet sich nochmal an das KBA, Herrn Zinke. Vielleicht könnten Sie uns bitte nochmal erläutern, was genau von Seiten des KBA unternommen wurde, seitdem die Vorwürfe bekannt sind.

Vorsitzender: Bitteschön, Herr Steven!

Heinz Steven (Data Analysis and Consultancy): Ich muss jetzt ein wenig abschweifen, Sie haben eine Frage gestellt, die relativ komplex ist. Das Jahr 2017 ist schon genannt worden. Im Jahr 2017 soll nicht nur RDE in Kraft treten, sondern es soll auch ein neuer Fahrzyklus, der so genannte WLTP, in Kraft treten. Dieser Fahrzyklus ist bei der UNECE international erarbeitet worden, unter Mitwirkung der Japaner, der Inder, der Koreaner und anderer beteiligter Stellen. Der soll dann in EU-Recht übernommen werden, das läuft im Moment parallel. Der WLTP hat gerade seine Phase 1 beendet. Er wird wahrscheinlich im Frühjahr nächsten Jahres verabschiedet werden und kann dann in EU-Recht übernommen werden. Es ist nicht nur ein neuer Fahrzyklus, sondern es ist auch eine neue Messprozedur. Und diese Messprozedur beinhaltet zum Beispiel, dass ganz viele Toleranzen, die jetzt von Herstellern ausgenutzt werden können, um beim NEDC ein günstiges Ergebnis zu erreichen, zukünftig nicht mehr genutzt werden können. D.h. das Fahrzeug was dann vermessen wird, ist realistischer hinsichtlich der Reifen, die drauf sind, hinsichtlich der Luftwiderstandswerte, hinsichtlich der Gewichte usw. Und der Hersteller hat entweder die Möglichkeit, ein so genanntes Worst-Case-Fahrzeug zu messen und zertifizieren zu lassen, oder er kann ein Worst-Case und ein Best-Case nehmen und kann dann seine Flotte zwischen diesen beiden mitteln, je nachdem, wo seine produzierten Autos liegen. Das ist hinsichtlich der CO₂-Gesetzgebung gemacht worden. Ist Ihre Frage damit beantwortet worden?

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, danke.

Vorsitzender: Dann kommt Herr Zinke, bitte schön.



Ekhard Zinke (KBA): Nachdem das Kraftfahrtbundesamt durch öffentliche Medien am Wochenende – ich meine, das war der 18./19. September – Kenntnis erlangt hatte von möglichen Manipulationen in den Vereinigten Staaten mit der VW-Verwicklung, hat es unmittelbar am darauf folgenden Montag zum einen den Auftrag durch Bundesverkehrsminister Dobrindt erhalten, hier bitte Licht ins Dunkel zu bringen, um nachzuforschen, was dort passiert ist und entsprechende Tests zu unternehmen. Nicht nur VW, sondern in der Gänze auch den übrigen – ich nenne es mal Markt, oder das Marktgeschehen – zu beobachten, ob es Hinweise dafür gibt, ob manipulative Software-Aktionen im Rahmen der unzulässigen Benutzung von Abschaltvorrichtungen am Markt verbreitet seien. Das ist das eine. Wir haben sofort Kontakt mit dem Unternehmen VW aufgenommen und haben nach den dortigen Gesprächen, die insbesondere auch auf Vorstandsebene geführt wurden – wir vom Kraftfahrtbundesamt – mit einem Schreiben von Anfang Oktober, es war der 7. Oktober – das Unternehmen aufgefordert, uns bitte einen Maßnahmenplan zur Verfügung zu stellen, wie man gedenkt, mit dieser Situation möglichst zeitnah, zügig und umfassend – im Interesse sowohl der Umwelt als auch der beteiligten Verbraucher – umzugehen. Hierzu, und wir sind gleichzeitig auch Mitglied bei der im Bundesverkehrsministerium errichteten Untersuchungskommission, und auch dort in ständigem Kontakt mit dem Unternehmen, haben wir dann vom VW-Konzern einen Maßnahmenkatalog erhalten. Diesen haben wir nach Prüfung und Auseinandersetzung hinsichtlich der technischen Möglichkeiten und Machbarkeiten und auch der zeitlichen Zeiträume in einen Bescheid münden lassen vom 15. Oktober dieses Jahres, mit dem wir das Unternehmen aufgefordert haben, einen Rückruf durchzuführen. Keinen freiwilligen, sondern wir haben einen Rückruf angeordnet. In der ersten Stufe, um uns die Möglichkeiten hinsichtlich der technischen Lösung, hinsichtlich der involvierten 3 verschiedenen Motorgenerationen bzw. Ausfertigungen, zu überbringen. Und danach einen Plan zu erstellen, wie schnell tatsächlich mit einer Lösung hinsichtlich der spezifischen Motorenkonstellation gerechnet werden kann. Dies hat der VW-Konzern bislang hinsichtlich der 1. Stufe auch erfüllt und ein Konzept vorgelegt, wie hinsichtlich der einen betroffenen Motorgeneration, der 2-Liter-Dieselgenera-

tion, eine Lösung aussehen könnte. Das wird von uns geprüft bzw. ist schon geprüft worden und wird als nachvollziehbar, tragfähig und realitätsnah gesehen. Und damit soll tatsächlich die angeordnete Rückrufaktion mit Beginn des Jahres, also im Januar 2016, starten.

Vorsitzender: Danke, Herr Zinke! Dann für die Fraktion DIE LINKE. die Kollegin Bulling-Schröter.

Abg. **Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE.):** Ich habe zwei Fragen. Die erste geht an Herrn Resch, die zweite an Herrn Dr. Eichhorn. Herr Resch, Sie haben jetzt gehört, es war gar nicht möglich, das zu überprüfen; es soll nach Recht und Gesetz überprüft worden sein, habe ich vom KBA gehört. Es geht auch um Herstellerunterlagen. Jetzt weiß ich aus Erfahrung, dass in der technischen Entwicklung immer Probefahrten bei Autos gemacht werden. Da gibt es den simulierten Stadtverkehr, da gibt es Autobahnfahrten. Ich kenne persönlich ganz viele und da gibt es ja auch Daten. Warum wird in die nicht mal geguckt? Das wäre ja auch interessant, weil das reale Daten sind. Und wenn man mit Leuten spricht, die da fahren, die sagen immer, „alles Schmarrn“, was da drin steht in den Unterlagen, wir haben die realen (Daten).

An Sie, Herr Dr. Eichhorn. Es wurde vorhin darüber gesprochen, dass die Werte in den USA eingehalten werden. Meine Erfahrungen sind dies auch. Ich habe schon mal in der Autoindustrie gearbeitet, das ist schon ein bisschen lange her. Damals wurden die Autos mit Kat für die USA produziert und bei uns in Deutschland erst viel später. Also warum werden die dort eingehalten und bei uns nicht? Danke!

Vorsitzender: Herr Resch, bitte!

