



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und  
digitale Infrastruktur  
Referat LA27  
Herrn Walter Bleuler

Robert-Schuman-Platz 1  
D-53175 Bonn

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE  
BERLIN

Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin

---

Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer

---

Tel. +49 (0) 30 2400867-0  
Fax +49 (0) 30 2400867-19  
resch@duh.de  
www.duh.de

---

15. Februar 2017

## Entwurf AU-Richtlinie; Ihr Schreiben vom 09. Februar 2017

### Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bleuler,

ich nehme Bezug auf Ihr oben genanntes Schreiben, in dem Sie die Verbände mit Frist zum 15. Februar 2017 zu einer Stellungnahme auffordern. Erlauben Sie mir, zunächst meine Verwunderung über den ausgesprochen knappen Zeitraum für die Stellungnahme zu äußern.

Grundsätzlich bedarf es einer grundlegenden Reform der Abgasuntersuchung aller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, darauf hatte die Deutsche Umwelthilfe in den vergangenen Jahren immer wieder hingewiesen. Zusammen mit einer Neugestaltung der Typzulassung muss sie geeignet sein, die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte aller Fahrzeuge sicherzustellen, indem sie fehlerhafte Systeme zuverlässig detektiert und betrügerische Umbauten und Manipulationen wesentlich erschwert. Diese Voraussetzungen sind mit dem vorliegenden Entwurf jedoch nicht gegeben. Er leistet somit nur einen sehr geringen Beitrag zur Verbesserung der illegalen Luftsituation in unseren Städten und zieht keine Konsequenzen aus den in den vergangenen Monaten intensiv diskutierten massiven Umwelt- und Gesundheitsschädigungen durch stark erhöhte Abgasemissionen zahlloser Pkw in Deutschland.

Die Wiedereinführung der verpflichtenden Messung der Abgase aller AU-pflichtigen Kraftfahrzeuge unterstützen wir. Um das Potential dieser Untersuchung auszuschöpfen und so die abgasinduzierte Belastung der Luftqualität zu verringern, ist jedoch eine Nachbesserung des vorliegenden Entwurfes erforderlich.

Eine Anpassung der Sollwerte für Euro 6/VI Fahrzeuge macht bei Beibehaltung der heute eingesetzten Messtechnik und bei weiterer Begrenzung auf freie Beschleunigung während der Messung keinen Sinn. Eine höhere Effizienz der Untersuchung wird hier nur vorge- täuscht.

Zahlreiche Studien der vergangenen Jahre, darunter die im Verbund europäischer Prüfin- stitute entstandene „Emission Check 2010“, haben deutlich gemacht, dass hohe Schad- stoffemissionen bei der Abgasuntersuchung unentdeckt bleiben. So ist die bisher durchge- führte Trübungsmessung prinzipbedingt nur eingeschränkt in der Lage, defekte Partikelfil- ter zu entdecken. Die aktuelle Pressemitteilung des „Industrie- und Handelskreis Qualitäts- standard Blauer Engel“ macht deutlich, dass auch ein Großteil mangelhafter und unwirksa- mer Austauschkatalysatoren auch unter den geänderten Prüfbedingungen die Abgasunter- suchung bestehen wird.

Dabei stehen entsprechende Prüfgeräte insbesondere zur Prüfung der Partikelemissionen zur Verfügung, die in der Schweiz eine Zulassung erhalten haben. Nach Zulassung der Messgeräte durch die PTB in Deutschland müssen die Trübungsmessgeräte abgelöst wer- den. Für die Übergangszeit soll die Endrohrprüfung mit den vorhandenen Geräten durch- geführt, aber der Trübungswert auf 0,2 absenkt werden.

Bei Einführung der Messung der Partikelanzahl im Abgas ist eine Begrenzung auf Fahr- zeuge mit Kompressionszündungsmotor nicht nachvollziehbar. Vielmehr müssen auch Benzin-Fahrzeuge mit Direkteinspritzung überprüft werden. Für diese Fahrzeuge gelten seit Jahresbeginn die gleichen PN Grenzwerte wie für Diesel, und ebenso wie beim Diesel geht auch von dieser Technik ein hohes Gesundheitsrisiko aus, sollten die ultrafeinen Par- tikel nicht durch wirksame Abgasreinigung möglichst vollständig reduziert werden. Es be- steht also kein Grund, für diese Fahrzeuge eine andere Prüfung vorzuschreiben als für Dieselfahrzeuge.

Gänzlich unbeachtet bleibt im Entwurf die Prüfung der NOx Emissionen. Angesichts der Diskussionen um den nach wie vor bestehenden Abgasskandal ist es daher erforderlich, die künftige Einführung in der vorliegenden Änderungsfassung bereits mit konkreten Schritten und Zeitplänen einzubinden. Die Entwicklung und Einführung eines entsprechen- den Messprotokolls ist eine der dringend anstehenden Aufgaben; dies sollte in der aktuel- len Änderung der AU-Richtlinie bereits verbindlich verankert werden.

Da ein Test der NOx-Emissionen unter Last erfolgt, muss in die AU Richtlinie der Lasttest eingebaut werden. Für die Messungen der NO und NO<sub>2</sub> Konzentrationen sind einfache elektrochemische Sensoren vorhanden. Die Messung soll für Euro 6/VI einführt. Auf Grundlage der bisher durchgeführten Straßentests mit mobilen Messgeräten an neuen Euro 6 Pkw wird ein Prüfwert von 50 ppm vorgeschlagen, für Lkw kann aus den vorliegen- den Straßenmessungen ein analoger Wert ermittelt werden. Die Zeitdauer der Messungen kann kurzgehalten werden. Damit ist sichergestellt, dass der Test kostengünstig durchge- führt werden kann.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass das BMVI die Unzulässigkeit der OBD-Prüfung sowie das enorme Betrugspotenzial erkannt hat und auf eine Endrohrmessung setzt. Diese generelle Wiedereinführung der Endrohrmessung ergibt dann Sinn, wenn sie einhergeht mit umfangreichen Messungen aller Schadstoffe auf dem Stand der Technik. Der vorliegende Entwurf sieht dies nicht vor. Eine positive Veränderung gegenüber dem heutigen Verfahren ist also nicht zu erwarten. Angesichts der bestehenden Herausforderungen für eine bessere Luftqualität in Deutschland sowie der damit verbundenen rechtlichen Implikationen kann dies nicht akzeptiert werden.

Daher bitten wir um Beachtung unserer Stellungnahme sowie entsprechende Ergänzung des vorliegenden Entwurfes.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer