

Referat IG I 6
50120-2/4
RefL.: i.V. B.-U. Hildebrandt
Ref: RR z.A. Dr. Eberhardt

Bonn, 24. September 2008
Hausruf: 2471/2474

Herrn Staatssekretär

Abdruck:
Frau PSt'in Klug
Herrn PSt Müller

über

Herrn Abteilungsleiter IG
Herrn Unterabteilungsleiter IG I

Sachstand Feldüberwachung (FÜ) für Kraftfahrzeuge und emissionsmindernde Bauteile – Ressortgespräche mit BMVBS

I. Zweck der Vorlage

Information zum Sachstand und Vorschlag mit der Bitte um Billigung des Votums

II. Sachstand

Am **12.09.08** fand im BMU eine **Besprechung auf Fachebene mit UBA, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und BMVBS zur Feldüberwachung (FÜ)** statt. BMVBS hatte dazu auf Veranlassung des BMU-Fachreferats hin telefonisch eingeladen, jedoch darum gebeten, die Besprechung im BMU durchzuführen, da sie die Weisung hätten, kein Gespräch zur FÜ im BMVBS durchzuführen.

Inhalte des Gesprächs:

1. FÜ von Pkw

Ausführungen des KBA:

Bei Pkw erfordert die Richtlinie 98/69/EG, dass die Hersteller selbst für ihre produzierten Fahrzeuge eine FÜ (In-service-conformity) durchführen. Diese Ergebnisse können nach derzeitigem Recht den Zulassungsbehörden mitgeteilt und von diesen überprüft werden. Das KBA macht davon Gebrauch. Nach den Vorschriften der Euro 5/6-Verordnung müssen die Typgenehmigungsbehörden dies zukünftig zwingend tun.

Das KBA erhält nur Berichte von den Herstellern, die eine Typgenehmigung vom KBA für ein Fahrzeug erhalten haben. Informationen zu Fahrzeugen, die von den Typgenehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten zugelassen wurden, hat das KBA nicht. Ein Kfz-Hersteller kann sein Fahrzeug bei einer Typgenehmigungsbehörde seiner Wahl in der EU zulassen (also z.B. beim „irischen KBA“).

Das KBA erörtert und überprüft die Berichte der einzelnen Firmen zur Felduntersuchung. **Auffälligkeiten sind nach Auskunft des KBA dabei bislang nicht aufgetreten.** Das KBA bewegt sich bei seinen Aktivitäten ausschließlich im Rahmen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), EU- und ECE-Vorgaben. Das KBA sieht

sich auch als reine Vollzugsbehörde, die keine zusätzlichen Untersuchungen außerhalb des gesetzlichen Rahmens durchführen kann.

Ausführungen des UBA:

Das UBA hat eigene Messungen an Fahrzeugen durchgeführt. Dies diente der **Fortschreibung der Emissionsfaktoren**. Dazu wurden vom UBA Fahrzeuge aus dem Verkehr genommen und nach den entsprechenden Vorschriften geprüft. Die Fahrzeugauswahl richtete sich nicht danach, ob ein Fahrzeug eine Zulassung durch das KBA hat, sondern wurde nach Anzahl und technischen Erwägungen ausgewählt, d. h. auch Fahrzeuge von den Herstellern wurden überprüft, die in einem anderen Mitgliedsstaat eine Zulassung erhalten haben. Dabei sind vor allem **Auffälligkeiten bei den NOx-Emissionen von Diesel-Pkw** zutage getreten. Die **Ergebnisse dieser Untersuchungen** werden vom UBA dem KBA und auch den **betroffenen Herstellern mitgeteilt, die im Normalfall entsprechende Auffälligkeiten, laut UBA, zügig beheben**. Auch der **ADAC** ist in den Prozess eingebunden.

Hinweis:

*Das UBA führt zur Zeit das 7. Forschungsvorhaben zur FÜ durch. Im Rahmen dieses Vorhabens werden die Emissionsfaktoren von Kraftfahrzeugen gemessen sowie parallel eine FÜ für diese Fahrzeuge durchgeführt. Im UFOPLAN 2008 ist eine Fortschreibung enthalten (8. FÜ-Programm). Das Vorhaben ist noch nicht vergeben, es ist jedoch vergabereif. UBA wurde von BMU am 17.9.08 telefonisch gebeten, aufgrund aktueller Entwicklungen bei der FÜ das Vorhaben **nur nach vorheriger Absprache mit BMU** zu vergeben, UBA hat dies im Telefonat zugesagt.*

2. FÜ bei Lkw

Bei schweren Nutzfahrzeugen (Lkw) wird erst mit der kommenden Euro VI-Verordnung ein entsprechendes technisches Verfahren zur Feldüberwachung in das EU-Recht eingeführt. KBA und UBA sind gemeinsam der Auffassung, dass erst dann, **frühestens 2010**, eine entsprechende FÜ auf der Basis dieser Verfahren (sog. Portable Emissions Measurement Systems, PEMS) durchgeführt werden sollte.

