

## Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Susanna Karawanskij, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/13170 –**

### **Maßnahmen der Bundesregierung zum Erkennen und zu der Verfolgung von rechtswidrigen Manipulationen der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei – umgerüsteten – Dieselfahrzeugen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Gemäß dem Zweiten Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, Teil 1 vom 26. Juni 2017, Ausschussdrucksache 18(15)533 (neu) (im Folgenden: CO<sub>2</sub>-Bericht) wurden 29 Fahrzeugtypen, bei denen im Rahmen der Prüfung auf die Verwendung unzulässiger, NO<sub>2</sub>-bezogener Abschalteinrichtungen bzw. -strategien erhöhte/r CO<sub>2</sub>-Emissionen/Kraftstoffverbrauch festgestellt wurden, erneut geprüft. Die Untersuchungskommission prüfte ausschließlich Fahrzeuge, die bereits bei den ersten Messungen sowohl von Stickoxid- als auch CO<sub>2</sub>-Emissionen durch eine Überschreitung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Typprüfwert um mehr als 10 Prozent auffällig geworden waren.

Geprüft wurden nunmehr ausschließlich die CO<sub>2</sub>-Emissionen, nicht jedoch die NO<sub>2</sub>-Emissionen und dies ausschließlich im für die Typpgenehmigung von Pkw relevanten Prüfzyklus NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus), in dem die Typprüfwerte ermittelt wurden, die im Realbetrieb bei neuen Pkw durchschnittlich um 40 Prozent überschritten werden.

Die Untersuchungskommission kam zu dem Ergebnis, dass bis auf zwei nicht mehr in der Produktion befindliche Fahrzeuge von den durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zugelassenen Fahrzeugtypen die CO<sub>2</sub>-Emissionen die Angaben der Hersteller bei der Typprüfung eingehalten, meist sogar unterschritten haben. Die Untersuchungskommission weist in ihrem CO<sub>2</sub>-Bericht auf den Wechselwirkungseffekt von NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Verbrauch hin. Dieser kann bewirken, dass bei einer Reduktion von NO<sub>2</sub> die CO<sub>2</sub>-Werte ansteigen und umgekehrt.

Gemäß dem CO<sub>2</sub>-Bericht wurden bei den im NEFZ erfolgenden Tests der Energiebedarf von an- und abschaltbaren Nebenverbrauchern wie beispielsweise Klimaanlage, Beleuchtung oder Sitzheizung bei der Messung nicht berücksichtigt (S. 8 des CO<sub>2</sub>-Berichts). Der CO<sub>2</sub>-Bericht weist darauf hin, dass die Messungen im Temperaturbereich von 20 bis 30 Grad Celsius stattfinden und sich hieraus eine gewisse Bandbreite an CO<sub>2</sub>-Emissionen ergibt. Darüber hinaus weisen die Verfasserinnen und Verfasser des CO<sub>2</sub>-Berichts auf die definierte Fahrkurve hin (S. 9) und ein sich daraus ergebendes Toleranzband.

Während die CO<sub>2</sub>-Werte gemäß CO<sub>2</sub>-Bericht überwiegend sogar unterhalb der Typprüfwerte liegen sollen, ergaben Wiederholungsmessungen des ADAC an umgerüsteten Fahrzeugen der Marke Volkswagen Motortyp EU 189 je nach angewendetem Testverfahren demgegenüber gleichbleibende oder leichte Erhöhungen der CO<sub>2</sub>-Werte. Der ADAC hat die Messverfahren jeweils wiederholt (vgl. [www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/abgas\\_update\\_vw.aspx](http://www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/abgas_update_vw.aspx), zuletzt abgerufen am 29. Juni 2017).

Gemäß Pressemeldungen sollen von US-amerikanischen Umweltbehörden möglicherweise rechtswidrige Manipulationen der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowohl an Diesel- als auch an Benzinfahrzeugen entdeckt worden sein (so z. B. Automobilwoche vom 22. Februar 2017: „Vorwürfe zu Manipulationen bei Benziner und Diesel – erste Klagen gegen Audi bundesweit eingereicht“, [www.automobilwoche.de/article/20170222/AGENTURMELDUNGEN/302219824/vorwuerfe-zu-manipulationen-bei-benziner-und-diesel-erste-klage-gegen-audi-bundesweit-eingereicht](http://www.automobilwoche.de/article/20170222/AGENTURMELDUNGEN/302219824/vorwuerfe-zu-manipulationen-bei-benziner-und-diesel-erste-klage-gegen-audi-bundesweit-eingereicht), zuletzt abgerufen am 22. Mai 2017).