Jürgen Resch (DUH e.V.): Das Problem dieser Überwachung ist für uns tatsächlich eine Frage der Neutralität der Behörde und der ausreichenden Ferne. Wir haben in Deutschland ein System, in dem eben diese mehrfach zitierten technischen Dienste in einer Multifunktion tätig sind. Sie sind nämlich zum Beispiel tätig für die Hersteller bei



der Homologierung der neuen Modelle. D.h. da sind sie als Dienstleister so wie ein Steuerberater unterwegs und gucken, dass die entsprechende Steuererklärung – in dem Fall die Zulassungsunterlagen – korrekt abgeliefert werden. Wir sind der Auffassung, dass man bei der Überprüfung vielleicht doch mal den Bescheid angucken sollte und nicht nur den Steuerberater jedes Jahr prüfen sollte, ob der die entsprechenden gesetzlichen Veränderungen alle kennt. Ich glaube, da würde sich das Steueraufkommen verändern. Deswegen stellen wir fest, indem eben seit vielen Jahren darauf verzichtet wurde, und zwar eben von diesen technischen Diensten unabhängig in möglicherweise universitären Prüflaboratorien zu arbeiten, dass man dann natürlich das nicht sehen konnte, was man nicht sehen wollte. Wir haben über die ganzen Jahre hinweg ja nicht nur bei Autos, sondern auch bei Autobestandteilen, wie Austausch-katalysatoren, das Bundesverkehrsministerium oder das Kraftfahrtbundesamt wiederholt und konkret auf Mangelsysteme hingewiesen. Eine Million Pkw in Deutschland sind mit diesen mangelhaften Austausch-katalysatoren unterwegs, also doppelt so viele Fahrzeuge, wie in den USA durch den VW-Skandal betroffen sind. Und obwohl das Bundesverkehrsministerium nach einigen Jahren dann sogar damit begonnen hatte, bezogen auf ein Jahr einmal eine Untersuchung zu machen, ist es uns bis jetzt nicht gelungen, aus dieser Untersuchung des Ministeriums irgendwelches Handeln auf Ab-erkennung der Betriebserlaubnis diese Katalysatoren zu erreichen. Und eben das Problem haben wir bei den Fahrzeugen auch. D.h., die Nähe der technischen Dienste zu den Herstellern wirft für uns einfach Fragen auf, ob es sinnvoll ist, diese wiederum zu beauftragen, das zu überprüfen, was sie einen Monat oder zwei Jahre vorher selber testiert haben. Wir haben auch als Verbraucher-schutzverband über viele Jahre versucht, Tests dort zu platzieren. Wir geben – ich glaube – fast einen 6-stelligen Betrag bei diesen technischen Diensten – die ich sehr schätze – aus, für alle möglichen Tests. Die haben eine hohe Sachkunde. Aber alle Versuche, bis heute, in Deutschland oder in einem EU-Staat nach Defeat-Devices zu suchen, wurden entsetzt abgelehnt unter mehr oder weniger deutlichem Hinweis – eigentlich immer deutlichem Hinweis – „da verlieren wir Hersteller-aufträge“. Also wir machen keine Defeat-Device-Suche, also Zyklus-kennungsuntersuchungen.

Deswegen haben wir hier ein grundsätzliches Systemproblem, das nur dann gelöst werden kann, wenn man wirklich den Ehrgeiz hat, von einer unabhängigen Behörde, von einer unabhängigen Einrichtung her der Sache nachzugehen. Und diese Zielkonflikte, die im Moment einfach festgestellt werden, die da sind, die müssen wir einfach umgehen, dass eben nicht diejenigen Nachprüfungen machen, die sich dann wiederum bei der Automobilindustrie um Aufträge bemühen.

Vorsitzender: Danke, Herr Resch! Jetzt hat Dr. Eichhorn das Wort.

Dr. Ulrich Eichhorn (VDA e.V.): Herzlichen Dank für die Frage. Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, die Frage war: Warum werden in den USA die Werte eingehalten und in Europa nicht? Es werden natürlich – wie Präsident Zinke das vorhin ausgeführt hat – in Europa die Werte eingehalten. Wir müssen hier klar unterscheiden. Die Typprüfwerte werden nach dem gesetzlich festgelegten Verfahren gemessen und die werden auch eingehalten. Herr Resch, Sie versuchen ja seit einiger Zeit Leute zu finden, die das nachmessen lassen, und Sie sind, glaube ich, in einem einzigen Fall mal fündig geworden. Die Vorschrift ist, dass der Verbrauch auf dem Prüfstand innerhalb von 10 Prozent dessen liegen muss, wie die Typgenehmigung ist. Genauso ist es auch – gerade jetzt im Juli hat die BASt wieder eine Studie mit 17 Fahrzeugen veröffentlicht, da wurde genau das bestätigt, übrigens auch fürs Abgas. Das ist natürlich alles in dem vorgeschriebenen, gesetzlich vorgeschriebenen Zyklus. Ich weise noch einmal darauf hin, man darf gar nicht anders messen, man darf auch nichts anderes veröffentlichen. Wenn man andere Zahlen veröffentlicht, wird man von Abmahnvereinen dafür zur Rechenschaft gezogen und man darf keinen anderen Wert veröffentlichen. (Sie lachen, aber genauso ist es...)

Vorsitzender: Herr Dr. Eichhorn, Sie haben das Wort!



Dr. Ulrich Eichhorn (VDA e.V.): Nein, Sie verstehen mich absichtlich falsch.

Vorsitzender: Man kann das alles noch mal sehr genau nachlesen, weil es ein Wortprotokoll gibt, bitteschön Herr Dr. Eichhorn.

Dr. Ulrich Eichhorn (VDA e.V.): Also ein Autohändler oder ein Autohersteller, der andere Werte angibt, als die aus der Typgenehmigung stammenden, im NEFZ gemessenen, wird per Abmahnung von solchen Organisationen zur Rechenschaft gezogen. Und deshalb dürfen wir gar keine anderen Werte angeben. Dass der Verbrauch auf der Straße eines jeden Autofahrers abhängig ist von der Fahrweise, vom Einsatzprofil und sich unterscheidet, liegt in der Natur der Dinge. Und wir bedauern das, denn das führt ja auch zu Kundenzufriedenheit. Deshalb begrüßen wir es und arbeiten seit Langem auch daran mit, den neuen Zyklus, den WLTP, so zu definieren, dass er näher an dem Kundenverbrauch liegt, als der NEDC das heute tut. Der heutige Zyklus, der NEDC, ist veraltet, er hat sehr wenig Beschleunigung, er hat eine sehr geringe Höchstgeschwindigkeit und das heutige Verkehrsverhalten draußen ist anders. Deshalb ist das, was der Kunde draußen auf der Straße fährt, ein etwas anderes als das, was die Typprüfwerte hergeben. Das war aber der Punkt „Verbrauch“. Der Punkt „Abgas“: Sie fragten, warum gab es in Amerika schon Katalysatoren und in Europa noch nicht? Sie hatten explizit gefragt, warum es in Amerika schon Katalysatoren gab, als es die in Deutschland noch nicht gab: Weil sie dort schon vorgeschrieben waren und weil dort auch die Infrastruktur so war, mit bleifreiem Benzin usw. und weil sie auch entwickelt waren für den amerikanischen Einsatz. Ob die Werte in Amerika besser eingehalten werden als in Europa: Ich verweise noch einmal auf die BAST-Studie, die belegt hat, dass in den maßgeblichen gesetzlichen Tests die Werte eingehalten werden. Ob die in den USA besser eingehalten werden, weiß ich nicht, dort machen wir ja keine Messungen. Die Abweichungen, um darauf noch mal zurückzukommen, die Abweichungen speziell beim NOx zwischen dem, was man in Straßenmessungen mit dem neuerdings verfügbaren RDE-System oder PEMS-System, den mobilen Systemen, im

