
Der Kniefall der Bundesregierung vor den Autokonzernen – eine Chronologie des Abgasskandals

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 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Abgasstufe Euro 5 und Euro 6 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. 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 mindestens 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 enthüllt die DUH in Frankfurt auf einer Pressekonferenz erstmals im Detail den Betrug der Autokonzerne bei der Ermittlung von Abgaswerten und Spritverbrauch. Bundesverkehrsministerium und Kraftfahrt-Bundesamt (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 Mehrverbrauch fest.

Die DUH erläutert erstmals detailliert die von den Herstellern angewandten illegalen Tricks, die sowohl bei der Ermittlung des Ausrollwerts als auch im Testlabor zum Einsatz kommen. Dazu zählen auch die Erkennung des Prüfzyklus und die Verwendung von Abschalteinrichtungen. Die DUH bewertet diese zunehmend verbreitete Praxis als „systematische Verbrauchertäuschung“. Sie fordert eine Offenlegung aller Prüfberichte, Ausrollwerte, Kontrolle der CO₂-Emissionen und Verbrauchsangaben von Serienfahrzeugen durch Kraftfahrt-Bundesamt und Umweltbundesamt (UBA) sowie die Nennung der „schwarzen Schafe“. Als Folge auf die Pressekonferenz in Frankfurt stellt die DUH eine bis heute andauernde, intensive Medienberichterstattung fest. Die Bundesbehörden und zuständigen Bundesministerien jedoch blenden das Thema weiterhin aus.

6. Februar 2009: In einem Brandbrief an Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bittet die DUH um ein Gespräch. Sie kritisiert die Absicht der Bundesregierung, auf Drängen der Autohersteller Abgasmessungen im Rahmen der regelmäßigen Diesel-Abgasuntersuchung (AU) für neuere Fahrzeuge abzuschaffen und ab 2010 ausschließlich auf die „on board diagnostic“ (OBD) der Hersteller zu setzen. 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 nennt die DUH den im Jahr 2005 in Kalifornien mit der damaligen Rekordstrafe von 94 Millionen US-Dollar belegten Verstoß von DaimlerChrysler bei 1,5 Millionen Fahrzeugen. Deren OBD war softwaremäßig manipuliert und zeigte nicht an, wenn der Katalysator nicht arbeitete bzw. defekt war. Die amerikanische Umweltbehörde (Environmental Protection Agency (EPA)) verhängte damals gegen die DaimlerChrysler Corp. eine Rekordstrafe in Höhe von 94 Millionen US-Dollar.

Sensibilisierte Abgeordnete des Deutschen Bundestages stellen am 23.1.2009 eine fraktionsübergreifende Anfrage an die Bundesregierung. Am 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) liefert dem Verkehrsministerium darin 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. In einem Schreiben vom 15.4.2009 wurde der DUH mitgeteilt, dass es Minister Tiefensee aufgrund der Fülle bereits feststehender Termine nicht möglich sei, dem Gesprächswunsch der DUH nachzukommen. Die Endrohrmessung wurde für Fahrzeuge mit OBD in Deutschland abgeschafft.

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

5. Mai 2010: In einem Gespräch mit StS Dr. Scheuer des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (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 dem internationalen Verkehrsexperten Axel Friedrich die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung, die sogenannte Zykluserkennung (Abschalteinrichtung) an. Das BMVBS erklärt, das Problem zu kennen. Die DUH fordert erneut (und 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 NOx-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 hält 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 wird, explodieren die NOx-Emissionen regelrecht und übersteigen den gesetzlichen Grenzwert um das 30-fache. Die DUH kritisiert in der Pressemitteilung, dass das „Problem der hohen Emissionen außerhalb des Prüfzyklus seit Jahren bekannt sei“ und fordert erneut die Bundesregierung zum Handeln („Messung außerhalb des Prüfzyklus“) auf. Trotz intensiver Medienberichterstattung gibt es aber weiterhin keine Reaktion des Ministeriums bzw. des Kraftfahrt-Bundesamts.