1. In welchen der von der Untersuchungskommission „Volkswagen“ zunächst durchgeführten acht Prüfzyklen an den 53 untersuchten Fahrzeugmodellen wurden neben den NO<sub>x</sub>- auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen gemessen, und wurden die NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionen gleichzeitig gemessen oder getrennt in verschiedenen Durchläufen bzw. Fahrten (bitte begründen)?

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen wurden im Rahmen der durchgeführten Messungen parallel mit aufgezeichnet. Wie im Zweiten Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 26. Juni 2017 (2. UK-Bericht) auf Seite 4 erläutert, konnten die bei den Messungen gleichzeitig gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte nicht für eine Bewertung der Typgenehmigungs-CO<sub>2</sub>-Werte herangezogen werden.

2. Warum hat die Bundesregierung bis heute nicht die hierbei ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionen und die festgestellten prozentualen Abweichungen von den Katalogwerten vollständig veröffentlicht?
3. Welche CO<sub>2</sub>-Emissionen hatten die 53 zunächst untersuchten Fahrzeuge in jeweils welchem Prüfzyklus (bitte tabellarische Angabe)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die CO<sub>2</sub>-Werte der 19 Fahrzeugmodelle deutscher Hersteller bzw. Hersteller für die das KBA zuständig ist, sind auf Seiten 4 und 5 des 2. UK-Berichts aufgeführt. Bei 13 Fahrzeugmodellen dauern die CO<sub>2</sub>-Untersuchungen noch an. Die Abweichungen der weiteren Fahrzeuge lagen beim CO<sub>2</sub>-Wert unterhalb von 10 Prozent zur Herstellerangabe.

4. Welche Fahrzeuge hat die Untersuchungskommission „Volkswagen“ oder KBA seit Veröffentlichung des Ersten Untersuchungsberichts zusätzlich zu den ersten 53 Fahrzeugen untersucht?
- a) Wurden diese in den gleichen acht Prüfzyklen gemessen wie die ersten 53 Fahrzeuge, und wenn nein, warum nicht?  
Worin bestehen die Abweichungen, und wie begründet die Bundesregierung diese?
- b) Warum wurden die Messergebnisse bislang nicht veröffentlicht?
- c) Ist eine Aktualisierung oder Ergänzung des Ersten Untersuchungsberichts geplant, und wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, bis wann?
- d) In welche der drei Kategorien stuft die Bundesregierung jeweils welches untersuchte Modell warum ein?

Die Fragen 4 bis 4d werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA hat im Rahmen weiterer Untersuchungen (sog. Doping-Tests) sowohl auf Basis des bisherigen Feldprogramms als auch mit individuellen Prüfprogrammen je nach vorliegendem Sachverhalt Messungen durchgeführt. Die sog. Doping-Tests wurden unabhängig von den Untersuchungen der Untersuchungskommission durch Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt veranlasst. Die Untersuchungen und Auswertungen zu den verschiedenen Fahrzeugen dauern an.

5. Auf die CO<sub>2</sub>-Messung in welchem der acht Prüfzyklen stützt sich die Aussage im CO<sub>2</sub>-Bericht der Untersuchungskommission, es wurden diejenigen Fahrzeuge erneut vermessen und überprüft, die „in den Felduntersuchungen einen CO<sub>2</sub>-Wert mit einer Abweichung größer 10 % zum genehmigten Wert (Katalogwert) aufwiesen“?  
Warum wurde nur dieses Messergebnis als Auswahlkriterium der Nachmessung herangezogen, nicht die ggf. bei den anderen sieben Prüfzyklen ermittelten Abweichungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu dem Typprüfwert?

Die gesetzlich vorgeschriebene Bestimmung des CO<sub>2</sub>-Werts im Typgenehmigungsverfahren erfolgte für die in Rede stehenden Fahrzeugmodelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (NEFZ<sup>1</sup>, Typ I Messung) unter den dort aufgeführten Bedingungen. CO<sub>2</sub>-Messergebnisse, die außerhalb dieser gesetzlichen Regelungen ermittelt werden, haben mit Blick auf den zu überprüfenden CO<sub>2</sub>-Typgenehmigungswert insofern keine rechtliche Relevanz.

