



Der Kniefall der Bundesregierung vor den Autokonzernen – eine Chronologie des Abgas-Skandals

Chronologie der Ereignisse seit 2007:

Das Jahr 2007 war ereignisreich: Matthias Wissmann eröffnete im September 2007 eine „Grüne IAA“. Zeitgleich trat die EU-Verordnung EG-715/2007 über die Typengenehmigung für Euro 5 und Euro 6 Fahrzeuge in Kraft. Diese fordert erstmals klar die Funktionstüchtigkeit der Abgasreinigung unter allen normalen Betriebszuständen und erklärt 'Abschalteinrichtungen' für unzulässig. Zudem werden für den Fall von Verstößen hierin Sanktionen gefordert, die ‚wirksam, verhältnismäßig und abschreckend‘ sind. Und fünf Jahre nach Start der Kampagne „Kein Diesel ohne Filter“ weitet die DUH diese auf alle Schadstoffe aus Benzin- und Dieselmotoren aus.

Ebenfalls im Jahr 2007 entscheidet sich der Volkswagen-Konzern, zur Kosteneinsparung bei der Abgasreinigung und Leistungssteigerung des Motors, eine Betrugs-Software einzusetzen. So erkennt das Fahrzeug eigenständig, wenn es auf einem Prüfstand steht und simuliert nur für den Moment der Prüfung die Einhaltung der jeweils geltenden Emissionsvorschriften. In mind. elf Millionen Fällen nimmt das sich ansonsten angeblich der Nachhaltigkeit selbstverpflichtete Unternehmen skrupellos in Kauf, dass Millionen von Menschen bis zu 40-fach über dem gesetzlichen Grenzwert liegende NOx-Emissionen einatmen. Die DUH bewertet ein solches Verhalten als „vorsätzliche Körperverletzung“.

12. September 2007: Zeitgleich mit der Eröffnung der IAA enthüllte die DUH in Frankfurt auf einer Pressekonferenz erstmals im Detail den Betrug der Autokonzerne bei der Ermittlung von Abgaswerten und Spritverbrauch. Bundesverkehrsministerium und Kraftfahrtbundesamt (KBA) werden aufgefordert, „die Fehlangaben zu korrigieren“. Am Beispiel des Modellwechsels beim Smart zeigt die DUH den Anstieg der Abweichung der CO₂-Emissionen wie des Spritverbrauchs von ehemals 20 Prozent auf nunmehr 45 Prozent und stellt über alle Neufahrzeuge im Mittel 10-25 Prozent fest. Die DUH erläutert erstmals detailliert die von den Herstellern angewandten, illegalen Tricks, sowohl bei der Ermittlung des Ausrollwerts wie auch im Testlabor. Dazu zählen auch die Erkennung des Prüfzyklus und die Verwendung von Abschalteinrichtungen. Sie bewertet diese zunehmend verbreitete Praxis als „systematische Verbrauchertäuschung“. Eine Offenlegung aller Prüfberichte, Ausrollwerte, Kontrolle der CO₂-Emissionen und Verbrauchsangaben von Serienfahrzeugen durch KBA und Umweltbundesamt (UBA) sowie Nennung der 'schwarzen Schafe' wird gefordert. In der Folge der PK stellt die DUH eine bis heute andauernde, intensive Medienberichterstattung – ebenso andauernd bis zum 18.9.2015 – bei umfassendem Ausblenden des Themas durch Bundesbehörden und Bundesminister fest.

6. Februar 2009: In einem Brandbrief an Bundesverkehrsminister Tiefensee bittet die DUH um ein Gespräch zur Absicht der Bundesregierung, auf Drängen der Autohersteller die Diesel-Abgasuntersuchung für neuere Fahrzeuge abzuschaffen und ab 2010 ausschließlich auf die „on board diagnostic“ (OBD) der Hersteller zu setzen und auf die sogenannte Endrohrmessung zu verzichten. Über den Jahreswechsel 2008/2009 hatte die DUH mit Fachgesprächen und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit vor der bevorstehenden Selbstkontrolle der Autoindustrie bei den Schadstoffmessungen gewarnt. Als Beispiel für die Notwendigkeit der Abgasuntersuchung (AU) wurde der im Jahr 2005 in Kalifornien mit der damaligen Rekord-