11. Juli 2012: Alle Versuche, das erkennbar durch die Automobilindustrie ferngesteuerte BMVBS zum Handeln zu bewegen, sind bislang gescheitert. Deshalb schlägt die DUH in einem Arbeitsgespräch mit Bundesumweltminister Peter 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 Angaben der Hersteller 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 verweist auf fehlende Finanz- und Personalmittel. Am 21. September 2012 wird die DUH telefonisch aus dem Ministerbüro informiert, dass der Vorschlag nicht weiterverfolgt werde, da man nach Rücksprache mit dem BMVBS dessen Ressort-Zuständigkeit beachte.

13. Mai 2013: In einer Pressekonferenz in Berlin legt die DUH eine neue Auswertung vor, nach der die Abweichungen beim CO₂-Ausstoß und damit der Spritverbrauch von sieben Prozent im Jahr 2001 um nunmehr 40 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. Sie kritisiert die „bisherige Weigerung deutscher Behörden, offensichtliche Falschmeldungen der Industrie zum Schutz der Verbraucher zu überprüfen.“ Erneut fordert die DUH 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 Bundesumweltministerin Barbara 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, sodass diese im realen Busbetrieb funktionieren.

Zur Vorbereitung einer solchen Initiative übersendet die DUH wie vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gewünscht die entsprechenden Belege und vermerkt 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 am 5.11.2014 in einem Fachgespräch 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 in einem 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 Einsatzmodus – 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 Parlamentarischen Abend in Berlin, zu dem Vertreter 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 Pressekonferenz zusammen. Strock erläutert die Praxis der Überprüfungsmessungen (law enforcement) in Kalifornien und Washington bei von den Herstellerangaben abweichenden Schadstoffemissionen wie CO₂ und 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 verbunden mit hohen Strafzahlungen.

Im Rahmen des Parlamentarischen Abends tragen Vertreter der Regierungsfraktion Eingangsstatements vor. Jedoch werden nur Bündnis 90/Die Grünen sowie Die Linke parlamentarisch mit Anträgen aktiv. SPD und CDU/CSU als Regierungsparteien bleiben trotz erneut breiter Medienresonanz ebenso inaktiv wie die Regierung selbst.

17. September 2015: Fast auf den Tag genau acht Jahre nach ihren ersten Enthüllungen über manipulierte Abgaswerte protestiert die DUH anlässlich der Eröffnung der IAA in Frankfurt unter dem Motto „Diesel-Abgase töten“. Auf die Veröffentlichung von durchschnittlichen Abweichungen der NO_x-Emissionen moderner Euro 6-Diesel deutscher Hersteller um das 7,1-fache des Grenzwertes im realen Fahrbetrieb reagiert die Politik nicht. Und das, obwohl dadurch jährlich mehr als 10.000 vorzeitige Todesfälle allein in Deutschland verursacht werden.

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.

21. September 2015: Die DUH schreibt alle deutschen Hersteller an und fordert sie auf, kurzfristig zu erklären, welche ihrer Diesel-Modelle über eine Abschaltvorrichtung im Sinne der Begriffsdefinition der EU-Verordnung 715/2007 verfügen (Abschaltung nach Temperatur, Querschleunigungssensor etc.). VW, Audi und Porsche haben bis heute nicht inhaltlich geantwortet, die übrigen verneinten jegliche illegalen Abschaltvorrichtungen oder (Mercedes) überhaupt Abschaltvorrichtungen wie die von der DUH aufgezählten zu verwenden. Ab April 2016 steht durch den Dobrindt-Bericht (Bericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“ des BMVI) fest, dass praktisch alle Diesel-Hersteller Abschaltvorrichtungen verwenden.

23. Oktober 2015: Die DUH veröffentlicht erste Abgasuntersuchungen an einem Opel Zafira Euro 6 durchgeführt durch die Schweizer Abgasprüfstelle in Bern/Biel mit einem Diesel-Motor und Steuersoftware der amerikanischen Konzernmutter General Motors. Bei geringfügigen Veränderungen der Laborprüfung überschritten die NO_x-Emissionen die Laborgrenzwerte um das bis zu 17-fache. Die Ergebnisse werden jeweils veröffentlicht und an die zuständigen deutschen bzw. europäischen Zulassungsbehörden weitergeleitet mit der Aufforderung, weitere Untersuchungen zu veranlassen. (Das KBA bestätigte später das Vorhandensein nicht genehmigter Abschaltvorrichtungen; Stand September 2017 gibt es immer noch keine genehmigte Nachbesserung der nicht rechtskonformen Abgasanlage.)