6. Bei welcher Umgebungstemperatur fanden jeweils die i. d. R. drei Messungen an den 29 Fahrzeugen im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Nachprüfungen statt, und welche Umgebungstemperatur herrschte bei den Messungen, in denen zunächst die überhöhten CO<sub>2</sub>-Werte festgestellt wurden (bitte tabellarisch für alle 29 nachgetesteten Fahrzeuge für alle durchgeführten Messungen aufzuführen)?

Die 29 auffälligen Fahrzeuge wurden gemäß des Ersten Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 22. April 2016 (1. UK-Bericht) im NEFZ bei einer Temperatur zwischen 20-24°C gemessen. Hinsichtlich der für die CO<sub>2</sub>-

---

<sup>1</sup> Neuer Europäischer Fahrzyklus

Ermittlung entscheidenden Öltemperaturen wird auf die Messwerttabellen im 2. UK-Bericht verwiesen. Der Zusammenhang zwischen Umgebungs- und Öltemperatur ist im Kapitel B.II.2.a. des 2. UK-Berichts beschrieben.

7. Warum hat die Untersuchungskommission sich für diesen Zweiten CO<sub>2</sub>-Bericht nicht an das für die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen „Abgasverhalten von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen – Feldüberwachung“ angelehnt und in Betrieb befindliche Fahrzeuge untersucht, sondern sich ausschließlich auf die Prüfung der CoP (Konformitätsüberprüfung) beschränkt, wofür Neufahrzeuge verwendet wurden?
8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass es angesichts der Tatsache, dass die einzigen beiden Fahrzeugtypen, bei denen Überschreitungen im CO<sub>2</sub>-Bericht festgestellt wurden, diejenigen sind, die nicht mehr produziert wurden, und dementsprechend in Betrieb befindliche Fahrzeuge untersucht wurden, es aber im Sinne des Klima- und Verbraucherschutzes zielführender wäre, keine Neufahrzeuge für die Nachprüfungen heranzuziehen (bitte begründen)?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Überprüfung der im Betrieb befindlichen Fahrzeuge gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bezieht sich derzeit nur auf die mit Grenzwerten belegten Schadstoffe, nicht aber auf die vom Hersteller angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissions- bzw. Kraftstoffverbrauchswerte. Wie in den Schlussfolgerungen in Kapitel E. III.1 des 2. UK-Berichts dargelegt, setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, zukünftig auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Vorschriften zur Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge einzubeziehen.

9. Mit welcher Begründung wird bei einem der beiden auffällig gewordenen Fahrzeuge (smart) auf Basis der Messung an einem Fahrzeug der Vorwurf einer Überschreitung der CO<sub>2</sub>-Werte erhoben, und ist dieser Vorwurf nach Auffassung der Bundesregierung durch diese Abweichung vom statistischen Verfahren hinreichend gesichert (bitte begründen)?

Beim nicht mehr produzierten Modell Smart Fortwo Diesel wurde der Typprüfwert um 4,4 Prozent überschritten. Dieses Modell wird derzeit weiteren Prüfungen unterzogen. Es müssen weitere Messungen an anderen Fahrzeugen dieses Typs durch das KBA vorgenommen werden, um eine abgesicherte Aussage zu den Abweichungen vom Katalogwert treffen zu können. Die Untersuchungen dazu sind deshalb noch nicht abgeschlossen.

10. Zu welchen Maßnahmen kann der Hersteller auf Basis der an einem Fahrzeug festgestellten Überschreitung des CO<sub>2</sub>-Wertes verpflichtet werden, und welche Konsequenzen drohen auf welcher Rechtsgrundlage den beiden Herstellern auffällig gewordener Fahrzeuge?

Die Verfahren des KBA zu den auffälligen Fahrzeugen sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Abschluss der Verfahren kann entschieden werden, ob und welche Maßnahmen auf Basis geltenden Rechts ergriffen werden können.

11. Warum wurde beim zweiten auffälligen Fahrzeug (Opel Zafira) trotz Unterschreitung der 15 000-km-Marke kein Entwicklungskoeffizient angewendet, und hätte dieses Fahrzeug die Nachprüfung bei Verwendung des Entwicklungskoeffizienten bestanden?

Die Anwendung des Entwicklungskoeffizienten ist auf Neuwagen beschränkt und wurde im vorliegenden Fall nicht angewendet, da es sich um ein gebrauchtes Fahrzeug mit deutlich mehr als 0 km Laufleistung handelte. Auch unter Berücksichtigung des Entwicklungskoeffizienten wäre die Nachprüfung nicht bestanden.