3. Krafträder

Für Motorräder ist bislang ebenfalls keine FÜ vorgeschrieben, es gelten auch keine Dauerhaltbarkeitsanforderungen wie bei Pkw oder Lkw. Eine FÜ wird hier als **nicht prioritär** angesehen.

4. Austausch von emissionsrelevanten Bauteilen (Katalysatoren für Otto- und Dieselfahrzeuge) bzw. Nachrüstung von Partikelfiltern

In der bisherigen FÜ des KBA wird eine Untersuchung entsprechender Bauteile (z.B. Oxydationskatalysatoren für Diesel-Pkw, aber auch um Katalysatoren für Otto-Pkw) nicht berücksichtigt. Allerdings führt das KBA derzeit gerade Nachprüfungen von in Produktion befindlichen Oxydationskatalysatoren für Diesel-Pkw durch.

Von der FÜ, bei der im Verkehr befindliche Fahrzeuge auf ihr Emissionsverhalten hin untersucht werden, zu unterscheiden sind so genannte „Nachprüfungen“ (In-Use-Compliance), bei der geprüft wird, ob die produzierten Fahrzeuge bzw. Bauteile den Zulassungsbedingungen entsprechen. Das KBA führt solche Nachprüfungen für alle von ihnen zugelassenen Fahrzeuge bzw. Bauteile stichprobenartig durch.

Solche Nachprüfungen der Produktion sind, wie bekannt, auch bei den Nachrüstpartikelfiltern durch das KBA durchgeführt worden; deshalb wird bei Nachrüstpartikelfiltern derzeit kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.

Gesprächsergebnis am 12.9.08:

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten zur Durchführung einer entsprechenden FÜ:

- im Rahmen eines ausschließlichen Vorhabens des **BMVBS**
- in einem gemeinsamen Vorhaben von **BMVBS und BMU**
- im Rahmen eines Forschungsvorhabens des **UBA**

In der Besprechung am 12.9.08 wies BMU darauf hin, dass **BMU bei der FÜ** von Kraftfahrzeugen die **primäre Zuständigkeit des BMVBS** sieht und ein entsprechendes Vorhaben in der Zuständigkeit des BMVBS durchgeführt werden sollte. Ferner stellte BMU klar, dass derzeit auch nicht sicher sei, dass weitere FÜ allein durch das UBA durchgeführt würden. BMVBS hat im Gespräch zu allen Punkten einen Leitungsvorbehalt eingelegt und wird seiner Leitung die verschiedenen Handlungsoptionen vorschlagen. **BMVBS und KBA befürworteten** jedoch, dass die **FÜ durch Untersuchungen des UBA erfolgt**.

Am **19.9.08** fand zusätzlich ein bilaterales Gespräch auf Fachebene zwischen BMU und BMVBS statt, in dem BMVBS kurz informell über das Leitungsvotum im BMVBS zur FÜ berichtete. BMVBS steht demnach nur einem **gemeinsamen Vorhaben zur FÜ** als Kompromiss offen gegenüber. KBA hat nach Angaben von Herrn UAL S3 Dr. Wagner, BMVBS, für eine FÜ in **2009 250.000 €** eingestellt. BMU müsste den gleichen Betrag aufbringen, damit ein gemeinsames Vorhaben durchgeführt werden könnte. BMU hat Prüfung zugesagt.

III. Weiteres Vorgehen

Für das in Aussicht genommene gemeinsame Vorhaben bestand Einvernehmen auf Fachebene, dass zusätzliche Untersuchungen sog. „hot spots“ (=Verdachtsfälle) sinnvoll sind, um den Bedarf für eine ggf. regelmäßige FÜ zu ermitteln. Dies wären über das gesetzliche Maß hinausgehende Überprüfungen von Diesel-Pkw im Hinblick auf ihre NOx-Emissionen und eine Untersuchung von Austauschkatalysatoren für Otto- und Diesel-Pkw.

Votum:

Ein sinnvoller Kompromiss könnte sein, eine entsprechende FÜ in gemeinsamer Verantwortung von BMU und BMVBS durchzuführen. Hierfür müssten entsprechende Mittel auf Seiten des BMU bereitgestellt werden (ca. 250 000 Euro). Die fachliche Betreuung könnte von UBA gemeinsam mit KBA/Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt werden. Auch der ADAC könnte – wie in der bisherigen FÜ des UBA – entsprechend eingebunden werden.