Fahrzeug messen kann, und dem, was auf den Prüfstand kommt, kommen dadurch zustande, dass es ein anderer Test ist, weil eine andere Dynamik und ein anderes Einsatzprofil drin ist. Es ist auch eine andere Messeinrichtung. Das ist seit Langem bekannt, Herr Kühn, Sie fragten das vorhin auch. Sie waren ja noch nicht da, als das erläutert wurde. Es gibt seit langer Zeit das Handbuch für Emissionsfaktoren, das vom UBA und anderen Institutionen veröffentlicht wird seit 1995. Diese Faktoren, diese Emissionsfaktoren, werden verwendet, um Luftqualitätsberechnungen zu machen, während die Messung auf dem Rollenprüfstand dazu dient, die Konformität eines Fahrzeugs sicherzustellen. Und Frau Leidig, Sie fragten vorhin: Das muss doch da eingehalten werden? Der Wert, der Grenzwert für den Prüfstand wird natürlich so gesetzt, dass die Performance auf der Straße nachher eine entsprechende Reduktion ergibt. Und wenn wir die Messungen auf Prüfstand und Straße gegeneinander halten, beispielsweise Euro 5 gegen Euro 6, hat Euro 6 sowohl im Grenzwert als auch bei den HB Fahrzahlen als auch bei den Nachmessungen, im Allgemeinen eine Reduzierung um ca. 2/3 und im Durchschnitt 68 Prozent, auch wenn die einzelnen Zahlenwerte natürlich unterschiedlich sind.

Vorsitzender: Dankeschön. So für die SPD-Fraktion der Kollege Klare.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Herr Vorsitzender, vielen Dank. Es war gerade die Rede von einer Kultur des Nachprüfens. Mich interessiert, als Politiker, der ich ja hier sitze, um ein bisschen auch die Zukunft mitzugestalten, eine Kultur der nachhaltigen Emissionsvermeidung. Und deshalb gehen jetzt meine Fragen, eine Frage an zwei Herren, einmal an Herrn Dr. Eichhorn und einmal an Herrn Resch. Das Fernziel, das wir haben müssen, muss eine Dekarbonisierung der Mobilität sein. Das wird aber jetzt nicht für übermorgen ausgerufen werden können. Wir werden also weiter Otto und Selbstzünder auf der Straße fahren haben. Deshalb meine Frage: Was muss man tun? Was würden Sie der Politik jetzt raten, was wir – erstens, zweitens, drittens – machen müssen, damit wir die Fahrzeuge sauberer kriegen, die auf der Straße sind, den Istbestand, klassisch, Otto,



Selbstzünder? Und welche Dekarbonisierungsstrategien empfehlen Sie? Wie sieht das aus?

Vorsitzender: Klare Fragen. Jetzt geht es bei Ihnen los Herr Dr. Eichhorn.

Dr. Ulrich Eichhorn (VDA e.V.): Herzlichen Dank Herr Klare. Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, die Dekarbonisierung ist natürlich mit einem Verbrennungsmotor auf Dauer nicht zu machen. Wir hatten zwar schon so etwas versucht – karbonfreie oder kreislaufgeführte, regenerative, flüssige Kraftstoffe – das hat sich aber aus wirtschaftlichen Gründen bisher nicht durchgesetzt. Ich möchte das aber nicht abschreiben. Für die Endstufe ist unser klares Petition eine klare Förderung der Elektromobilität. Wir arbeiten seit fünf Jahren in der nationalen Plattform Elektromobilität zusammen, um hier einen großen Schritt vorwärts zu machen. Es ist uns unter großen Aufwendungen gelungen, die Leitbieterschaft zu erreichen oder mit zu erreichen. Wir haben 29 Serienmodelle deutscher Hersteller und noch mal ca. 20 von Importherstellern bis zum Ende des Jahres auf der Straße, decken damit auch den Markt einigermaßen ab. Leider sind wir weit davon entfernt, auch der Leitmarkt zu sein. Der Marktanteil und der Verkaufserfolg der Elektromobilität – und ich sage hier explizit batterieelektrische Fahrzeuge und die sogenannten Plug-in Hybriden, die also kurze Reichweite elektrisch und eine längere Reichweite dann noch verbrennungsmotorisch haben, weil die heute besser für die Kunden zu nutzen sind – bleibt weit hinter unseren Wünschen zurück und bleibt weit hinter dem zurück, dass die Investitionen, die wir darin getätigt haben, sich irgendwie rechnen. Also erstens: Wunsch ist eine klare Förderung der Elektromobilität. Ich sage hier nicht, unbedingt Geld ins Handschuhfach legen, aber auch Dinge, wie ein Ausbau einer geeigneten Infrastruktur, dass diejenigen, die nicht zu Hause eine Garage oder eine Einfahrt haben, auch laden können usw. Steuerliche Absetzmöglichkeiten, was immer es da gibt, es gibt einen ganzen Strauß von Möglichkeiten von der nationalen Plattform. Das wäre Nummer eins. Nummer zwei: Während wir noch nicht dekarbonisiert sind, gilt es natürlich, die Nebenwirkungen des bisherigen Verbrennungs-

motors möglichst gering zu halten. Wir haben einen ganz wesentlichen Schritt mit dem RDE gemacht. Und auch wenn das hinter mir Heiterkeit hervorgerufen hat, erstmalig haben wir eine belastbare, nachmessbare Methode, die Messungen auf der Straße durchzuführen und das auch durchzusetzen mit RDE. Insofern kann man zwar über die einzelnen Werte dort streiten, aber damit haben wir einen großen Schritt in die Richtung gemacht, dass das, was wir wollen, sich durchsetzt. Dazu gehört auch eine möglichst schnelle Flottendurchdringung mit Euro 6, weil nach Berechnungen des AWISO Instituts, nach Berechnungen der TU Graz und auch nach Berechnungen der Landesregierung Baden-Württemberg durch eine schnelle EU 6-Flottendurchdringung speziell beim Diesel das Stickoxidproblem in den Städten weitgehend gelöst werden wird, und zwar innerhalb von 5 Jahren eine Reduktion um ca. 50 Prozent. Das basiert auf den Messwerten. Zweitens, die schnelle Einführung von WLTP. Dass der neue Zyklus in einem zugegeben weltweiten, es wurde ja vorhin angesprochen, Abstimmverfahren schon so lange vor sich hinarbeitet und dass wir deshalb bisher mit einem 25 Jahre alten (in seiner Entstehungsgeschichte) Zyklus weitermessen müssen, ist für uns auch nicht befriedigend. Sondern den RDE und WLTP als Paket, möglichst schnell und möglichst sinnvoll einzuführen und das rechtssicher zu machen, sind die beiden Empfehlungen an die Bundesregierung. Darüber hinaus flankierende Maßnahmen wie Grüne Welle, Austauschprogramm für alte Diesel oder Taxen usw., das bleibt eher auf lokaler Ebene als auf Bundesebene.

Vorsitzender: Danke. Ihre Vorschläge Herr Resch.

Jürgen Resch (DUH e.V.): Das Thema Dekarbonisierung heißt auch erst mal, wie kommen wir dort hin, also was sind die nächsten Schritte. Und wenn wir die Jubelberichte sehen, wie die CO₂-Emission von Neufahrzeugen runter gehen und das korrelieren mit ICCT Feststellungen, um wie viel Prozent sich jedes Jahr diese Spanne vergrößert, dann haben wir in den letzten Jahren einen absoluten Anstieg der realen CO₂-Emission von Neufahrzeugen. Und das gleiche Problem in der Größenordnung haben wir eben halt auch bei den



NOx-Emissionen. Diese orangenen Balken zeigen auf, dass wir in den letzten 15 Jahren ungefähr gleich geblieben sind, obwohl die Grenzwerte von 500 auf 80 abgesenkt wurden. Also, wir haben eine Entkopplung von Wirklichkeit zu irgendwelchen Messwerten. Wir haben eine Situation zwischendrin gehabt, dass zwischen Euro 4 und Euro 5, wo eigentlich die Grenzwerte um 25 Prozent besser werden sollten, real die Emission von Stickoxiden bei Dieselfahrzeugen um 20 Prozent angestiegen sind. Und daran sehen Sie auch die Absurdität, mit der die Automobilindustrie versucht, für diese 20 Minuten im Labor was hinzuzugaukeln, was dann nicht stimmt. Und ich kann Ihnen aus den Untersuchungen berichten, die wir machen, Herr Eichhorn. Wir machen das gerade neu, ich bin morgen auch wieder in der Schweiz. Die Schweiz misst für uns beispielsweise noch, obwohl sie mittlerweile auch einen starken Druck erleben von der Autoindustrie. Wir messen in der Schweiz mit einem Schweizer Institut, genau. Da haben wir zum Beispiel herumgespielt mit, dass wir einfach mal die Hinterräder nicht stehen lassen, sondern drehen. Die hängen ja am Auto dran. Und ganz plötzlich verändern sich Emissionen um einige 100 Prozent. Und es gibt viele andere Dinge, wo wir einfach sagen, das geht nicht, dass diese entsprechenden Abschaltvorrichtungen, die ganz eindeutig illegal sind, bei vielen Leuten in der Diskussion sind, aber nicht gefunden werden. Also die erste Forderung, die wir an die Bundesregierung haben, und da kommen wir schon mal sehr viel weiter: Prüfen Sie doch bitte genauso, wie Sie es im Steuerrecht oder in anderen Bereichen der Straßenverkehrsordnung machen, wenn man falsch parkt, prüfen Sie nach, dass die Gesetze eingehalten werden, dass die CO₂-Angaben, Spritverbrauchsangaben für den Verbraucher stimmen. Da verspreche ich Ihnen, dass sehr schnell die Autoindustrie aufhört, auf dem Papier und in Excellisten zu optimieren, sondern tatsächlich Geld ausgeben wird für effizientere Technologien und das Gleiche gilt bei den entsprechenden Schadstoffwerten. Herr Eichhorn sprach von realen Messwerten. In Stuttgart gibt es das Neckartor, der schmutzigste Platz in Deutschland, was die Luftqualität angeht. Es ist gleichzeitig eine Konzernstadt von Daimler und von Porsche. Die dort gemessenen NO₂-Werte in einer grün-roten Landeshauptstadt in einer grün regierten Stadt, haben sich über vier Jahre wie folgt ver-

ändert: 90 mg hat sich verbessert auf 90 mg, dann einen wirklichen Sprung 89 mg und dann im letzten Jahr noch mal 89 mg. Das heißt, in vier Jahren sind wir bei 89 bis 90 mg, 40 ist der Grenzwert, 25 soll erreicht werden. Wie wollen wir das hinkriegen, wenn nicht dann Fahrverbote kommen für Dieselfahrzeuge, weil eben die Automobilindustrie anstatt, dass sie wirklich auf 80 mg runtergeht nach ICCT, bei 550 sich bewegt. Und deswegen der nächste Punkt: Wir müssen eine technikneutrale Effizienzweiterentwicklung betreiben. Weg von diesem „wir machen irgendwas im Bereich Elektromobilität und möchten dann aber nicht gestört werden bei den bestehenden Technologien“. Wir müssen technikneutral Anreize schaffen für die Automobilindustrie, aber auch für den Verbraucher, dass eben die heute schon verfügbaren Techniken eingesetzt werden, die in Richtung Dekarbonisierung weisen, also hoch spritzeffizient sind und gleichzeitig die Luftschadstoffe nicht explodieren lassen. Und langfristig kann ich mir dadurch auch eine schnellere Umsetzung der Elektromobilität vorstellen, denn eine der Antworten kann möglicherweise auch eine Teilhybridisierung sein. Mittlerweile bieten es ja auch alle deutschen Autohersteller an. Das heißt, eine stärkere Nachfrage nach teil-, mild-, vollhybridisierten Fahrzeugen wird dann letztendlich auch die reinen Elektrofahrzeuge bewegen. Aber um Gotteswillen, ich glaube, man muss sich jetzt ein bisschen stärker auch um den Status quo kümmern und nicht immer nur in die Zukunft schauen, was in fünf oder in zehn Jahren an elektromobiler Zukunft vor uns liegt, und in der Zwischenzeit vergiften wir die Innenstadt für die Kinder und die Alten und Kranken, haben Schwierigkeiten zu atmen

Vorsitzender: So, jetzt für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Krischer.

Abg. **Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe also verstanden, wenn bei einer Verbrauchsangabe auf einem Auto steht „vier Liter“, dann braucht der Wagen nicht vier Liter, sondern eher fünfeinhalb oder sechs. Das wissen alle, das ist völlig klar. Ich weiß nur, dass er unter Umständen zwei Liter weniger braucht als ein Wagen, wo



sechs Liter drauf steht. Wenn ich mir das jetzt übertrage, mal auf Nahrungsmittel, auf Fettgehalte, Kohlenhydrate, Alkohol und wir damit täglich umgehen müssten, da kann ich nur sagen, das ist ein Für dumm verkaufen von Verbrauchern. Das kann man nicht anders bezeichnen. Das Zweite, was ich eben gelernt habe, Herr Zinke, da bin ich für Ihre Ausführungen dankbar, dass Sie nicht untersuchen durften, dass das gar nicht Ihre Aufgabe war und wir wahrscheinlich in der Situation wären, dass dieser Skandal, wenn er nicht von der EPA aufgedeckt worden wäre, wahrscheinlich bis zum Ende der Tage nie aufgedeckt worden wäre, weil es in Deutschland überhaupt keine Institution gibt – mindestens keine staatliche – die das in irgendeiner Weise aufdecken kann. Das ist, glaube ich, auch noch mal sehr klar geworden. Ich hätte zwei Fragen, einmal an Herrn Kolke vom ADAC. Herr Kolke, Sie haben uns ja diese schöne Grafik hier hingelegt, die bei Euro 5 sehr deutlich zeigt, auch bei Euro 6, bei vielen Fahrzeugmodellen noch, wie die Stickoxidwerte im WLCT-Test bei Ihren Tests überschritten werden. Sie machen das ja seit Langem schon. Ich gehe mal davon aus, Sie schicken diese Tests auch an die Automobilhersteller. Wie reagieren die drauf? Was ist dann die Reaktion? Sagen die, ja Pech, schlecht? Also, es würde mich einfach mal interessieren, was da so an Antwort kommt. Ob da irgendwelche Konsequenzen draus gezogen werden.

Die zweite Frage würde ich an Herrn Resch stellen. Mich würde noch mal ganz konkret interessieren: Wir reden ja nicht über ein Luxusproblem. Wir reden nicht über etwas, was irgendwie Spaß macht, sondern wir reden über die Gesundheit von Menschen und Tausende von Toten in Deutschland durch Schadstoffe. Und da bitte ich Sie, mir noch mal zu erläutern, was das eigentlich bedeutet, was Stickoxid in Innenstädten für Konsequenzen hat und wie Deutschland da international dasteht. Und vielleicht könnten Sie auch eine Einschätzung geben, wenn wir jetzt diesen Skandal nicht bei Abgasen hätten, sondern, sagen wir, bei einer Sicherheitseinrichtung im Auto wie bei Airbags, wie Sie sich dann eine Reaktion erwarten würden, wie sie dann in der Automobilwirtschaft stattfinden wird.