19. November 2015: Die Deutsche Umwelthilfe reicht Klage gegen mehrere für die Luftreinhalteplanung zuständige Bundesländer ein. Die DUH klagt damit nun auf „Saubere Luft“ in 16 Städten, unter anderem neu in Köln, Bonn, Aachen, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Frankfurt am Main und Stuttgart. Ursache der zu hohen NO₂-Belastung sind in erster Linie Diesel-Fahrzeuge.

24. November 2015: Auch der zweite von der DUH untersuchte Diesel-Pkw ist kein Fahrzeug eines deutschen, sondern eines französischen Herstellers. Die Schweizer Abgasprüfstelle in Bern-Biel stellte bei einem Renault Espace Diesel bis zu 25-fache Überschreitungen des Euro 6-Laborgrenzwertes fest. Die DUH informierte die französischen Behörden und machte in den französischen Medien eine intensive Pressearbeit – mit dem Ergebnis, dass eine französische Untersuchungskommission eingerichtet wurde, die in den Folgemonaten diesen und einige Dutzend weitere Diesel-Pkw untersuchte. Sachstand heute: Renault ist in Frankreich angeklagt, ebenso wie PSA seit zwei Jahrzehnten illegale Abschaltvorrichtungen zu verwenden. Die drohende Strafe beträgt 3,5 Milliarden Euro.

16. Dezember 2015: Die DUH veröffentlicht Messungen der Schweizer Abgasprüfstelle zu den NO_x-Emissionen von Euro 5-Diesel-Pkw der Hersteller VW, BMW und Mercedes. Während alle drei Fahrzeuge auf der Prüffrolle die Grenzwerte einhielten, überschritten sie diese bei Straßentests erheblich. Über seinen Anwalt Prof. Schertz droht der Daimler-Konzern der DUH mit rechtlichen Schritten am Vortag einer Pressekonzferenz, falls die Ergebnisse Daimler schädigen würden. Zudem forderte der Anwalt die Geheimhaltung dieses Drohschreibens und drohte für den Fall der Veröffentlichung gesonderte rechtliche Schritte an. Da die DUH das Drohschreiben veröffentlichte, erwirkt Daimler-Anwalt Schertz im Januar 2016 eine einstweilige Verfügung, die im April 2016 vom Landgericht Berlin wieder aufgehoben wurde. Endgültig entschied am 8. Dezember 2016 das Landgericht Hamburg zugunsten der DUH und kritisierte im lesenswerten Urteil den Versuch des Autokonzerns Daimler massiv, eine Veröffentlichung mutmaßlich negativer Prüfergebnisse verhindert zu wollen.

9. Februar 2016: Die DUH veröffentlicht Ergebnisse eines Abgastests der Schweizer Abgasprüfstelle eines Fiat SUV 500X Euro 6. Bei allen auf dem Rollenprüfstand gefahrenen Tests mit betriebswarmem Motor wies der Fiat extrem hohe NO_x-Emissionen auf. Die Werte überschreiten den geltenden Grenzwert für Euro 6-Fahrzeuge um das 11- bis mindestens 22-fache mit einem ausgewiesenen Wert von 1.777 mg NO_x/km. Bei den Messungen wird häufig der Messbereich des Labormessgerätes für Stickoxide überschritten; die tatsächlichen NO_x-Emissionen sind somit noch höher. Wie immer werden auch diese Ergebnisse an das Bundesverkehrsministerium versandt, das darauf hin weitere Messungen beauftragt, die zweifelsfrei das Vorhandensein illegaler Abschaltvorrichtungen bestätigen. Für dieses Fahrzeug fordert das BMVI später von den italienischen Behörden die Einleitung eines Verfahrens zum Entzug der Typzulassung für dieses und ähnlich motorisierte Diesel-Pkw. Da diese aber untätig blieben, leitete die EU-Kommission zwischenzeitlich ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien ein.

