
Zwei Jahre Abgasskandal: Was haben wir gelernt? Was ist jetzt zu tun?

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe e.V.

1. Regierung und Behörden waren seit Jahren informiert

Von den Überschreitungen der Stickoxidemissionen (NO_x) von Diesel-Pkw im realen Betrieb aufgrund illegaler Abschalteinrichtungen und manipulierter Zulassungsfahrzeuge haben die Behörden seit Jahren gewusst. Ebenfalls bekannt war, dass unter diesen Umständen die europaweit geltenden Luftqualitäts-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht einzuhalten sind. Doch trotz massivster Hinweise von Umweltverbänden und externen Experten verweigerte das Kraftfahrtbundesamt (KBA) Nachmessungen. Bis heute wurde auch noch kein auf das Abgasverhalten der Fahrzeuge bezogener Streitfall auf dem Rechtsweg geklärt.

Anders als in den USA gab es in Deutschland oder Europa keinerlei Anstrengungen, die Einhaltung geltenden Rechts von den Herstellern einzufordern. Das gleiche gilt für das Thema Kraftstoffverbrauch. Abweichungen zwischen realem Verbrauch und Herstellerangaben von mittlerweile mehr als 42 Prozent kommen gerade auch durch „Golden Cars“ und Abschalteinrichtungen für niedrigen CO₂-Ausstoß auf der Prüfrolle zustande. Dadurch wird nicht nur der Verbraucher getäuscht und der Klimaschutz geschädigt – es führt auch zu Steuermindereinnahmen in Milliardenhöhe.

2. EU-Zulassungsvorschriften sind eindeutig, was fehlt ist deren Anwendung

Die amerikanischen Umweltbehörden berufen sich bei der Aufarbeitung des zwischenzeitlich in den USA auf VW, Audi, Porsche, Fiat/Chrysler und Daimler ausgedehnten Diesel-Abgasskandals auf rechtliche Vorschriften, die mit denen der EU nahezu identisch sind. Hier wie dort sind dauerhaft aktive Abschalteinrichtungen, die die Emissionsminderung verringern, illegal. Dazu zählen insbesondere temperaturgesteuerte Abschaltungen. Doch bei uns werden Abschalteinrichtungen bei Euro 6 Diesel-Pkws von Porsche, Mercedes, Opel, Renault, Fiat und Peugeot/Citroen bei Temperaturen unter 17 Grad Celsius ungestraft aktiviert.

Obwohl die EU-Kommission zwischenzeitlich diese Praxis eindeutig als illegal bezeichnet hat, tolerieren nationale Zulassungsbehörden und hier insbesondere das KBA die Aktivierung von Abschalteinrichtungen zu mehr als 80 Prozent der Jahreszeit. Mehrere juristische Gutachten im Auftrag des Bundestags bzw. des Untersuchungsausschusses bestätigen die eng auszulegende Interpretation der Vorschrift in der europä-

ischen Zulassungsvorschrift 715/2007 und 692/2008, dass die Abgasreinigung „in normal use“ der Fahrzeuge, d.h. gerade auf der Straße und nicht nur im Labor und insbesondere Harnstoff-Katalysatoren bis zu -15 Grad Celsius voll umfänglich funktionieren müssen. Was fehlt, ist die Durchsetzung dieser Vorschriften durch das KBA. Wir brauchen als ersten Schritt die konsequente Anwendung der bestehenden Rechtsvorschriften.

3. Zukünftig klare Trennung von Zulassungs- und Kontrollbehörde

Der Bericht des Untersuchungsausschusses zeigt, wie eng Autokonzerne, Behörden und Politik verbunden sind und systematisch bestehende Regulierungen unterlaufen. Ein „weiter so“, wie im Bericht vorgeschlagen, darf es nicht geben.

Der Abschlussbericht verweist darauf, dass durch die neuen Regulierungen auf EU Ebene alles besser würde. Dem ist nicht so. Kommen die neuen rechtlichen Regelungen zur Typzulassung so, wie es die Bundesregierung im Trilog-Verfahren derzeit versucht durchzudrücken, wird es auch künftig keine wirksame Marktüberwachung geben. Ein Kernproblem bliebe, dass ein Dienstleister der Autokonzerne gleichzeitig Zulassungs- und Prüfbehörde wäre. Das eheähnliche Verhältnis zwischen Bundesregierung, KBA und Herstellern ist mit dafür verantwortlich, dass selbst im Sommer 2017 der überwiegende Teil der neu zugelassenen Euro 6 Diesel unverantwortlich hohe NOx-Emissionen aufweist.