12. Auf welcher Rechtsgrundlage galt „ohne Anwendung des statistischen Verfahrens oder des Entwicklungskoeffizienten (...) die Nachmessung im Rahmen dieser Untersuchung als nicht auffällig, wenn das Messergebnis den Typgenehmigungswert um nicht mehr als 4 % überschritt“ (CO<sub>2</sub>-Bericht, S. 13), und wurde damit eine Grenze gezogen, deren Überschreitung rechtliche Konsequenzen für die Hersteller hat (bitte unter Angabe der Rechtsgrundlage begründen)?

Hinsichtlich der Rechtsgrundlage wird auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der UN-Regelung 101 (5.5 Auswertung der Ergebnisse) verwiesen. Verstöße im Zusammenhang mit der Typgenehmigung werden im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens verfolgt.

13. Bei welchen der 29 nachgetesteten Fahrzeuge wurde das statistische Verfahren oder der Entwicklungskoeffizient nicht angewendet, und welche Werte mussten alle anderen Fahrzeuge einhalten, damit eine „Nachmessung im Rahmen dieser Untersuchung als nicht auffällig“ gegolten hat?

Bei gebrauchten Fahrzeugen wurden das statistische Verfahren und der Entwicklungskoeffizient nicht angewendet (Opel Zafira, VW Golf 1.6l BMT, VW Golf Plus 1.6l TDI, VW Passat 2.0l TDI, VW Polo 1.2l TDI, Smart ForTwo, Audi A6 3.0l EU5). Neufahrzeuge, welche der Produktion entnommen werden konnten, wurden gemäß des statistischen Verfahrens geprüft. Hinsichtlich der Auswertung in diesem Verfahren wird auf den 2. UK-Bericht verwiesen.

14. Aufgrund welcher konkreten Rechtsgrundlage und durch welche konkreten Auslegungserwägungen hat die Untersuchungskommission „Volkswagen“ entschieden, „Nebenverbraucher“ wie Lichtmaschine und Klimaanlage abzuschalten?

Die Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ergeben sich aus der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der UN-Regelung 101, Anhang 6. Während der Prüfung dürfen nur die für den Betrieb des Fahrzeugs erforderlichen Ausrüstungsteile betrieben werden. Die Klimaanlage ist abzuschalten. Die Lichtmaschine ist im Betrieb.

15. Anhand welcher Kriterien hat die Bundesregierung (bzw. Untersuchungskommission) die Testbedingungen (Umgebungstemperatur, Schaltpunkte etc.) für die CO<sub>2</sub>-Nachmessungen festgelegt, und von wem genau wurden diese Testbedingungen festgelegt?

Die Testrandbedingungen wurden durch die Untersuchungskommission gemäß den gesetzlichen Vorschriften festgelegt.

16. Welche Gespräche (mit Herstellern, Technischen Diensten etc.) wurden im Vorfeld der Festlegung der Testbedingungen geführt (bitte unter Angabe des Datums tabellarisch aufführen)?
17. Wurden die Hersteller in gleicher Weise an der Erstellung des CO<sub>2</sub>-Berichts beteiligt wie beim Ersten Bericht der Untersuchungskommission vom April 2016?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hersteller wurden weder beim 1. UK-Bericht noch beim 2. UK-Bericht an der Erstellung beteiligt. Im Rahmen von Nachmessungen und Untersuchungen bzw. im Verwaltungsverfahren wird Herstellern bei belastenden Ergebnissen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

18. Sind die erheblichen Abweichungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen im realen Betrieb im Vergleich zum jeweiligen Typprüfwert von durchschnittlich 40 Prozent für die Bundesregierung Anlass, diesen auf den Grund zu gehen (bitte begründen), und welche Erklärung hat die Bundesregierung auf Basis welcher Erkenntnisse für diese Abweichungen?

Der Bundesregierung ist diese Entwicklung u. a. aufgrund von Veröffentlichungen des ICCT bekannt. Daher hat sich die Bundesregierung von Beginn an für die Entwicklung eines neuen Testverfahrens eingesetzt. Hierzu hat die Bundesregierung auch entsprechende Untersuchungen in Auftrag gegeben. Die Erkenntnisse dieser Untersuchungen gingen u. a. in die Entwicklungsarbeiten der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 15 und der nun ab 1. September 2017 für alle neuen Pkw-Typgenehmigungen gültigen WLTP<sup>2</sup>-basierten EU-Typgenehmigungsverordnung ein, mit der wesentlich repräsentativere und realitätsnähere Verbrauchsangaben erzielt werden.