5. April 2016: Die DUH fordert von den in einer Sonder-Umweltministerkonferenz zusammentretenden Umweltpolitikern von Bund und Ländern eine funktionierende Marktkontrolle bei Abgaskatalysatoren, die Wiedereinführung von herstellerunabhängigen Abgasuntersuchungen und eine konsequente Stilllegung bzw. technische Ertüchtigung von Diesel-Pkws mit nachgewiesenen Abschaltvorrichtungen. Bis dato ohne behördliche Resonanz verweist sie erneut auf viele im freien Teilemarkt angebotene Austausch-

Katalysatoren, die bereits im Neuzustand bzw. kurzem Gebrauch die gesetzlichen Abgasgrenzwerte überschreiten. Die DUH hatte das zuständige Bundesverkehrsministerium zuletzt im Frühjahr 2015 auf diesen Umweltskandal aufmerksam gemacht. Jedoch ist die Behörde bis heute auch bei diesem Abgasskandal untätig geblieben.

22. April 2016: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt veröffentlicht nach monatelanger Verzögerung einzelne NOx-Abgasmessungen im Rahmen der sogenannten „Untersuchungskommission Volkswagen“ und bestätigt die Aussage der DUH vom September 2015, dass eben nicht nur VW, sondern nahezu alle Hersteller Abschaltvorrichtungen verwenden. Die Konsequenz aus den Ergebnissen beschäftigt bis heute Zivil- und Verwaltungsgerichte: Anstatt die Fahrzeuge stillzulegen bzw. eine technische Nachbesserung zu fordern, begnügt sich das BMVI mit einer von VW als „freiwilliges Softwareupdate“ bezeichneten Maßnahme, die in vielen nachgemessenen Fällen keine oder nur eine geringe Minderung der weiterhin viel zu hohen NOx-Emissionen bewirkt und offensichtlich VW erlaubt, unterhalb von +15 Grad Celsius und oberhalb von +33 Grad Celsius die Abgasreinigung zurückzufahren.

13. Mai 2016: DUH veröffentlicht Ergebnisse mehrmonatiger gemeinsamer Untersuchungen der Deutschen Umwelthilfe, der WDR-Redaktion Monitor, des Nachrichtenmagazins Der Spiegel sowie des Softwareexperten Felix Domke und belegt weitere illegale Abschaltvorrichtungen am Opel Zafira CDTi 1.6 und Astra CDTi 1.6. Interne Unterlagen aus dem BMVI belegen, dass diese auch vom Gutachter der Bundesregierung als nicht rechtskonform bewertet wurden. Bis heute ist das Rechtsverfahren gegen Opel nicht abgeschlossen und weder ein Software-, noch Hardwareupdate genehmigt. Die Fahrzeuge fahren allesamt weiterhin mit extrem hohen Emissionen und nach Auffassung der DUH ohne gültige Betriebserlaubnis.

1. Juni 2016: Anlässlich der Pressekonferenz des Europäischen Verbands der Autoindustrie ACEA in Berlin fordert DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch einen verbindlichen Rückruf aller Euro 5- und Euro 6-Diesel-Pkw, die auf der Straße die entsprechenden Grenzwerte nicht einhalten sowie ein „Ende des Betrugs an Kunden und Umwelt“.

12. Juli 2016: Die DUH reicht beim Verwaltungsgericht Berlin Klage gegen das Bundesverkehrsministerium ein. Der Umweltverband hatte Einsicht in die Akten und Messprotokolle zum Abgasskandal bei den untersuchten Autokonzernen gefordert, das Kraftfahrt-Bundesamt lehnte jedoch alle Anträge auf Akteneinsicht ab. Auch die Wirksamkeit des angeordneten Rückrufs blieb völlig offen.

22. Juli 2016: Die Deutsche Umwelthilfe fordert mehr Transparenz von Bundesverkehrsminister Dobrindt, der auch im zehnten Monat der Dieselgate-Affäre seine konspirativen Treffen mit der Automobilindustrie fortsetzt. Gleichzeitig verweigert er für sich und sein Ministerium jegliche Gespräche mit Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen wie der DUH. Seit der Enthüllung weiterer illegaler Abschaltvorrichtungen beim Opel Zafira Diesel Mitte Mai 2016 durch den Rechercheverbund Spiegel, Monitor (WDR) und der DUH teilen die Gutachter des Bundesverkehrsministers nach Medienberichten die Rechtsauffassung der DUH, dass Opel illegale Abschaltvorrichtungen einsetzt. Dennoch verzichtet Dobrindt bisher auf die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung der Typzulassung und die Anordnung eines amtlichen Rückrufs für die betroffenen Fahrzeuge. Erneute Bitten der DUH um ein Gespräch über die Untersuchungsergebnisse blieben unbeantwortet.

7. September 2016: Die DUH präsentiert die bisher umfassendste Abgasuntersuchung an insgesamt 36 Diesel- und drei Benzin-Pkw zu den realen Stickoxid- und CO₂-Emissionen ihres im Frühjahr 2016 neu eingerichteten „Emissions-Kontroll-Instituts“. Auf einem 31 km-Rundkurs mit Innenstadt, Landstraße und Autobahnteil im Süden von Berlin fanden insgesamt 400 Einzeltests mit portablen Emissionskontrollinstrumenten statt. Obwohl die Messungen zwischen Mai und September bei überwiegend sommerlichen Temperaturen erfolgten, überschreiten 33 der 36 Fahrzeuge die Stickoxid-Grenzwerte um das bis zu 9,2-fache. Die Tatsache, dass drei Fahrzeuge die Grenzwerte einhielten, wertete die DUH als grundsätzliche Machbarkeit einer wirksamen Abgasreinigung.

13. September 2016: Das Verwaltungsgericht Düsseldorf gibt der Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das Land Nordrhein-Westfalen wegen Überschreitung der Luftqualitätswerte in der Landeshauptstadt Düsseldorf (Aktenzeichen 3K 7695/15) in vollem Umfang statt. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge so schnell wie möglich auszusprechen sind. Die rechtlichen Instrumentarien sind nach Auffassung des Gerichts bereits jetzt vorhanden. Dies ist das Einfahrtverbotszeichen (VZ 251) mit einem Zusatzschild, nach dem dieses Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge gilt. Es müsse nun sehr schnell gehen, auf die Einführung einer Blauen Plakette durch den Bundesgesetzgeber könne nicht gewartet werden, so das Gericht. Das Verwaltungsgericht lässt außerdem die Möglichkeit einer Sprungrevision zu. Die DUH stimmt unmittelbar bei Urteilsverkündung der Sprungrevision ausdrücklich zu (siehe 4. November 2016), die Landesregierung NRW einige Wochen später.

14. September 2016: Die DUH zieht Bilanz nach einem Jahr Dieseldgate. Dem Versuch der Autokonzerne und der Politik, diesen Skandal als Fehlverhalten eines einzelnen Unternehmens darzustellen, begegnete die Deutsche Umwelthilfe mit der Aufdeckung, dass praktisch alle der getesteten Hersteller Abschaltvorrichtungen einsetzen, die nach Rechtsauffassung der DUH illegal sind. Die DUH forderte erneut von der Bundesregierung amtlich verfügte Rückrufe für alle Euro 5+6 Diesel-Pkw, um durch eine technische Nachrüstung eine voll funktionstüchtige Abgasreinigung auf der Straße auch bei Minustemperaturen sicherzustellen. Ein Jahr nach Bekanntwerden des Diesel-Abgasskandals wurde in Deutschland noch kein einziges Diesel-Fahrzeug entsprechend der Dobrindt-Untersuchungsergebnisse „freiwillig zurückgerufen“. Anfang September wurde zudem bekannt, dass das KBA der Firma Porsche erlauben möchte, dass beim Modell Macan die Dieselabgase nur bei Temperaturen von über +5 Grad Celsius ordnungsgemäß zu reinigen sind, obwohl die EU-Zulassungsvorschriften das Funktionieren auch bei winterlichen Temperaturen zwingend vorschreiben und einen Funktionsnachweis bei -15 Grad Celsius fordern. In der ursprünglichen Grundeinstellung schaltete Porsche bereits bei +17 Grad Celsius die ordnungsgemäße Abgasreinigung ab.

19. September 2016: DUH fordert wirksame Rußpartikelfilter auch für alle Benzin-Direkteinspritzer und kündigt eigene Tests an. Zehn Jahre nach der flächendeckenden Durchsetzung des Dieselruß-Partikelfilters belasten fast alle Benzin-Direkteinspritzer die Atemluft mit krebserregenden Feinstpartikeln, weil sie ohne Partikelfilter unterwegs sind. Gleichzeitig kämpft die Automobilindustrie in Brüssel für eine Abschwächung der Prüfbedingungen für reale Messungen (RDE) auf der Straße. Im Frühjahr 2017 veröffentlichte die DUH Feinstaub-Emissionen eines modernen Euro 6-Smart mit Benzin-Motor, die 440-mal höher liegen als der Grenzwert für Diesel-Pkw. Daimler nutzt eine Regelungslücke für Nicht-Direkteinspritzer-Benzinmotoren aus. Die Einsparung pro Fahrzeug beziffert die DUH auf wenige Dutzend Euro.

