

Drei Jahre Dieselgate – Faktencheck

1. **Entflechtung von Typzulassung und Kontrolle** liegen weiter beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): Zuständigkeit für Kontrollen sollte nach amerikanischem Vorbild an eine unabhängige Regierungsstelle (idealerweise Umweltbundesamt) ausgelagert werden.

Faktencheck: KBA Zuständigkeiten unverändert, Bundesregierung will Kontrolle an einen Verein auslagern, der zu 100 Prozent von den deutschen Autoherstellern eingerichtet und finanziert wird.

2. Schaffung einer **Verbraucherschutzklagemöglichkeit bis 2017**

Faktencheck: Aufgrund des Widerstands der Autoindustrie gescheitert. Erst nach der Bundestagswahl wurde eine „Musterfeststellungsklage“ auf den Weg gebracht, die im November 2018 in Kraft tritt. Doch die Autolobby hat im Vorfeld ganze Arbeit geleistet: Das Gesetz schützt die Industrie, nicht den Verbraucher.

3. **Ankündigung unangemeldeter „Dopingkontrollen“** durch das KBA, dort Wiedereinrichtung KBA-eigener Abgasprüfstände und mobiler Abgasmessungen

Faktencheck: Dopingkontrollen finden nicht statt, die Tests werden weiter in konspirativer Zusammenarbeit mit den Herstellern durchgeführt: keine unangemeldeten Prüfungen, keine neutralen Fahrer; das KBA misst weiter auf Prüfständen der Hersteller.

4. Die bei **Nachmessungen** des KBA ermittelten Schadstoff- wie CO₂-Emissionen kontrollierter Fahrzeuge werden **veröffentlicht**.

Faktencheck: Dobrindt-Bericht wurde im April 2016 nur mit einzelnen Stickoxid (NO_x)-Werten und ohne CO₂-Werte veröffentlicht, untersuchten Herstellern wurde vorab Möglichkeit der Textkorrektur gegeben. Messprotokolle werden nicht veröffentlicht, DUH klagt seit 2016 auf Veröffentlichung dieser in anderen EU-Ländern oder in den USA selbstverständlich öffentlichen Messdaten und Akten zum Dieselabgasskandal. Das Bundesverkehrsministerium aber verweigert selbst bei rechtskräftigen Urteilen mit Verfahrenstricks weiterhin die Veröffentlichung dieser gerade für den Besitzer oder möglichen Käufer eines Fahrzeugs wichtigen Daten.

5. Bundesverkehrsministerium kündigte für 2017 die Wiedereinführung der (vor zehn Jahren auf Druck der Autokonzerne abgeschafften) **Abgasüberprüfung (AU)** bei Euro 5+6 Diesel Pkw an (derzeit wird nur der Fehlerspeicher des Bordcomputers ausgelesen).

Faktencheck: Die Kontrolle der Abgase mittels Endrohrprüfung wird auf das Jahr 2019 verschoben. Ausserdem wurden auf Druck der Automobilindustrie keine strengen Prüfwerte zugrunde gelegt. Und was diese neu eingeführte Endrohrprüfung komplett wertlos macht für die aktuellen NO₂-Probleme in unseren Innenstädten: Die NO_x-Emissionen werden ausdrücklich nicht überprüft.

6. Das KBA werde bei festgestellten **illegalen Abschaltvorrichtungen** konsequent gegen die Hersteller vorgehen.

Faktencheck: In keinem einzigen Fall hat das KBA amtliche Rückrufe angeordnet, mit denen nur näherungsweise die Einhaltung der Abgasgrenzwerte auch auf der Straße gefordert wird. Das KBA begnügt sich mit einem weitgehend unwirksamen Software-Update.

7. Die illegalen Abschaltvorrichtungen bei Diesel-Pkw der Marken **VW, Skoda, Seat** und **Audi** werden durch **amtlich angeordnete Rückrufe** entfernt und der ordnungsgemäße Zustand der Fahrzeuge hergestellt.

Faktencheck: Tatsächlich behauptet VW bis heute in den zivilgerichtlichen Auseinandersetzungen, es handle sich beim Rückruf um eine „freiwillige Aktion“, es gebe in ganz Europa kein einziges illegales Fahrzeug. Die betroffenen Fahrzeughalter werden vom Bundesverkehrsministerium nicht unterstützt. Die bayerische Polizei erklärte, kein Software-Update an ihren Fahrzeugen durchführen zu lassen. Tatsächlich belegen Straßenmessungen, dass die Abgasemissionen unverändert (VW Amarok) oder nur um circa 1/3 verringert werden. DUH-Messungen eines VW Sharan zeigen nach dem Update im Betrieb bei kalten Außentemperaturen NOx-Emissionen, die über den Werten vor dem Update liegen. Im September 2018 veröffentlicht die EU-Kommission Messungen an einem VW Tiguan Euro 5: Auch hier liegen die Emissionen nach dem Software Update höher als vorher und überschreiten den Grenzwert um den Faktor 4,6. Das Bundesverkehrsministerium hingegen wiederholt wahrheitswidrig, dass die NOx-Emissionen im Schnitt um 30 Prozent gemindert werden, ohne dafür einen Nachweis vorzulegen.

8. Die EU-Zulassungsverordnung sieht die **Verhängung** von hohen **Strafzahlungen** bei **nachgewiesenem Abgasbetrug** vor. In Frankreich werden aktuell mehrere Milliarden Euro Geldbußen von den Unternehmen Renault und PSA (Peugeot/Citroen) durch die Antibetrugsbehörde gefordert.

Faktencheck: Bis heute wurde in Deutschland gegen keinen einzigen Autobauer eine Strafzahlung aufgrund des Verstoßes gegen die Zulassungsrichtlinie verhängt, obwohl das Bundesverkehrsministerium in einem internen Vermerk eine Strafe von 5.000 Euro pro betroffenem Fahrzeug als angemessen und rechtlich möglich betrachtet. Ende 2016 hat deshalb die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, „weil die Bundesregierung die Automobilhersteller nicht mit Strafen belegt“. Allein die bislang amtlich bekannt gewordenen Verstöße beliefen sich auf Strafzahlungen in Höhe von 22 Milliarden Euro. Die Staatsanwaltschaft Braunschweig verfügte gegen VW 10 Millionen Euro Strafe und 990 Millionen Euro Gewinnabschöpfung, die Staatsanwaltschaft München gegen BMW ganze 10 Millionen Euro Strafe.

9. Die andauernde **Fernsteuerung der Bundesregierung durch die Autokonzerne** wird rundweg bestritten.

Faktencheck: Die Fernsteuerung geht unvermindert weiter. Zu den bei den Diesel-Gipfeln im August 2017 beschlossenen Maßnahmen zählt gar eine Kaufprämie für besonders schmutzige Diesel-Pkw der auslaufenden Abgasstufen Euro 6a-c. Von den im „Sofortprogramm Saubere Luft“ angekündigten Finanzmitteln ist bislang kein Euro in eine konkrete Maßnahme ausgezahlt.

Stand: 14. September 2018

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