19. Wie hat die Bundesregierung (bzw. Untersuchungskommission) geprüft, ob illegale Maßnahmen/Abschalteinrichtungen (Lenkwinkelerkennung etc.) bei den durchgeführten CO<sub>2</sub>-Nachprüfungen zum Einsatz kamen, und wie wird dies bei CoP-Prüfungen gehandhabt?

Die Untersuchungen zur Lenkwinkelerkennung und zu besonderen Getriebemodi sind noch nicht abgeschlossen und waren nicht Gegenstand des 2. UK-Berichts.

20. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass die Aussagekraft des Zweiten CO<sub>2</sub>-Berichts praktisch null ist, weil das Einhalten der Typprüfwerte von neuen Fahrzeugen im NEFZ eine Selbstverständlichkeit ist und vielmehr systematisch geprüft werden sollte, mit welchen ggf. eingesetzten Mitteln die Typprüfwerte nur auf dem Rollenprüfstand eingehalten werden, aber nicht im Alltag (bitte begründen)?

Nein. Ziel der CO<sub>2</sub>-Nachprüfungen war es nicht, die Emissionen im realen Fahrbetrieb zu überprüfen, da dies derzeit nicht Inhalt der europäischen Typgenehmigungsvorschriften ist. Die Bundesregierung setzt sich aber auf EU-Ebene dafür ein, dass ein solches Testverfahren auch für CO<sub>2</sub> entwickelt wird.

---

<sup>2</sup> Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure

21. Wie kann die Bundesregierung den Verdacht entkräften, dass das Untersuchungsdesign bewusst so gewählt wurde, dass die Hersteller in gutem Licht dastehen (vgl. [www.herbert-behrens.de/nc/presse\\_und\\_reden/mitteilungen/detail/kategorie/presse-74/zurueck/presse-43/artikel/dobrindt-schutzpatron-der-autoindustrie-und-gefahr-fuer-klima-und-verbraucher/](http://www.herbert-behrens.de/nc/presse_und_reden/mitteilungen/detail/kategorie/presse-74/zurueck/presse-43/artikel/dobrindt-schutzpatron-der-autoindustrie-und-gefahr-fuer-klima-und-verbraucher/))?

Die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde entsprechend den gesetzlichen Regelungen durchgeführt.

22. Bei welchen der für den CO<sub>2</sub>-Bericht untersuchten 29 Fahrzeuge handelt es sich um solche, bei denen die Produktion im Zuge einer verbindlichen oder einer freiwilligen Umrüstmaßnahme bereits umgestellt wurde, die Fahrzeuge also nicht mehr identisch mit denen sind, die bei der Typprüfung und der Feldüberwachung im Zuge des Ersten Berichts der Untersuchungskommission untersucht wurden?

Mercedes V-Klasse, Opel Zafira, Porsche Macan, VW Golf Plus 1.6l TDI, VW Passat 2.0l TDI, VW Polo 1.2l TDI, Audi A6 3.0l TDI EU5 (ein Fahrzeug).

23. Aus welchem Grund wurden die im CO<sub>2</sub>-Bericht dargestellten Fahrzeuge, insbesondere wenn es sich um solche handelt, die aufgrund von Umrüstungen nicht mehr identisch mit den ursprünglich typgenehmigten sind, nicht zugleich auf den NO<sub>x</sub>- als auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gemessen, um mögliche rechtswidrige Manipulationen zu erkennen und ggf. auszuschließen?

Im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Nachmessungen ging es nicht um die Überprüfung der NO<sub>x</sub>-Emissionen, sondern des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Deshalb waren die NO<sub>x</sub>-Emissionen nicht untersuchungsrelevant. Sie waren bereits im 1. UK-Bericht für die betreffenden Fahrzeuge betrachtet worden. Die NO<sub>x</sub>-Werte wurden gleichwohl bei den Messungen miterfasst, aber nicht besonders betrachtet, da sich keine Auffälligkeiten zeigten.