Wir brauchen analog zur amerikanischen Umweltbehörde EPA eine deutsche unabhängige Prüfbehörde, idealerweise beim Umweltbundesamt angesiedelt. Und wir brauchen ein wirksames Strafsystem bei Verstößen und Betrug. Es fehlt weiterhin an wirksamen, angemessenen und abschreckenden Sanktionen bei Verstößen gegen die Abgas- und CO₂-Bestimmungen. Seit nunmehr zehn Jahren sind diese von der EU vorgeschriebenen Regeln in Deutschland nicht in nationales Recht umgesetzt. So müssen wir befürchten, dass auch weiterhin und speziell bei den nun kommenden RDE-Messungen versucht werden wird, mit ‘defeat devices’ die Abgas- und CO₂-Vorschriften zu umgehen. Erste Hinweise auf eine Optimierung auf bzw. Erkennung von RDE Messungen liegen bereits vor.

4. Transparenz der Daten und zusätzliche unabhängige Kontrolle

Um künftig eine umfassende Einhaltung geltender Abgasstandards und korrekte CO₂- bzw. Verbrauchsangaben bei Pkw sicherstellen zu können, bedarf es zusätzlich zu den behördlichen Tests eine unabhängige Kontrolle durch wirklich neutrale Kontrolleinrichtungen und die Pflicht zur vollständigen Offenlegung aller gemessenen Daten. So spielt etwa die Ermittlung von Fahrwiderstandswerten („Ausrollwert“) eine zentrale Rolle bei Messungen im Labor. Während in den USA die Ausrollwerte auf der Webseite der entsprechenden Modelle veröffentlicht werden, hat das KBA auf Anordnung der ihr vorgesetzten Automobilkonzerne die Ausrollwerte als „Betriebsgeheimnis der Hersteller“ klassifiziert und macht damit unabhängige Nachprüfungen extrem schwierig. Wie wenig die Bundesregierung durch den Abgasskandal gelernt hat zeigt sich am Vorschlag des Bundesverkehrsministers, zukünftig einen zu 100 Prozent von der Automobilindustrie finanzierten Verein damit zu beauftragen, jährlich ganze 70 Messungen durchzuführen.

5. Gesundheitliche Verantwortung wahrnehmen und nicht leugnen

Die Mitglieder der Regierungsparteien im Untersuchungsausschuss haben sich einen Leitsatz der Tabakindustrie zu eigen gemacht: „Rauchen ist nicht gesundheitsschädlich! Gezeichnet Dr. Marlboro“ Ein be-

sonders erschreckender Teil im Koalitionsbericht zum Untersuchungsausschuss ist die Leugnung der gesundheitsschädlichen Folgen des Skandals. Kinder und ältere Menschen sind hiervon besonders betroffen, ebenso Menschen mit Vorbelastung. Wir sprechen von massiven Gesundheitsschäden, die mehr als 10.600 vorzeitige Todesopfer jährlich allein in Deutschland fordern. Dies sind Zahlen der EU Kommission. Aktuell hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung in einer Pressemeldung dieser Anbiederung gegenüber den Diesel-Konzernen widersprochen.

Die Folgerung der Regierungskoalition, dass Überschreitungen der geltenden Luftschadstoff-Grenzwerte für NO₂, die in allen größeren deutschen Städten seit Jahren bestehen, „relativ wenig Aussagekraft“ hätten, ist an Zynismus kaum zu überbieten. Wir brauchen ein klares Bekenntnis aller Parteien, dass sie ihrer Verantwortung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern des Landes nachkommen und das durch das Grundgesetz geschützte Recht auf körperliche Unversehrtheit höher werten als finanzielle oder wirtschaftliche Aspekte. Dieses vom Staat zu schützende Grundrecht wird derzeit mit Füßen getreten. Solange die Politik nicht wagt, konsequent Gesundheitsschutz zu betreiben und schmutzige Dieselfahrzeuge aus den Städten auszusperren, werden Gerichte diese Aufgabe übernehmen müssen.

6. Die Automobilindustrie hat den Diesel durch Betrug und Geldgier zu Grabe getragen

Der Bürger hat erkannt, dass der Diesel-Pkw keinerlei Glaubwürdigkeit mehr hat. Der Anteil von Diesel-Antrieben bei Neufahrzeugen bewegt sich zum Jahresende 2017 bei Privatkäufen auf die 10% Quote zu. Aktuell lässt sich beobachten, wie eine falsch verstandene industriepolitische Protektion eines schmutzigen Diesels und Duldung diverser Abschaltvorrichtungen zur Kostensenkung der Abgasreinigung langfristig das Gegenteil bewirkt. Der Diesel hat heute keinerlei Glaubwürdigkeit mehr, da er zu einer massiven Bedrohung unserer Gesundheit geworden ist. Die Aussage, der Diesel sei unverzichtbar für die Erreichung der Klimaschutzziele, ist falsch, wie die seit zehn Jahren nicht mehr vorhandenen Unterschiede in der KBA-Zulassungsstatistik zum Benziner oder Erdgasfahrzeugen zeigt. Der Diesel ist im Pkw-Segment ohne Zukunft.