4. November 2016: Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen gibt bekannt, das Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 13. September 2016 direkt vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig im Rahmen der Sprungrevision prüfen zu lassen. Die DUH begrüßt die Entscheidung, das Verfahren vor die höchstrichterliche Instanz zu bringen. Eine Verhandlung in Leipzig ist für das erste Quartal 2018 angekündigt.

2. Februar 2017: Gemeinsam mit dem Dachverband Transport and Environment (T&E) kündigt die DUH den Start einer gemeinsamen Kampagne, die von der EU-Kommission im Rahmen des Programms Life+geförderte Umweltinformationskampagne „Get real – Für ehrliche Spritverbrauchsangaben“ gegen die wachsende Lücke zwischen Herstellerangaben und realem Kraftstoffverbrauch an. Nicht nur bei den Abgasen, auch bei Spritdaten manipulieren Hersteller die Emissionstests im Zulassungsverfahren. Die Verbände fordern eine Anlaufstelle für betroffene Verbraucher und eine amtliche Nachkontrolle und Korrektur der zunehmend falschen Verbrauchsdaten.

16. Februar 2017: Verhandlung vor dem höchsten Bayerischen Verwaltungsgericht: Der Vorsitzende Richter erklärt, dass an der Notwendigkeit eines Dieselfahrverbots für München kein Weg vorbeiführt und verurteilt die Staatsregierung zur dreistufigen Vorbereitung eines solchen Fahrverbots bis zum 31.12.2017. Am 27.2.2017 bestätigt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem schriftlichen Urteil

die Zwangsgeldandrohung der DUH an den Freistaat Bayern und das bereits 2012 ergangene und seit 2014 rechtskräftige Urteil des VG München. Allerdings hintertreibt die bayerische Regierung von Ministerpräsident Horst Seehofer diese Entscheidung, indem er zuerst das Wirkungsgutachten verzögert veröffentlicht und bis heute die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht eingeleitet hat. Die DUH stellt daraufhin jeweils Anträge auf Verhängung von Zwangsgeldern gegen die bayerische Staatsregierung.

14. März 2017: Die DUH stellt die Ergebnisse von Straßenmessungen eines VW Golf Diesel (Euro 5) vor und nach dem Softwareupdate vor. Da die auf der Straße gemessenen NOx-Werte nach dem Update um ein Mehrfaches über dem für die Typzulassung geltenden und auf dem Prüfstand zu ermittelnden Grenzwert liegen, reicht die DUH Klage beim Verwaltungsgericht Schleswig gegen die vom Kraftfahrt-Bundesamt gegenüber VW erlassene Rückrufanordnung ein. Nach wie vor verweigert das Bundesverkehrsministerium die Auskunft über die Anforderungen zum Rückruf.

19. März 2017: Die DUH stellt Winter-Abgasuntersuchung ihres Emissions-Kontroll-Instituts von 16 neuen Diesel-Pkw im realen Straßenbetrieb vor. Anders als die im September 2016 präsentierten Sommer-Messungen fanden die Tests bei zwischen September und März typischen niedrigen Außentemperaturen statt. Das Ergebnis ist alarmierend: Lagen die Stickoxidemissionen (NOx) bei den Messungen im Sommerhalbjahr maximal 9,2-fach über dem Grenzwert von Euro 6, so stiegen sie bei den Wintermessungen bis zum 17,2-fachen an. Die Winter-Abgasmessungen der DUH zeigen für die untersuchten Euro 6 Diesel-Pkw, dass deren giftigen NOx-Emissionen auf der Straße sogar noch höher sind als die von Euro 4 Diesel-Pkw.