24. Wie erklärt die Bundesregierung technisch, dass laut dem Untersuchungsbericht trotz des Trade-off-Effektes nach einer ggf. erfolgten NO<sub>2</sub>-bezogenen Produktionsumstellung zugleich die nunmehr gemessenen CO<sub>2</sub>-Verbrauchswerte nicht, wie technisch zu erwarten, gestiegen, sondern gesunken sind?

Die Reduktion der Stickoxide kann sowohl auf Veränderungen des Emissionskontrollsystems als auch durch innermotorische Maßnahmen, z. B. durch Veränderung von Anzahl, Lage und Zeitpunkt der Kraftstoffeinspritzungen, erwirkt werden oder aus einer Kombination dieser Maßnahmen. Eine Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unter Typprüfbedingungen ist daher nicht zwangsläufig zu erwarten.

25. Werden für alle Fahrzeuge, für die das KBA die Freigabe für Umrüstmaßnahmen erteilt, neben den NO<sub>x</sub>- auch die CO<sub>2</sub>-Werte ermittelt, und wenn ja, wurden die NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionen gleichzeitig gemessen oder getrennt in verschiedenen Durchläufen bzw. Fahrten (bitte begründen)?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der gängigen Praxis bei Typgenehmigungen wurden in zwei getrennten Durchläufen NO<sub>x</sub>-Werte und die CO<sub>2</sub>-Emission (und damit der Kraftstoffverbrauch) gemessen.

26. Für welche Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe II des Ersten Untersuchungsberichts sind jeweils wann die Freigaben erfolgt, und wann rechnet die Bundesregierung jeweils damit, dass alle betroffenen Fahrzeuge umgerüstet sind?

Freigaben für Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe II des 1. UK-Berichts:

Modelle	Freigabedatum
Porsche Macan Stufe 1	12.09.2016
Opel Insignia	21.02.2017
Mercedes A-, B-, CLA-, GLA-Klasse	22.02.2017
Mercedes V-Klasse	24.02.2017
VW Amarok	23.02.2017
VW Crafter	24.02.2017

- a) Setzt das KBA den Herstellern hierfür eine Frist?

Den Herstellern wurde auferlegt, innerhalb von 18 Monaten mindestens 85 Prozent der Fahrzeuge umzurüsten.

- b) Drohen denjenigen Wagenhaltern, die diese freiwillige Umrüstung nicht vornehmen lassen, irgendwelche Sanktionen oder Einschränkungen, und wenn ja, welche sind das?

Nein.

27. Werden alle Fahrzeuge mit den von den Herstellern vorgeschlagenen Umrüstmaßnahmen in allen acht Prüfzyklen gefahren, um die Wirksamkeit der Maßnahmen sowie das Ausbleiben der Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu messen, und wenn nein, warum nicht, und welche Prüfzyklen werden hierfür verwendet?

Das Freigabekonzept des KBA zu den freiwilligen Serviceaktionen sieht eine Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im gesetzlich geltenden Typ 1-Test (NEFZ kalt) vor. Der Ausstoß der limitierten Schadstoffe wird in Abhängigkeit der Maßnahme in weiteren Prüfungen, z. B. bei unterschiedlichen Temperaturen (Thermofenster), überprüft.

28. Welche NO<sub>x</sub>- und welche CO<sub>2</sub>-Werte wurden nach den vom KBA freigegebenen freiwilligen Umrüstmaßnahmen in jeweils welchem Prüfzyklus gemessen, und wie hoch waren diese Werte jeweils vor der Umrüstung (bitte vollständig für alle freigegebenen Modelle tabellarisch aufführen)?

Das Verifizierungskonzept sieht einen direkten Vergleich der Fahrzeuge mit alter und neuer Software vor. Hierbei muss für eine Freigabe der Umrüstmaßnahme in den jeweiligen Prüfzyklen, insbesondere bei niedrigeren Umgebungsbedingungen, eine signifikante NO<sub>x</sub>-Reduktion nachgewiesen werden.

29. Wie erklärt die Bundesregierung, dass vom ADAC in Wiederholungen von gleichartigen CO<sub>2</sub>-Tests jeweils vor und nach der Umrüstung die CO<sub>2</sub>-Emissionen nach der Umrüstung gleichgeblieben oder gestiegen sind?

Messungen Dritter können nicht bewertet werden.