strafe von 94 Millionen US-Dollar belegte Verstoß von DaimlerChrysler bei 1,5 Mio. Fahrzeugen genannt. Deren OBD war softwaremäßig manipuliert und zeigte nicht an, wenn der Katalysator nicht arbeitete bzw. defekt war. Die US Environmental Protection Agency (EPA) verhängte seinerzeit gegen die DaimlerChrysler Corp. die damals höchste Strafe in Höhe von 94 Mio. \$. Sensibilisierte Abgeordnete des Deutschen Bundestages stellten am 23.1.2009 eine interfraktionelle Anfrage an die Bundesregierung. Mit Datum vom 23.2.2009 reagiert die Autoindustrie mit einer der DUH vorliegenden, nicht öffentlichen, „Positionspapier“ genannten, Handlungsanweisung auf die „Bewertung und Argumente der DUH“. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) gab dem Verkehrsministerium hierin Argumente gegen die von der DUH geforderte Beibehaltung der Abgasmessung am Endrohr: Die Auslesung der OBD-Daten sei *„schneller und preisgünstiger“*, die Überwachung mit der OBD sei *„schärfer“*, Sensoren für die Partikelmessung seien *„in Entwicklung“* (bis heute sind diese nicht im Einsatz). Ein zentrales Argument dieser VDA-Handlungsanweisung klingt heute wie Hohn: *„Durch die Herstellerhaftung für In-Use-Compliance ist sichergestellt, dass die Systeme dauerhaft funktionieren.“* Folgende *„Empfehlung“* wird ausgesprochen: *„Das zuständige BMVBS-Ref. 34 sollte auf mögliche Anfragen der Bundesregierung entsprechend den o. a. Sachargumenten verfahren. Insbesondere sollten die Gründe, die zu den aktuell gültigen Regelungen in der STVZO geführt haben, von Seiten des BMVBS aktiv weiter betrieben werden.“* So wurde dann auch verfahren. Mit einem Schreiben vom 15.4.2009 wurde der DUH mitgeteilt, dass es Herrn Minister Tiefensee aufgrund der Fülle bereits feststehender Termine nicht möglich sei, unserem Gesprächswunsch nachzukommen. Und die Endrohrmessung wurde für Fahrzeuge mit OBD in Deutschland abgeschafft.

9. Februar 2010: In einem Schreiben an den neu berufenen Bundesverkehrsminister Ramsauer bittet die DUH um ein Gespräch, u. a. über die Luftreinhaltspolitik. Leider hat der Minister keine Zeit und verweist auf Staatssekretär Dr. Scheuer.

5. Mai 2010: In einem Gespräch mit StS Dr. Scheuer BMVBS kritisiert die DUH erneut die Selbstkontrolle der Autokonzerne über die OBD und wirbt für die Wiedereinführung einer modernen Endrohrmessung als *„wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastungen durch Feinstaub, welcher von Dieselmotoren ausgestoßen wird.“* Das Gespräch bleibt ergebnislos.

10. Februar 2011: In einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium spricht die DUH gemeinsam mit Axel Friedrich die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung, die Zykluskenntung (=Abschalteinrichtung) an. Das BMVBS erklärt, das Problem zu kennen. Die DUH fordert erneut (erfolglos) die Kontrolle der von den Herstellern ermittelten Werte durch die Prüfbehörde (KBA). Erstmals spricht die DUH Probleme von Volkswagen mit zu hohen NOx-Emissionen an. Am Beispiel des Passat Euro 6 werden konkret *„die hohen NO2-Emissionen, die über den Werten für Euro 5 liegen“* genannt. Diese *„sind nach Resch und Friedrich rechtswidrig“*, so das Gesprächsprotokoll.

19. Juli 2011: Die DUH stellt in einer Presseerklärung fest, dass die derzeitige Durchführung der Abgastests *„nicht geeignet ist, Belastungen von Luft und Klima zu verringern“*. In einem von der DUH beim ADAC Prüfzentrum in Auftrag gegebenen Test an einem BMW 116i hielt das Fahrzeug im Prüfzyklus die NOx-Grenzwerte ein. Als allerdings auf dem Rollenprüfstand ein leicht abweichender Prüfzyklus (ADAC Autobahntest) mit 130 statt 120 km/h Höchstgeschwindigkeit gefahren wurde, explodierten regelrecht die NOx-Emissionen um das 30-fache des gesetzlichen Grenzwerts. Die DUH kritisiert in der Pressemitteilung, dass das *„Problem der hohen Emissionen außerhalb des Prüfzyklus seit Jahren bekannt sei“* und forderte erneut die Bundesregierung zum Handeln (*„Messung außerhalb des Prüfzyklus“*) auf. Trotz intensiver Medienberichterstattung gab es aber weiterhin keinerlei Reaktion des Ministeriums bzw. des Kraftfahrtbundesamtes.

