

## **Antrag**

**der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Messungen und Testierungen des Landes von baulichen Nachrüstätzen für Euro-5-Dieselfahrzeuge**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Partner aus Wirtschaft sowie von Verbänden an den Messungen der Wirksamkeit von baulichen Nachrüstätzen (sogenannte Hardware) für Euro-5-Dieselfahrzeuge beteiligt sind;
2. welche Kraftfahrzeugmodelle sowie Nachrüstätze sie testet;
3. unter welchen Bedingungen die Messungen (Labor- oder Straßenmessungen, Außentemperaturbereiche) durchgeführt werden;
4. ob als Ergebnis dieser Messungen ein Testat unter Beteiligung des Landes über die Wirksamkeit der Abgasreinigung ausgestellt werden soll;
5. wenn ja, beim Erreichen welches Minderungspotenzials bzw. Emissionsverhaltens im Hinblick auf die bestehenden Euro-Normen;
6. welche Sach- und Personalmittel sie für die genannten Vorhaben insgesamt einsetzen wird;
7. welche Veranlassung sie für ihr Handeln sieht, nachdem Bestimmungen hinsichtlich der Abgasgrenzwerte sowie entsprechende Genehmigungen/Zulassungen alleinige Zuständigkeit des Bundes sind;

8. welche besonderen technischen und rechtlichen Herausforderungen (beispielsweise neu erforderliche Typengenehmigung) – insbesondere im Hinblick auf die Anpassung der gesamten Motorsteuerung – sich durch den nächträglichen Einbau einer technischen Anlage zur Minderung des Stickoxidausstoßes ergeben sowie welcher zeitliche Rahmen für das zulässige Nachrüsten zugrunde zu legen ist;
9. sofern sich signifikante Minderungspotenziale im Vergleich zu sogenannten Software-Nachrüstungen ergeben sollten, ob sie dann zu wessen Kosten mit welchen Maßnahmen auf eine tatsächliche Nachrüstung dringen wird;
10. ob sich ein solches Vorgehen auf die von ihr getesteten Fahrzeuge und Nachrüstsätze beschränken wird.

10. 10. 2017

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Dr. Schweickert, Dr. Timm Kern,  
Dr. Bullinger, Reich-Gutjahr, Hoher, Dr. Goll, Weinmann FDP/DVP

### Begründung

Dem Vernehmen nach testet die Landesregierung verschiedene Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 auf die Wirkung von baulichen Nachrüstsätzen zur Minderung des Emissionsverhaltens im Hinblick auf Stickoxid. Nachdem die entsprechende Rechtskompetenz beim Bund liegt, stellt sich die Frage, mit welcher Zielrichtung das Land diese Aufgaben übernimmt und die Kosten trägt.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 8. November 2017 Nr. 4-0141.5/290\*1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

1. *welche Partner aus Wirtschaft sowie von Verbänden an den Messungen der Wirksamkeit von baulichen Nachrüstsätzen (sogenannte Hardware) für Euro-5-Dieselfahrzeuge beteiligt sind;*

Beteiligt ist der ADAC Württemberg e. V. als Antragsteller und Fördernehmer des Förderprojektes, im Rahmen dessen eine beispielhafte Umrüstung von Euro-5-Diesel-Fahrzeugen getestet werden soll. Seitens des ADAC ist zusätzlich das Technikzentrum des ADAC in Landsberg am Lech in das Projekt involviert. Dessen Aufgabe ist es, die Abgasmessungen an den Fahrzeugen vor und nach der Umrüstung durchzuführen. Ansonsten sind unter der Regie des ADAC noch vier namhafte deutsche Unternehmen aus dem Bereich der Abgasnachbehandlung am Projekt beteiligt. Im Einzelnen sind dies die Firmen Oberland Mangold GmbH, Dr. Pley GmbH, HJS Emission Technology GmbH & Co. KG sowie die TwinTec GmbH. Diese Unternehmen werden ihre entwickelten Hardwarelösungen zur NO<sub>x</sub>-Minderung an Euro-5-Diesel-Fahrzeugen in die Fahrzeuge des ADAC einbauen.

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. *welche Kraftfahrzeugmodelle sowie Nachrüstätze sie testet;*

Beispielhaft werden zwei Pkw-Fahrzeuge (Mercedes-Benz B-Klasse, Opel Astra) sowie zwei repräsentative Fahrzeuge aus dem Bereich der leichten Nutzfahrzeuge (Fiat Ducato und VW T5) umgerüstet. In Planung ist ebenfalls die beispielhafte Nachrüstung eines Busses (ebenfalls mit Euro-5-Norm).