30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es bei der Beurteilung von kaufrechtlichen Gewährleistungsansprüchen aufgrund von Überschreitungen im Verbrauch um mehr als 10 Prozent gegenüber dem Typprüfwert auf das Emissionsverhalten eines Fahrzeuges, welches sich in einem nichtoptimierten Zustand befindet, ankommt, so wie es die Halterinnen und Halter auf der Straße fahren, und wenn nein, warum nicht?

Zu der Frage, wann kaufrechtliche Gewährleistungsansprüche im Zusammenhang mit Verbrauchsangaben bestehen, hat die Bundesregierung bereits in ihrer Antwort zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 vom 28. Juli 2015 Stellung genommen.

31. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Katalogwerte zu den Fahrzeugen Audi A6 2.0 l mit 126 g/km bzw. Audi A6 3.0 l mit 172 g/km von den Typprüfwerten nach oben von den Typprüfwerten abweichen, die bei den Erstmessungen zugrunde gelegt worden sind (Audi A6 2.0 l: 110 und 112 g/km; Audi A 6 3.0 l 133 bzw. 139g/km), mit der Folge, dass nunmehr eine negative Differenz zwischen Messergebnissen und Typprüfwerten entsteht?

Grund ist, dass die Fahrzeuge der Erstmessung und der Messung im 2. UK-Bericht zwar dieselbe Bezeichnung haben, jedoch aufgrund unterschiedlicher Ausstattungskomponenten mit unterschiedlichen CO<sub>2</sub>-Katalogwerten ausgewiesen sind.

32. Warum hat die Untersuchungskommission „Volkswagen“ bei den CO<sub>2</sub>-Messungen nicht auf die ab September 2017 geregelten Testverfahren des Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) zurückgegriffen, nicht einmal ergänzend?

Als Grundlage für die Bewertung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird das in den Typgenehmigungsvorschriften festgelegte Verfahren angewandt, welches der Typgenehmigung zu Grunde lag.

33. Wie ist grundsätzlich das Emissionsverhalten bei Diesel-Pkw bei Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h?

Fahrsituationen mit Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h befinden sich außerhalb des bislang gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ-Fahrzyklus für die Typgenehmigung. Grundsätzliche Aussagen zu diesem Nutzungsbereich erfolgen daher auf Basis von Modellierungen. In Europa stellt das sogenannte HBEFA<sup>3</sup> die allgemein anerkannte und wissenschaftlich fundierte Datenbasis für die Bearbeitung von Aufgaben der Emissionsmodellierung dar, dessen Weiterentwicklung die Bundesregierung nachhaltig u. a. durch Forschungsprojekte des Umweltbundesamtes (UBA) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unterstützt. Es enthält u. a. für Diesel-Pkw gewichtete Emissionsfaktoren nach Verkehrssituationen. Das grundsätzliche Emissionsverhalten im Bereich von Geschwindigkeiten oberhalb 130 km/h ergibt sich aus den dort hinterlegten Emissionsfaktoren für Verkehrssituationen auf der Autobahn bei frei fließendem Verkehr mit Durchschnittsgeschwindigkeiten über 130 km/h.

---

<sup>3</sup> Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, [www.hbefa.net](http://www.hbefa.net)

34. Wurden von der Bundesregierung oder in ihrem Auftrag jemals Messungen von NO<sub>x</sub>-Emissionen bei Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Messungen an welchen Fahrzeugen wurden wann von wem durchgeführt, und welche NO<sub>x</sub>-Emissionen wurden dabei gemessen?

Im Rahmen von Forschungsprojekten wurden 2002 und 2015 insgesamt 69 Fahrzeuge der Eurostufen 3 bis 6 bei Geschwindigkeiten oberhalb 130 km/h auf NO<sub>x</sub>-Emissionen mit folgenden Ergebnissen gemessen:

<b>Euro-Stufe</b>	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	<b>g NO<sub>x</sub>/km</b>
Euro 3	27	0,7 bis 1,3
Euro 4	29	0,6 bis 1,4
Euro 5	5	0,2 bis 1,6
Euro 6	7	0,07 bis 0,9

35. Geht die Bundesregierung den in der Vorbemerkung genannten presseöffentlichen Hinweisen bezüglich des in den USA aufgekommenen Verdachts der Manipulation der CO<sub>2</sub>-Werte von Audifahrzeugen nach, und wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bislang ergriffen, und welche sind beabsichtigt?

Das KBA untersucht u. a. zurzeit bestimmte Getriebemodi der Automatikgetriebe des Herstellers hinsichtlich des Einflusses auf die Abgasemissionen.