5. April 2017: Auf Antrag von Volkswagen untersagt das Landgericht Düsseldorf per einstweiliger Verfügung der Deutschen Umwelthilfe Aussagen zur Rechtmäßigkeit von mit einem Software-Update ausgestatteten VW Golf. Pressemitteilung und Prüfbericht müssen entsprechend geschwärzt werden. Gegen die Verfügung hat die DUH Widerspruch eingelegt. Das Landgericht hat den Widerspruch zurückgewiesen. Dagegen hat die DUH Berufung eingelegt.

13. Juli 2017: Die Einleitung staatsanwaltschaftlicher Ermittlungen sowie mehrfache Hausdurchsuchungen gegen den Stuttgarter Automobilkonzern Daimler bestätigen die Rechtsauffassung der DUH, dass die bei Daimler zwischenzeitlich zweifelsfrei verbauten Abschaltvorrichtungen illegal sind. Die Begründung des Durchsuchungsbeschlusses durch das Amtsgericht Stuttgart sieht den Anfangsverdacht als bestätigt, dass die Daimler AG zwischen 2008 bis 2016 an über einer Million Euro 5+6 Diesel-Pkw illegale Abschaltvorrichtungen verbaut hat. Dem Durchsuchungsbeschluss nach sind die Mercedes-Pkw und Kleintransporter mit illegalen Abschaltvorrichtungen mit den Original-Mercedes Motoren der Baureihen OM 642 und OM 651 ausgestattet. Die DUH geht davon aus, dass sich die Anzahl der betroffenen Mercedes-Diesel-Pkw über die bisher bekannt gewordenen eine Million Fahrzeuge deutlich vergrößern wird.

28. Juli 2017: Das Verwaltungsgericht Stuttgart gibt seinem Urteil der Klage der DUH gegen das Land Baden-Württemberg in vollem Umfang statt. Das Gericht stellt klar, dass ganzjährige Diesel-Fahrverbote in der Stuttgarter Umweltzone spätestens zum 1.1.2018 die einzige für geeignet angesehene Maßnahme und schon jetzt rechtlich zulässig seien. Kurz vor der mündlichen Verhandlung hatte die Landesregierung angekündigt, anstelle von Fahrverboten auf Software-Veränderungen an Euro 5-Fahrzeugen durch die Autohersteller setzen zu wollen. Die Software Updates wurden vom Gericht als „ungeeignet“ eingestuft.

15. August 2017: Zwei Wochen nach dem „Diesel-Gipfel“ mit Herstellern und Vertretern von Bundes- und Landesministern bewertet die DUH das NOx-Minderungspotenzial von Dieselkaufprämie, Software-Update und Zukunfts-Fonds auf 0-1 Prozent im Winter und deutlich unter 5 Prozent im Sommer. Somit sind die angekündigten Maßnahmen nicht geeignet, um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu verhindern. Zwei Wochen später bestätigt Umweltministerin Hendricks diese Größenordnung mit einem UBA-Gutachten, das auf maximal 6% Minderung kommt.

24. August 2017: DUH leitet 45 weitere Rechtsverfahren ein; damit sind insgesamt 62 Städte mit Fahrverboten ab 2018 bedroht. In den angeschriebenen Städten wurde der Luftqualitätsgrenzwert für NO₂ im Jahr 2016 mit einer Ausnahme um zehn oder mehr Prozent überschritten.

4. September 2017: In einer ersten Bewertung der Beschlüsse zum Kommunal-Gipfel im Kanzleramt sieht die DUH keine substanziellen Maßnahmen, die die Luftqualität der deutschen Städte bereits 2018 verbessern. Die DUH fordert Kanzlerin Merkel dazu auf, den auf eine Milliarde Euro angewachsenen Zukunftsfonds vor allem für kurzfristig wirksame Maßnahmen zu nutzen und insbesondere die ÖPNV-Busse so technisch nachzurüsten, dass diese die Euro VI Grenzwerte für NO_x auf der Straße einhalten. Zudem kritisierte die DUH massiv das Festhalten von Kanzlerin Angela Merkel und Vizekanzler Sigmar Gabriel, der Autoindustrie technische Nachrüstungen der Diesel-Pkw auf Euro 5+6 zu ersparen.

Stand: 13.9.2017



Deutsche Umwelthilfe e.V.

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

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Kontakt

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer
Mobil: 0171 3649170
E-Mail: resch@duh.de

Dorothee Saar
Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-72
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

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