11. Juli 2012: Nachdem alle Versuche gescheitert sind, das erkennbar durch die Automobilindustrie ferngesteuerte BMVBS zum Handeln zu bewegen, schlägt die DUH in einem Arbeitsgespräch mit Bundesumweltminister Altmaier vor, eine vom KBA unabhängige Institution angehängt an das Umweltbundesamt zu schaffen, an die sich Bürger wenden können, wenn sie starke Abweichungen beim Spritverbrauch gegenüber den amtlichen Angaben feststellen. Diese Stelle soll dann das Recht bekommen, die bisher vom KBA verweigerten Kontrollmessungen „zu veranlassen“. Die DUH fordert: *„Es müssen Nachmessungen stattfinden, die nach einem vom BMU, BMVBS und anderen Fachinstitutionen definierten und präzisierten Prüfzyklus stattfinden müssen. Dieser Prüfzyklus schließt die in der regulären Prüfung ausgenutzten Spielräume, so dass Werte ermittelt werden, die mit dem realen Verbrauch deckungsgleich sind.“* Minister Altmaier sagt eine Prüfung zu, die DUH bemüht sich, auch den damaligen UBA-Präsidenten Jochen Flasbarth für dieses Konzept zu gewinnen. Dieser weist auf fehlende Finanz- und Personalmittel. Am 21. September 2012 wird die DUH telefonisch aus dem Ministerbüro informiert, dass dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt werde, da man nach Rücksprache mit dem BMVBS dessen Resort-Zuständigkeit beachte.

13. Mai 2013: In einer Pressekonferenz im Haus der Bundes-Pressekonferenz legt die DUH eine neue Auswertung vor, nach der die Abweichungen beim CO₂-Ausstoß und damit der Spritverbrauch von 7 Prozent im Jahr 2001 um nunmehr 42 Prozent angestiegen sind. Die DUH spricht als Grund für diese *„unrealistisch niedrigen Verbrauchswerte“* von zum Teil unglaublichen Manipulationen der Autobauer bei der Ermittlung der Normverbräuche und kritisiert die *„bisherige Weigerung deutscher Behörden, offensichtliche Falschmeldungen der Industrie zum Schutz der Verbraucher zu überprüfen.“* Die DUH fordert erneut die Bundesregierung auf, *„das KBA bei offensichtlich fehlerhaften Daten zu behördlichen Nachmessungen zu beauftragen, um dem rechtswidrigen Treiben der Autohersteller ein Ende zu machen“*.

19. März 2014: In einem Gespräch mit der Bundesumweltministerin Hendricks weist die DUH auf hohe Stickoxidemissionen bei Stadtbussen insbesondere der Marke EvoBus (Daimler) hin. Die DUH fordert die Ministerin auf, bei den Herstellern auf eine Nachbesserung der knapp 10.000 betroffenen Fahrzeuge zu drängen, so dass diese im realen Busbetrieb funktionieren. Zur Vorbereitung einer solchen Initiative übersandte die DUH wie gewünscht die entsprechenden Belege und vermerkte im Begleitschreiben vom 4.4.2014: *„Wir begrüßen daher sehr die Ankündigung von Bundesumweltministerin Hendricks, anlässlich unseres Gesprächs, den Vorstand von EvoBus zu einer Ertüchtigung der Abgasreinigungsanlagen aller bisher in Deutschland verkauften Euro-IV/V/EEV-Busse aufzufordern. Dies kann geschehen durch eine technische Nachjustierung oder durch die Nachrüstung einer Komponente zur bedarfsgerechten Erhöhung der Abgastemperatur. ... Besonders problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass vergleichsweise neue Busse der Abgasstandards Euro IV und Euro V sowie EEV im innerstädtischen Betrieb nachgewiesenermaßen häufig deutlich erhöhte Stickoxidemissionen aufweisen (ICCT 2012, LANUV NRW 2009b, TNO 2010, 2012, TÜV Nord Mobilität 2011). Dieses Problem ist in erster Linie auf eine mangelhafte Funktionalität von Serien-SCR-Katalysatoren zurückzuführen, wie sie auch der deutsche Hersteller und Marktführer EvoBus in seinen Bussen der genannten Abgasstandards verbaut bzw. verbaut hat.“*