Vorsitzender: Herr Prof. Kolke!

Prof. Reinhard Kolke (ADAC e.V.): Herzlichen Dank für die Fragestellung! Wie geht es eigentlich mit dem ADAC-Eco-Test, wenn wir jetzt diese Messungen im neuen Weltzyklus zeigen und der Hersteller erhält diese; das muss man nach Verbraucherschutz tun, so genannte Herstellervorinformationen. Die Hersteller nicken tatsächlich die Ergebnisse ab und sagen, selbst wenn die Abgasemissionen im neuen europäischen Fahrzyklus nicht geschafft sind, das Auto aber so zugelassen ist, das Auto braucht ihr nicht zu ersetzen, das ist das richtige Auto und ihr könnt die Messergebnisse veröffentlichen. Deswegen ist es so wichtig, dass man Druck ausübt. Und der Druck im Verbraucherschutztest heißt, wir werden auch in Zukunft die Daumenschrauben weiter anziehen. Wir werden den neuen europäischen Fahrzyklus wahrscheinlich ab dem nächsten Jahr nicht mehr intensiv bewerten, sondern nur noch den Weltzyklus bewerten. Wir werden auch Fahrzeuge auf der Allradrolle messen, so wie das hier aktuell gemacht wurde, um am Ende aller Tage nachzuweisen, dass Fahrzeuge unter allen Prüfbedingungen niedrige Emissionen haben. Aber Sie sehen schon, Entscheidungen bei der Automobilindustrie werden erst dann getroffen, wenn nicht allein ein ADAC-Eco-Test veröffentlicht wird, sondern – auch das haben wir gehabt – Flottenbetreiber gesagt haben: Mein Auto muss mindestens 4 Sterne im Eco-Test haben. Wenn der Vorstand des Flottenbetreibers dann entscheidet, eine bestimmte Automarke, einen bestimmten Autotyp nicht mehr zu kaufen, dann geht das ganz schnell und die Entwicklungsabteilung überlegt sich, wie kann ich dieses Fahrzeug noch niedriger in den Emissionswerten optimieren und trimmen. Aus dem Grunde kann ich nur wiederholen: eine auf Basis eines Forschungsprojekts basierende Feldüberwachung, die durch die Bundesregierung baldmöglichst umgesetzt würde, wäre ein hervorragendes Signal an die gesamte Automobilindustrie in Europa, und eben nicht nur die deutsche Automobilindustrie, und dient auch dem fairen Wettbewerb der Hersteller.

Jürgen Resch (DUH e.V.): Dann kann ich direkt an Herrn Kolke anschließen. Es ist tatsächlich wichtig. Und wir freuen uns auch, mit unserer Vierradrolle jetzt auch ein bisschen Leben „in die Bude“ der Messungen reingebracht zu haben. Es ist ein-



fach jetzt ganz wichtig, dass Transparenz eintritt, denn die Automobilindustrie reagiert nur auf Druck. Wir haben auch über Jahre hinweg die Automobilindustrie mit Messergebnissen konfrontiert. Ich will jetzt einmal einen süddeutschen Hersteller – nicht namentlich, sondern nur tendenziell – nennen. Dem haben wir mehrere tausend Prozent Abweichungen bei einem geringfügig modifizierten Test vor ein paar Jahren mitgeteilt. Und die lapidare Antwort war: Wo ist das Problem? Im Test halten wir es ja ein, alles andere interessiert uns nicht. D. h. aber in dem einen Fall habe ich einen Katalysator, der Stickoxyde reduziert, der ausreichend regeneriert. Und im anderen Fall, da bin ich beim Thema Gesundheit, verzichte ich auf die Regeneration und hinten kommen Rohemissionen heraus. Wir haben Fahrzeuge auf der Straße, die bei bestimmten Beschleunigungen so viele Rohemissionen hinten raus geben, als wäre kein Katalysator an Bord. Da haben sie eine zwanzig- bis dreißigmalige Überschreitung der Grenzwerte. Das sind richtige Giftschleudern. Und es kann doch nicht angehen, dass bestimmte große deutsche Hersteller einen Unterschied machen, ob bei 25 oder 28 Grad Raumtemperatur gemessen wird. Und in einem Fall haben sie die Einhaltung der NOx-Grenzwerte, im anderen Fall haben sie 500 Prozent Überschreitung. Wir haben lange gebraucht um das zu verstehen. Bis wir gehört haben, dass man bei der einen Temperatur die Stickoxydemission misst, bei der anderen die CO₂-Angaben. So wunderbar hat man sich mittlerweile auf Labore entsprechend kapriziert. Und die Folgen sind tatsächlich für die Menschen gesundheitlich problematische. Ich habe in Berlin mit Prof. Wichmann von der Helmholtz-Gesellschaft in München schon vor einigen Jahren eine Bilanzpressekonferenz zwei Jahre nach Einführung der Umweltzonen gemacht und er hat eine Studie veröffentlicht, bei der er festgestellt hat: Alleine im inneren Bereich von Berlin sind statistisch gesehen 160 vorzeitige Todesfälle unterblieben. Jetzt stelle ich mir vor, was man unternehmen würde, um drei Unfälle mit voll besetzten Bussen zu vermeiden, wenn es da irgendwo einen Unfallschwerpunkt geben würde – da sehe ich eben tatsächlich betroffene Menschen – oder bei einem Flugzeugabsturz. Aber bei diesen statistisch zehntausenden vorzeitigen Todesfällen, die wir in Deutschland aufgrund von Luftverschmutzung haben, geht ein wesentlicher Teil auf Schadstoffe

wie Dieselrußfeinstaub und eben Stickstoffdioxid zurück, die als Quelle den Verkehr haben. Da muss eine entsprechende Veränderung erfolgen. Deswegen werbe ich auch sehr dafür, dass die Politik sich nicht erst von den Gerichten zukünftig die Maßnahmen diktieren lässt. Der Europäische Gerichtshof hat in zwei Klagefällen jetzt entschieden, dass alle zumutbaren Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte ergriffen werden müssen. Das wird im Zweifelsfall dazu führen, dass ab nächstem Jahr Gerichte über Fahrverbote von Dieselfahrzeugen entscheiden. Ich werbe dafür, dass man dafür kämpft, so schnell wie möglich die amerikanische Qualitätstechnik bei Dieselfahrzeugen auch in Deutschland einzuführen. Und eben die Fahrzeuge die als „Dieselstinker“ unterwegs sind, entweder identifiziert und nachrüstet oder einfach aus dem Feld herausnimmt. Ansonsten wird man zu relativ weitreichenden Fahrverboten kommen müssen, um eben diese Gesundheitsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigen zu können. Ich glaube, der Diesel hat dann eine Zukunft in Deutschland, wenn es uns tatsächlich gelingt, Dieselfahrzeuge mindestens genauso sauber zu machen, wie sie in den USA verkauft werden. Übrigens, wenn ich mir die Preise anschau, auch wenn ich die Mehrwertsteuer nicht betrachte, dann erscheinen mir die Verkaufspreise in den USA sogar fast noch günstiger als bei uns. Also es ist nicht ein technologisches Wunderwerk, saubere Fahrzeuge zu verkaufen. Es geht ausschließlich darum, wieviel Profit man zusätzlich macht, indem man die Leute krank macht.

