

## **Bericht des Landes Baden-Württemberg**

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 8./9. Oktober 2015 in Worms

### **TOP 6.3 Pkw-Typprüfverfahren zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte**

Die Abgas-Emissionen und Verbrauchswerte von Kraftfahrzeugen werden im Rahmen ihrer (Typ-) Genehmigung in der Vergangenheit seit Anfang der 1990iger Jahre mit Prüfzyklen gemessen, welche die realen Fahrzustände, insbesondere in den Ballungsräumen, nicht widerspiegeln. Daher nahmen in den vergangenen Jahren die verkehrsnah gemessenen Stickstoffdioxid-Konzentrationen nur geringfügig ab, entgegen den Erwartungen aufgrund der in den Euro-Normen festgelegten abgesenkten Emissionsgrenzwerte für Stickstoffoxide. Die Messverfahren bei der Typprüfung wurden inzwischen für Zweiräder und Lkw EU-weit reformiert und sind erheblich realitätsbezogener. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge steht dies noch aus. Die Europäische Kommission plant eine Einführung des „WLTP“ (= worldwide harmonised light vehicle test procedure) genannten, realitätsbezogenen, modernen und im Labortest durchzuführenden Prüfzyklus ab 2017.

Die zu prüfenden Kraftfahrzeuge werden von den Herstellern für die Abgasmessungen im Labortest optimiert. Demgegenüber werden im realen Fahrbetrieb insbesondere bei Diesel-Pkw und deren NO<sub>2</sub>-Emissionen merklich höhere Emissionen und Verbräuche verursacht. Deshalb wird aktuell in den Europäischen Gremien eine Novelle zu den Abgasvorschriften erarbeitet, welche ergänzende Abgasmessungen an den Kraftfahrzeugen im realen Straßenfahrbetrieb („RDE“ = real driving emissions) verlangt.

Die aktuellen Vorgänge um die Manipulation des Abgasverhaltens durch sogenannte Defeat Devices haben das Vertrauen in deutsche Automobilhersteller geschmälert. Dies gilt es schleunigst wieder herzustellen, indem das Ausmaß der Vorgänge schnell eingegrenzt wird. Dazu ist ein Mess- und Kontrollprogramm notwendig. Eine daraus gebildete Positivliste dient auch dazu, eine eventuelle Kaufzurückhaltung aufzulösen, die aus den Unsicherheiten entstehen kann.

Um baldmöglichst immissionsbedingte EU-Vertragsverletzungsverfahren und weitere Verkehrseinschränkungen zu vermeiden, wird die Bundesregierung im Antrag aufgefordert, sich bei der EU für eine frühestmögliche Verabschiedung und Einführung der neuen Abgasvorschriften im Jahr 2017 einzusetzen. Zwar muss den Fahrzeugherstellern eine angemessene Einführungszeit zur Umstellung ihrer Fahrzeug- und Motorenserien zugestanden werden; diese sollte jedoch anspruchsvoll kurz sein, um über moderne, real emissionsarme Neufahrzeuge schnellstmöglich die Immissions-Grenzwertüberschreitungen zu mindern und nutzerunfreundliche Verkehrsbeschränkungen unnötig zu machen. Dies ist auch Ziel des Schreibens der UMK vom 12. Juni 2015 (TOP 26 der 84. UMK vom 22.05.2015), in der die VMK um Unterstützung gebeten wird.

Eine weiter optimierte Qualitätsnorm für Flüssigkraftstoffe könnte den Verbrennungsprozess in den Motoren aller im Verkehr befindlichen Fahrzeuge verbessern und somit die Emissionen im gesamten Verkehrssektor ergänzend mindern.