Herbst 2014: Die Thematik wird in einem Fachgespräch am 5.11.2014 mit der zuständigen Abteilungsleiterin im BMUB sowie weiteren leitenden Mitarbeitern des BMUB vertieft. Man lässt auf Seiten des Ministeriums keinerlei Bereitschaft erkennen, in dieser Sache aktiv zu werden. Daraufhin wendet sich die DUH mit Schreiben vom 9.12.2014 erneut an Ministerin Hendricks und erinnert daran, dass diese „angekündigt habe, den Vorstand von EvoBus zu einer Ertüchtigung der Abgasreinigungsanlagen aller bisher in Deutschland verkauften Busse aufzufordern. „Fakt ist, dass die Fahrzeuge in dem für sie von Anfang an bestimmten Ein-

satzmodus – dem städtischen Verkehr – nicht die Abgaswerte einhalten, die sie laut Zulassung einhalten müssen. Das führt zur massiven Erhöhung der NO₂-Emissionen in hoch belasteten Innenstadtbereichen.“

Am 19.März 2015 erhält die DUH ein undatiertes Antwortschreiben der Ministerin, erstellt durch die zuständige Abteilungsleiterin im BMUB.. Nach nunmehr zwölf Monaten Gespräche und Schriftwechsel besteht im BMUB offensichtlich kein Zweifel, dass die „*Emissionsminderungen ... insgesamt jedoch hinter den Erwartungen zurückblieben*“. Gleichwohl sagt die Ministerin jegliche Initiative mit der bezeichnenden Formulierung ab: „*Nach hiesigem Kenntnisstand erfüllen die Hersteller jedoch dessen ungeachtet die Anforderungen der EU-Abgasvorschriften, so dass keine rechtliche Handhabe besteht, um technische Verbesserungen am Fahrzeug zu 'verlangen'*.“

24. Februar 2015: Die DUH veranstaltet gemeinsam mit dem kalifornischen Secretary for Environment a.D., James Strock, einen Parlamentarischer Abend in Berlin, zu dem Vertretern aller Fraktionen des Deutschen Bundestages erscheinen. Am Tag darauf finden Gespräche mit der EU-Kommission sowie mit Abgeordneten des EU-Parlaments statt. Am 26. Februar schließlich fasst sie alle Erkenntnisse und Forderungen in einer Bundespressekonferenz zusammen. Strock erläutert in diesem Rahmen die Praxis der Überprüfungsmessungen (law enforcement) in Kalifornien und Washington bei Abweichungen bei Schadstoffemissionen wie CO₂/Spritverbrauch. Konkretes Beispiel sind die Ermittlungen und Sanktionen gegen die Hersteller Kia/Hyundai sowie GM, Daimler und BMW sowie die in diesem Zusammenhang erzwungenen Änderungen der CO₂-Angaben der betroffenen Modelle sowie hohen Strafzahlungen.

Im Rahmen des parlamentarischen Abends hatten Vertreter der Regierungsfraktion Eingangsstements vorgetragen. Nur die GRÜNEN und die Linke jedoch wurden parlamentarisch mit Anträgen aktiv. SPD und CDU/CSU als Regierungsparteien blieben trotz erneut breiter Medienresonanz ebenso inaktiv wie die Regierung selbst.

17. September 2015: Exakt acht Jahre nach Start verschärft die DUH ihre Kampagne unter dem neuen Motto „Diesel-Abgase töten“ parallel zur Eröffnung der IAA in Frankfurt. Keinerlei Reaktion der Politik auf die Veröffentlichung von durchschnittlichen Abweichungen der NO₂-Emissionen moderner Euro 6 Diesel deutscher Hersteller um das 7,1-fache des Grenzwertes im realen Fahrbetrieb und dadurch verursachte viele zehntausende Todesfälle allein in Deutschland.

18. September 2015: Der Betrugsskandal in den USA wird bekannt. Bundeskanzlerin, Bundesverkehrsminister und die Bundesumweltministerin sind überrascht, sie erklären, jetzt erstmals vom Problem zu hören.

Kontakt:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer

Mobil: 0171 3649170, E-Mail: resch@duh.de

Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung,

Tel.: 030-2400867-72, Email: saar@duh.de

Daniel Hufeisen, Pressesprecher

Tel.: 030 2400867-22, Mobil: 0151 55017009, E-Mail: hufeisen@duh.de

DUH im Internet: www.duh.de, auf flickr: <https://www.flickr.com/photos/umwelthilfe>, auf Twitter: <https://twitter.com/Umwelthilfe>.