7. Saubere Luft in unseren Städten durch konsequente Fahrverbote für Diesel-Stinker

Fahrverbote: Zentrale Maßnahme zur Einhaltung der Grenzwerte ist ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge einschließlich der Abgasstufe Euro 6 ab Jahresbeginn 2018 in den ca. 60 – 80 Städten mit NO₂-Überschreitungen. Ausnahmen kann es nur für Fahrzeuge geben, die nachweislich die Laborgrenzwerte (für Pkw 80 mg NO_x/km) auch auf der Straße einhalten – und dies nicht nur im Sommer, sondern auch bei winterlichen Temperaturen bis hinunter zu -15 Grad Celsius.

Nachbesserung Pkw: Die Autokonzerne haben ihre Euro 5+6 Diesel-Pkw mit dem Argument „besonders sauber und langfristig von Fahrverboten befreit“ beworben und verkauft. Mit der Einführung der Diesel-Fahrverbote haben alle betroffenen ca. 9 Mio. Besitzer von Diesel-Pkw dieser Abgasstufen ein Recht auf kostenfreie Nachbesserung der Abgasreinigung, alternativ Rückabwicklung ihres Kaufvertrages. Es ist sicherzustellen, dass die jetzt anlaufenden Gespräche zwischen Politik und Autokonzernen nicht erneut mit Placebo-Softwareupdates enden sondern alle Fahrzeuge eine funktionierende Abgasreinigung erhalten. Um sicherzustellen, dass alle schmutzigen Diesel erfasst werden, muss dies im Rahmen amtlicher Rückrufaktionen auf Kosten der Hersteller erfolgen. Ziel ist die Erreichung der Euro 6 NO_x-Grenzwerte im Realbetrieb bei allen Temperaturen (-15 bis + 40 Grad Außentemperatur). Die technische Machbarkeit an einem Euro 5 VW Passat mit Betrugssoftware, der auf ehrliche Euro 6 Werte nachgebessert wurde, hat die DUH im Rahmen ihres Emissions-Kontroll-Institutes nachgewiesen und wurde von weiteren neutralen

Prüfeinrichtungen bestätigt. Die vom Hersteller zu tragenden Kosten von ca. 1.500 €/ Fahrzeug überfordern die Autokonzerne nicht.

Nachbesserung Nutzfahrzeuge: Für Nutzfahrzeuge ist es wichtig, diese ebenfalls mit (weitgehend vorhandenen) Nachrüstlösungen sauber zu machen. Dies gilt für Liefer- und Handwerkerfahrzeuge bis 7,5 t. Bei schweren Nutzfahrzeugen über 7,5t werden die Abgasgrenzwerte bereits auf der Straße überwacht.

Sonderinvestitionsprogramm ÖPNV: Die Krise kann als Chance genutzt werden, den Verkehr beschleunigt von Individual- auf ÖPNV-Mobilität umzustellen. Zur Sicherstellung umfassender Mobilität bedarf es eines Sonderinvestitionsprogramms für den ÖPNV mit dem Ziel, Qualität und Angebot kurzfristig deutlich zu verbessern. Vor allem müssen die Menschen beim Umstieg vom Individual-Pkw in ‚Saubere Busse und Bahnen‘ umsteigen. Derzeit belasten schmutzige ÖPNV-Busse mit bis zu 13.000 mg NOx/km die hochbelasteten Innenstadtbereiche überproportional.

Nachrüstung ÖPNV-Busse: Für alle ÖPNV-Busse Euro 3 bis Euro 5 EEV sind Nachrüstlösungen fertig entwickelt und können relativ kurzfristig in die ca. 40.000 ÖPNV-Busse eingebaut werden. Alle 2018 in unseren Städten verkehrenden Diesel-Busse sollten sauber sein, d.h. den Euro 6 Grenzwert auf der Straße einhalten. Bei der sich parallel und über Jahre hinziehenden Neubeschaffung sollten Erdgas- bzw. Elektro-Oberleitungs-Busse im Fokus stehen, batterieelektrische Busse sind auf Jahre noch nicht serienreif zu erwarten. Fernbusse sollen ebenfalls ab 2018 nur noch Einfahrt in Umweltzonen erhalten, wenn sie Euro 6 einhalten.

Umweltaxis: Neben den Bussen haben Taxis die höchsten innerstädtischen Fahrleistungen. Die in Berlin mit dem Umwelttaxi gesammelten Erfahrungen sind ausgesprochen positiv, derzeit sind ein Drittel Erdgas- bzw. Benzin-Hybridtaxis in der Bundeshauptstadt unterwegs. Kurzfristiges Ziel sollte sein, die Diesel-Taxis durch Benzin-Hybrid, Erdgas- oder mittelfristig Elektro-Taxis zu ersetzen.

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995-0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer
E-Mail: resch@duh.de

Dorothee Saar
Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung
E-Mail: saar@duh.de

 www.duh.de  info@duh.de  [umwelthilfe](https://twitter.com/umwelthilfe)  [umwelthilfe](https://facebook.com/umwelthilfe)

 Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo.html

 Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! www.duh.de/spenden.html