Vorsitzender: Dankeschön! So, wir haben jetzt noch eine Runde. Für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Wittke!

Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Ich möchte noch einmal eine Frage an Herrn Zinke stellen und im Anschluss an Herrn Dr. Eichhorn. Welche Messergebnisse und Daten veröffentlicht Ihre Behörde und welche Daten veröffentlichen Sie nicht? Und an Sie, Herr Dr. Eichhorn: Wäre die Automobilindustrie in Deutschland damit einverstanden, dass alle Daten, die das Kraftfahrtbundesamt erhebt, alle Messergebnisse, veröffentlicht werden?



Vorsitzender: Eine kurze Frage. Bitte, Herr Zinke!

Ekhard Zinke (KBA): Wir veröffentlichen alle Messergebnisse. Die sind transparent, werden auch transparent dargestellt. Das wird auch hinsichtlich der Messergebnisse gelten, die wir bei den laufenden Nachprüfverfahren haben werden. Im Übrigen sind die Messergebnisse natürlich nach der bisherigen NEFZ-Regelung sowieso transparent. Nur Ergebnisse, in denen Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse von Herstellern berührt sein können oder berührt sind, die natürlich nicht. Ansonsten herrscht völlige Transparenz hinsichtlich der Ergebnisse.

Abg. **Oliver Wittke (CDU/CSU):** Welche Messergebnisse sind das denn, die Sie als Betriebsgeheimnisse identifiziert haben? Sagen Ihnen die Hersteller das oder legen Sie fest, welche Messergebnisse Betriebsgeheimnisse beinhalten?

Ekhard Zinke (KBA): Nein, die Entscheidung, was wir im Rahmen des UIG oder des IFG preisgeben, auch durchaus Willens sind, das preiszugeben, diese Entscheidung treffen wir selber. Allerdings, das gebietet das rechtsstaatliche Verfahren, nach vorheriger Anhörung der Hersteller. Und danach kommt es dann gegebenenfalls zu einer Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse der Verbreitung und den Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen. Aber bei den Nachprüfungen, die derzeit laufen, wird es ein Endergebnis im Rahmen eines Paketes geben, das in völliger Transparenz der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird.

Vorsitzender: Danke, Herr Zinke! Dann Herr Dr. Eichhorn!

Dr. Ulrich Eichhorn (VDA e.V.): Danke für die Frage, Herr Wittke! Wir sind selbstverständlich mit der Praxis einverstanden, die ja heute schon gelebte Praxis ist, dass die Messwerte, die das KBA erhebt, mit Ausnahme dessen veröffentlicht werden, was direkt wettbewerbsrelevant ist. Das ist aber nicht sehr viel.

Vorsitzender: Auch kurz und bündig. Jetzt kommt die Kollegin Leidig, Fraktion DIE LINKE.!

Abg. **Sabine Leidig (DIE LINKE.):** Ich möchte nochmal bei Herrn Zinke nachfragen. Wenn ich es richtig verstanden habe, haben Sie gesagt: „Das Kraftfahrzeugbundesamt ist nicht berechtigt unabhängige Prüfungen der realen Abgaswerte auf der Straße durchzuführen“. Da möchte ich mich jetzt nur vergewissern, ob ich das richtig verstanden habe. Daran schließt sich meine Frage an: Sie wissen mindestens seit 2011, das hat Herr Resch auch nochmal beschrieben, dass es solche Abweichungen gibt. In meiner Wahrnehmung – aber da werden Sie mich jetzt auch aufklären – ist das Kraftfahrzeugbundesamt die Behörde des Bundes, die dafür zu sorgen hat, dass die technischen und ökologischen Normen der Fahrzeuge eingehalten werden. Ist das richtig? Dann haben Sie also auf der einen Seite deutliche Hinweise darauf, dass diese Normen nicht eingehalten werden, dass die Gesetze gebrochen werden, um es ganz konkret zu sagen. Sie haben auf der anderen Seite das Problem, dass Sie, wie Sie sagen, gar nicht über die Mittel verfügen, das wirklich zu kontrollieren. Was haben Sie denn in der Zwischenzeit gemacht, von 2011 bis zum so genannten VW-Skandal, der in den USA hochgepoppt ist, um an dieser Situation etwas zu verändern? Es muss Sie doch zutiefst unzufrieden machen, dass Sie eine Aufgabe haben, die Sie überhaupt nicht erfüllen können. Was haben Sie denn gegenüber dem Verkehrsministerium gesagt, was denn eigentlich Ihre Handlungsmöglichkeiten seien? Welche Initiativen haben Sie ergriffen, um Ihren Instrumentenbaukasten zu erweitern? Das würde mich wirklich interessieren.

Der zweite Teil der Frage lautet: Habe ich richtig verstanden, dass Sie jetzt, als in den USA diese Verstöße nachgewiesen wurden, vom Ministerium beauftragt wurden, mit VW auszuhandeln, unter welchen Bedingungen oder wie VW darauf reagiert. Also Sie haben gesagt, Sie haben VW aufgefordert, zeitnah, zügig und umfassend zu reagieren und einen Maßnahmenkatalog vorzulegen. Und nachdem VW seinen eigenen Maßnahmenkatalog vorgelegt hat, haben Sie aus diesem Maßnahmenkatalog einen Bescheid gefertigt. Mein Dafürhalten ist, dass da eigentlich der „Bock zum Gärtner“ gemacht wird. Also wie kann ich denn sozu-



sagen demjenigen, der ganz klar gegen Gesetze verstoßen hat, sagen: „Überleg dir mal, was du machen willst, um es wieder irgendwie einzurenken“. Also ein Richter fragt sozusagen den Angeklagten – wenn ich es jetzt mal übertrage – „Was willst du denn machen, damit es wieder in Ordnung kommt“? Und entsprechend fällt das Urteil aus. Also auch da meine Frage nach Ihrem eigenen Selbstverständnis: Wie müsste denn Ihre Handlungsfähigkeit aussehen, damit Sie wirklich der Aufgabe nachkommen können, die Einhaltung von Gesetzen zu gewährleisten?

Ekhard Zinke (KBA): Vielen Dank. Ja, darauf will ich gerne eingehen. Ich fange mal mit dem letzten Part an. Mit dem Bescheid, den wir dem VW-Konzern gegeben haben. Es war keineswegs der Auftrag, uns mit VW zusammensetzen, dort einen Bescheid zu erstellen, oder aufgrund von deren Maßnahmen. Aber richtig ist, dass wir a) durchaus – und das beantwortet auch den ersten Teil – unabhängige Prüfungen durchführen, jetzt momentan, um uns tatsächlich eine Übersicht über das Marktgeschehen zu verschaffen, inwieweit noch weitere Defeat Devices im Markt sein werden. Wir haben den Genehmigungsinhaber VW aufgrund der auch von ihm zugegebenen Manipulation aufgefordert, tatsächlich einen Maßnahmenplan zu entwickeln, den wir allerdings nicht ungeprüft übernommen haben. Aber man muss ja auch sehen, wenn technische Änderungen vonnöten sind, dass diese auch im Bereich des Möglichen überhaupt schaffbar sind. Das heißt, eine technische Entwicklung bzw. auch deren zeitlicher Ablauf muss dargestellt sein, von uns für vernünftig erachtet werden und dann als Grundlage für eine Bescheidung dienen. Wir haben also die Typgenehmigung, die VW dort hatte, mit einer Nebenbestimmung versehen, mit dem Hinweis, uns in ganz bestimmtem, eng gestecktem Rahmen die notwendigen Maßnahmen darzulegen, was hinsichtlich der betroffenen drei unterschiedlichen Motorenmodelle jeweils unterschiedlich auch mit Fristen hinterlegt worden ist. Von daher haben wir da schon keineswegs auf das Wort von VW gehorcht, sondern in völliger Unabhängigkeit selbst die Entscheidung getroffen, wie dieser Manipulation abgeholfen und eine Bereinigung für den Markt und für den Konsumenten erreicht werden kann. Unabhängige Prüfung können wir und machen wir ja auch derzeit, nehmen wir