3. *unter welchen Bedingungen die Messungen (Labor- oder Straßenmessungen, Außentemperaturbereiche) durchgeführt werden;*

Bei den Messungen, die der ADAC vor und nach der Hardwareumrüstung durchführt, handelt es sich um Fahrten unter realen Bedingungen, sogenannte RDE-Messungen (Real Driving Emissions). Die RDE-Messungen sind an die Verordnung EU 2017/1151 angelehnt und erfolgen mithilfe eines portablen Abgasmesssystems PEMS (Portable Emission Measurement System). Alle Fahrzeuge werden auf einer Strecke im realen Einsatz gefahren.

4. *ob als Ergebnis dieser Messungen ein Testat unter Beteiligung des Landes über die Wirksamkeit der Abgasreinigung ausgestellt werden soll;*

5. *wenn ja, beim Erreichen welches Minderungspotenzials bzw. Emissionsverhaltens im Hinblick auf die bestehenden Euro-Normen;*

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektteilnehmer möchten über das Projekt die Machbarkeit und Wirksamkeit einer hardwareseitigen Nachrüstung von Kfz im Versuch testen und Umrüstkosten und -dauer für die Halter/-innen schätzen. Am Ende des Projektes ist ein Schlussbericht vorgesehen, den der ADAC als Fördernehmer verfassen wird.

6. *welche Sach- und Personalmittel sie für die genannten Vorhaben insgesamt einsetzen wird;*

7. *welche Veranlassung sie für ihr Handeln sieht, nachdem Bestimmungen hinsichtlich der Abgasgrenzwerte sowie entsprechende Genehmigungen/Zulassungen alleinige Zuständigkeit des Bundes sind;*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der personelle Aufwand für Landesbedienstete ist relativ gering, da die Federführung des gesamten Förderprojektes dem ADAC Württemberg e. V. als Fördernehmer obliegt. Für das Land fallen die anteiligen Projektförderungskosten in Höhe von 150.000 Euro an. Da beim Land Baden-Württemberg im Hinblick auf die aktuelle Luftreinhaltethematik ein sehr hohes Interesse am Förderprojekt besteht, ist die hälftige Förderung zweckmäßig und angemessen.

8. *welche besonderen technischen und rechtlichen Herausforderungen (beispielsweise neu erforderliche Typgenehmigung) – insbesondere im Hinblick auf die Anpassung der gesamten Motorsteuerung – sich durch den nachträglichen Einbau einer technischen Anlage zur Minderung des Stickoxidausstoßes ergeben sowie welcher zeitliche Rahmen für das zulässige Nachrüsten zugrunde zu legen ist;*

Betrachtet man sich den Genehmigungsprozess für Fahrzeuge, so prüft zunächst der Automobilhersteller sein Fahrzeug auf Basis der Anforderungen des betreffenden Regelwerks und meldet diese Ergebnisse einem Technischen Dienst (TD). Dieser wiederum prüft das bereitgestellte Fahrzeug nach Vorgaben der Vorschrift und erstellt einen technischen Bericht. Stimmen die Messergebnisse am Fahrzeug mit der Beschreibung des Herstellers überein, kann der Technische Dienst seinen endgültigen Bericht an die Genehmigungsbehörde weitermelden, welche nach nochmaliger Prüfung eine Typgenehmigung erteilt. Diese gilt im Nachhinein

dann für alle baugleichen Fahrzeuge. Dabei ist der Hersteller verpflichtet, die sogenannte Conformity of Production (CoP) auch für diese Fahrzeuge sicherzustellen. Eine solche Vorgehensweise ist auch für Nachrüstbauteile und deren Zulassung denkbar. Wichtig sind zudem Dauerhaltbarkeitskriterien, um eine kontinuierliche Minderungsarbeit der nachgerüsteten Anlagen über deren Lebensdauer hinweg zu garantieren. Die Zulassung von Nachrüstätzen obliegt dabei dem Kraftfahrtbundesamt (KBA).

*9. sofern sich signifikante Minderungspotenziale im Vergleich zu sogenannten Software-Nachrüstungen ergeben sollten, ob sie dann zu wessen Kosten mit welchen Maßnahmen auf eine tatsächliche Nachrüstung dringen wird;*

*10. ob sich ein solches Vorgehen auf die von ihr getesteten Fahrzeuge und Nachrüstätze beschränken wird.*

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vom ADAC ermittelten Ergebnisse sind exemplarisch zu sehen und nicht abschließend. Vielmehr ist es im Interesse der Luftreinhaltung, für einen möglichst großen Anteil jener Fahrzeuge, die heute im Realbetrieb den Grenzwerten nicht entsprechen, Lösungen zur Nachrüstung zu entwickeln. Grundsätzlich sind verschiedene technische Formen der Nachrüstung denkbar.

Die Politik wird unseres Erachtens die Rahmenbedingungen definieren, aber der Industrie technologieoffene Lösungen (hard- oder softwarebasiert) zugestehen und sich nicht auf eine bestimmte technische Lösung vorfestlegen. Dabei ist hier eine bundesweite Lösung anzustreben, da in Sachen Luftreinhaltung regionale Alleingänge nur wenig zielführend sind.

Hermann  
Minister für Verkehr