wahr. Im Zusammenhang wo – ich nenne es mal deliktische Verstöße – gegen die Typgenehmigung tatsächlich im Spiel sind, verschaffen wir uns durch eigens veranlasste Prüfungen und eine entsprechende Bewertung ein Bild, wie die Sachlage tatsächlich aussieht. Und erweitern das Bild noch insofern, als dass wir uns auch den Markt diesbezüglich ansehen. Ob wir jahrelang mit einem Normverstoß gelebt haben? Ich hatte versucht, vorhin schon einmal deutlich zu machen, dass die Normlage uns auch quasi das Korsett vorgibt, in welchem Rahmen wir zu messen haben und welche Normen erfüllt werden müssen, welche technischen Vorgaben erfüllt werden müssen. Die sind nun mal nach den europäischen Typgenehmigungsvorschriften sehr dezidiert festgelegt. Und darin liegt unsere Kernkompetenz bzw. unser Mandat, auch hier Sorge zu tragen, als Typgenehmigungsbehörde, dass hier tatsächlich von den Herstellern und von den Produzenten auch diese Werte eingehalten werden.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommt nochmal für die SPD-Fraktion der Kollege Klare!

Abg. **Arno Klare (SPD):** Nochmal einen Blick in den potenziellen Instrumentenkasten der Zukunft, was man denn so machen kann. Das Handbuch für Emissionsfaktoren ist gerade schon mehrfach genannt worden. Ein sehr umfangreiches, hoch differenziertes Buch, bei dem es um die Emissionsfaktoren geht, die teilweise nur gemessen werden, teilweise auch nur gerechnet werden, wohl gemerkt, und um die Überprüfung dieser Messungen in unmittelbaren Verkehrssituationen. Es gibt noch etwas, was wir im Hause vorrätig haben, über das ich schon ein paar Mal geredet habe – ich glaube das vierte Mal jetzt in diesem Jahr – das ich nochmal ansprechen möchte. VECTO heißt dieses System. Bei Lkw wird es im Moment erprobt. VECTO steht für „Vehicle Energy Consumption Calculation Tool“. Den Herren hier dürfte das alles bekannt sein. Dieses Tool rechnet aus, was ein Lkw in allen seinen verbrauchsrelevanten Aggregaten an Treibhausgasemissionen emittiert, und zwar für sämtliche Möglichkeiten der Zuladung, der Konfiguration des Fahrzeuges etc. Die Abweichung von den RDE-Messungen, die dann dazu gemacht worden sind, liegt unter 3



Prozent. Dies wäre ein „Conformity Factor“ von nahezu 1. Traumhaft also im Vergleich zu heute 2,1. Meine Frage an Herrn Eichhorn und an Herrn Resch lautet: Wie schätzen Sie ein, ob so ein System wie VECTO, für schwere Nutzfahrzeuge ja bereits entwickelt, auch für Pkw denkbar ist und ob dies nicht auch in Zukunft zu einem sehr nutzerfreundlichen System weiterentwickelt werden kann, wo ich mich vor meinen Rechner setze und mein Auto konfiguriere. Und erst, wenn ich alle Werte eingegeben habe, DAG-optimiert sozusagen, dann erst irgendeine Marke bekomme, die dem entspricht. Als Automobilverband sind Sie ja auch für die Nutzfahrzeugherstellung zuständig und da ist das System als Marktsystem durchaus auch auf Ihre Zustimmung gestoßen.

Vorsitzender: Herr Dr. Eichhorn!

Dr. Ulrich Eichhorn (VDA e.V.): Danke für die klare Frage Herr Klare! Als Automobilverband arbeiten wir sogar an der Gestaltung von VECTO mit. Wir haben beispielsweise das Aerodynamikmodell, welches beim Lkw immer eine größere Herausforderung ist als beim Pkw, mitentwickelt. Die Dinge zwischen Lkw und Pkw sind deshalb sehr unterschiedlich, weil es beim Lkw einfach eine so große Varianz von Aufbauten usw. gibt, dass es gerade für die normalerweise etwas kleineren Unternehmen, die Anhänger usw. bauen, nicht möglich wäre, für jedes Fahrzeug eine Messung zu machen. Aber generell halten wir durchaus eine Art VECTO-Tool, in das der Kunde nachher seinen persönlichen Fahrstil oder sein Fahrprofil – das kann man ja heute alles schön messen – eingeben kann und dann eine für ihn vielleicht zugeschnittene Verbrauchsangabe bekäme, für sehr sinnvoll. Ich habe es der Anfrage auch schon entnommen und habe es unserer Forschungseinrichtung weitergegeben.

Jürgen Resch (DUH e.V.): Hier kann ich mich ausdrücklich mal Herrn Eichhorn anschließen. Ich bin auch der Auffassung, dass wir von den Lkw lernen können. Und VECTO ist ein Beispiel, mit dem man zukünftig modellierend arbeiten kann. Ich wollte Sie aber bei dieser Gelegenheit darauf aufmerksam machen, dass natürlich dann Rohda-

ten einfach stimmen müssen. Deswegen hätte man hier wieder eine wunderbare Möglichkeit zu sagen: Wir brauchen für alle möglichen Betriebspunkte dann auch die entsprechenden Schadstoffemissionen bzw. im Wesentlichen dann natürlich auch CO₂. Es gibt gerade aktuelle Untersuchungen aus Schweden, und auch von der EU-Kommission, über das reale Emissionsverhalten von 40-Tonner-Lkw. Da ist nämlich RDE mittlerweile eingeführt. Es wird den Fachmann hier am Tisch nicht wundern, dass ein 40-Tonner voll beladen halb so viele Schadstoffe, NO_xe, emittiert, wie ein durchschnittlicher Euro-6-Kompakt-Pkw. Da sehen Sie tatsächlich, wieviel Luft nach oben wir noch bei Pkw haben, wie sauber die Pkw werden können. Deswegen muss man an der einen Stelle tatsächlich mittlerweile sagen: Von der Abgasreinigung der schweren Nutzfahrzeuge können wir an der einen oder anderen Stelle durchaus auch für Pkw noch lernen.

Vorsitzender: Dann kommt nochmal für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollegen Stephan Kühn.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich wollte nochmal auf das Thema RDE zurückkommen. Also wir sehen ja bei den Tests, die insbesondere der ADAC vorgelegt hat, dass Fahrzeuge die Grenzwerte einhalten können. Obwohl es Fahrzeuge können, legt man in Brüssel etwas fest, was da heißt: Wir dürfen noch einige Jahre das Doppelte emittieren. Das ist schon eine sehr merkwürdige Veranstaltung, auch mit Blick auf die Frage, wie die Ingenieure, die sich da wirklich anstrengen und Fahrzeuge auf den Markt bringen, die das einhalten, damit umgehen müssen, dass offensichtlich das weitere Schummeln oder Abweichen auch noch auf europäischer Ebene, zumindest offensichtlich mehrheitlich, unterstützt wird. Aber was ich eigentlich fragen wollte zu RDE, die Frage geht an Herrn Resch: Das ist ja schön und gut, wenn wir künftig RDE haben. Aber das betrifft ja nur die Neufahrzeuge. Wir haben jetzt einen Fahrzeugbestand von 44 Mio. Pkw, wo wir nicht wissen, wie es da eigentlich mit den Emissionen aussieht. Müssten wir also nicht das RDE-Verfahren nicht nur auf die Neufahrzeuge sondern auch auf die Altfahrzeuge ausdehnen?



Das ist die erste Frage.

Die zweite Frage: Jeder, der einen Pkw besitzt, muss irgendwann mal zur Abgasuntersuchung und fragt sich jetzt nach dem VW-Skandal, was da eigentlich passiert. Wie ernst kann ich das nehmen? Müssten wir in dem Bereich auch etwas unternehmen, etwa im Hinblick darauf, dass beispielsweise seit mehreren Jahren keine Endrohrmessung mehr notwendig ist. Müsste man über solche Sachen nachdenken? Dass also auch die Abgasuntersuchung das Versprechen einhält, das sie nach Meinung des Verbrauchers beinhaltet.

Vorsitzender: Das waren Fragen an Herrn Resch!

Jürgen Resch (DUH e.V.): Zu RDE ist vorhin kurz schon etwas gesagt worden. Dieser Faktor 2,1 ist kein Vorschlag der Kommission, sondern das hat sehr brutal die Bundesrepublik Deutschland im Auftrag der Automobilindustrie in Brüssel durchgesetzt. Es gibt erfreulicherweise im Moment einige EU-Staaten, die dagegen protestieren, Frankreich unter anderem aber auch einige.... [Zwischenfrage ohne Mikrofon]. Wie bitte? Es gibt auch andere, die niedrigere verlangen. Wir haben eine gewisse Hoffnung, dass es vielleicht hier noch eine Korrektur gibt. Ich will darauf verweisen, dass ein vernünftiger Wert 1,0 ist. Die Kommission hat darum auch vorgeschlagen, Fahrzeuge die 0,95 aufweisen, also leicht darunter bleiben, mit einem Label zu versehen. Und selbst für Lkw ist die aktuelle Bestimmung 1,5. Also diese 2,1 sind ein schöner Beleg dafür, wie diese Automobilindustrie auch nach einem VW-Skandal einfach durchregieren kann. Was ganz wichtig ist, ist, dass bei RDE an verschiedenen Stellen nachgebessert wird. Wir haben im Moment sehr große Sorgen, dass insbesondere das Bestehen des ACEA darauf, dass unbedingt die OBD mit eine Rolle spielt, also die On-Board-Diagnose, und dass man da eben Stecker verbindet, da wiederum eine Zykluskenntung erfolgt. Wir haben erste Hinweise bekommen. Wir haben viele dutzende Whistleblower in der Autoindustrie. Wir wissen schon die ersten Modelle, die die Zyklen für die Straße einprogrammiert haben, also wie WLTP, NEFZ usw. für Nachttests, sodass es immer schwieriger wird, das festzustellen. Aber das ist eine sportliche Herausforderung. Deswegen halten wir bei RDE folgen-

des für wichtig. RDE muss auch bei den Neufahrzeugen so gefahren werden, dass das Fahrzeug nicht erkennen kann, dass es getestet wird. Ich muss auch bei RDE Betriebszustände, wie höhere Beschleunigungen oder Volllastbereiche, die es ja einfach gibt, wenn ich den Motor nicht abregle, einbeziehen. Das hat der ACEA auch erfolgreich rausverhandelt. Aber eine Sache die – glaube ich – jeder von Ihnen sofort verstehen wird: Warum gibt es jetzt eine RDE-Vorschrift für Stickoxyde und nur für Dieselfahrzeuge, wenn wir die gleiche Problematik zum Beispiel beim Benzin-Direkteinspritzer auch haben? Da gibt es nämlich keine RDE-Vorschrift. Was in Bezug auf den Altbestand nachgefragt wurde: Natürlich müssen wir uns auch anschauen, wie sind die tatsächlichen Emissionen dieser Fahrzeuge. Da freue ich mich auf die Messungen vom ADAC, und hoffentlich von vielen anderen, dass wir diese RDE-Faktoren für alle möglichen Fahrzeuge bekommen. Die werden wir wahrscheinlich in den nächsten Jahren stärker heranziehen müssen. Hoffentlich politisch, aber notfalls auch juristisch, um über Fahrverbote zu entscheiden, weil natürlich in die Städte nur noch saubere Diesel hineinkommen können. Das gibt aber auch eine tolle Chance für die Autoindustrie. Wir können doch auch diese Fahrzeuge sauber machen. Man kann vielen dieser Autos tatsächlich eine funktionierende Abgasreinigungsanlage mit einbauen. Überall dort, wo es uns oder anderen gelingt, betrügerische Defeat Devices nachzuweisen, wird es einfach sein. Das kann man nämlich dann als Autobesitzer auch einklagen. Bei den anderen, wo es vielleicht nicht so einfach ist, setze ich ein bisschen darauf, dass vielleicht auch der Bundestag ein Programm startet, dass wir wirklich zu sauberer Luft in Deutschland kommen und diejenigen Bürger, die sich in den letzten Jahren mit gutem Glauben ein Dieselfahrzeug gekauft haben, die der Werbung der Automobilindustrie geglaubt haben, nicht auf der Strecke bleiben und plötzlich immobil sind. Also da habe ich auch ein bisschen Sorge, dass wir eben da in eine Inakzeptanz hineinlaufen. Aber die Alternative kann nicht sein, dass man jetzt einfach sagt: Der Skandal ist so groß und wir lassen einfach zu, dass diese Autos weiterhin die Innenstädte vergiften.

Ganz kurz noch die Abgasuntersuchung. Die ist in Deutschland abgeschafft worden, 2009/2010, durch eine sehr erfolgreiche Lobbyarbeit des Verbandes der Automobilindustrie. Die Endrohrprü-



fung findet in Deutschland nicht mehr statt. Man liest nur noch die OBD aus. Das Interessante ist übrigens, dass die Sensoren in der OBD, die es für Stickoxyde gibt, so bei 60, 70 Prozent Überschreitung der Werte anspringen müssten. Aber sie springen nicht an, und das Regelwerk sieht auch keine Strafen dafür vor. Also man hat hier ein perfektes System der Selbst-Nichtkontrolle geschaffen. Wir bräuchten dringend natürlich auch wieder eine Umsetzung der geltenden EU-Rechtsprechung oder Gesetzgebung für eine herstellerunabhängige Endrohrprüfung. Natürlich dann aber mit sehr strengen Prüfwerten.

Vorsitzender: Gut, für das Protokoll: Der Herr Dr. Eichhorn schüttelt den Kopf. Wir bedanken uns in jedem Fall für Ihre schriftlichen und mündlichen Einlassungen. Sie werden ja anhand der Anträge der einzelnen Fraktionen dann sehen, inwieweit Ihre Argumente da auch Einzug gehalten haben. Kommen Sie gut nach Hause, bleiben Sie gesund. Wir werden weniger Stickoxyden erreichen müssen. Davon sind wir überzeugt.

Die 50. Sitzung ist geschlossen, wir sehen uns wieder am Mittwochmorgen zur 51. Sitzung.
Vielen Dank!

Schluss der Sitzung: 15.47 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender