



Zwei Jahre Dieselskandal - Eine (Zwischen-)Bilanz

Rebecca Harms, 12.09.2017

Zwei Jahre ist es mittlerweile her seitdem die Nachricht durch die Medien ging, dass Volkswagen in den USA bei den Emissionsmessungen für Dieselfahrzeuge betrogen habe. Schnell wurde klar, dass in der EU ebenfalls Millionen Fahrzeuge von dem Betrug betroffen sind. Zeit erneut Bilanz zu ziehen:

Was hat sich seit Bekanntwerden des Skandals geändert?

Erschreckend wenig - Europäische Emissionsgrenzwerte für Dieselfahrzeuge zum Umwelt- und Gesundheitsschutz werden bis heute nicht umgesetzt. Dabei wurden die Grenzwerte bereits 2007 festgelegt und traten 2011 (Euro 5) und 2014 (Euro 6) in Kraft. Als Folge bleibt die Luftqualität in europäischen Ballungszentren schlecht. Darunter leiden die Menschen, die dort leben. Städte und Gemeinden verfehlen deshalb seit Jahren die europäischen Vorgaben zur Luftreinhaltung, was zu zahlreichen europäischen Vertragsverletzungsverfahren geführt hat. Verbessert hat sich die Luft deshalb nicht.

Was haben wir in den letzten zwei Jahren über den Dieselskandal gelernt?

Zahlreiche Untersuchungsausschüsse auf nationaler und europäischer Ebene haben sich mit dem Dieselskandal befasst und dabei viele Informationen zu Tage gebracht (diese Liste ist keineswegs erschöpfend).

- VW ist kein Einzelfall. Der Skandal umfasst fast alle Hersteller. Es wurden unterschiedlichste Arten von Abschaltvorrichtungen verwendet, die jedoch alle zum Ziel hatten eine optimale Abgasreinigung nur während des Labortests zur Typenzulassung zu gewährleisten. Unter normalen Fahrbedingungen sind die Emissionen 5-7 Mal so hoch.
- Medienberichten zufolge gab es sogar Kartellabsprachen zwischen den großen deutschen Automobilherstellern zu Spezifizierungen der Abgasreinigungsanlagen, was letztlich zum Dieselskandal geführt haben könnte. Die Wettbewerbshüter der EU-Kommission haben angekündigt diesem Fall nachgehen zu wollen.
- Die Tatsache der massiven Emissionsüberschreitungen war nationalen und europäischen Behörden lange vor Ausbruch des Skandals bekannt, doch wurden keine Schritte eingeleitet, um die Gründe für die Diskrepanz zwischen Labor- und Realemissionswerten aufzuklären und die Zulassung von schmutzigen Dieseln zu verhindern.

Welche konkreten Schritte wurden seit Bekanntwerden des Skandals unternommen?

Ein **neues europäisches Testverfahren** zur Typzulassung auf der Straße statt im Labor wurde eingeführt. Seit Anfang des Monats müssen alle neuzugelassenen Fahrzeugmodelle auf der Straße getestet werden. Der Test wurde allerdings nicht als Reaktion auf den Dieselskandal entwickelt, sondern war seit Jahren in Vorbereitung. Allerdings beschlossen EU-Kommission und Mitgliedsstaaten noch nach Bekanntwerden des Dieselskandals die Emissionsgrenzwerte durch die Vorgaben zum Test abzuschwächen. So dürfen neue Fahrzeuge bis 2021 noch mehr als das Doppelte des ursprünglich vorgesehenen Grenzwertes ausstoßen, danach immerhin noch das 1,5 fache. Ein Einspruch gegen diese Abschwächung durch das Europaparlament wurde durch die Abgeordneten von CDU/CSU und FDP mit verhindert.

Kurz nach Bekanntwerden des Skandals legte die EU-Kommission einen Vorschlag **zur Überarbeitung des Typzulassungsverfahrens und der Marktüberwachung** vor. Die Marktüberwachung soll gestärkt werden und die direkte finanzielle Abhängigkeit zwischen Prüfbehörden und Automobilherstellern beendet werden. Doch lehnte die konservativ-liberale Mehrheit des Parlaments eine unabhängige europäische Behörde zur Marktüberwachung ab, obwohl der Skandal verdeutlicht hatte, dass nationale Behörden diese Aufgabe nicht zufriedenstellend übernommen haben. Die EU-Mitgliedsstaaten haben auf Druck unter anderem der Bundesregierung den Vorschlag der Kommission an mehreren Stellen abgeschwächt. Verhandlungen zwischen den Institutionen stehen noch aus.

In Deutschland enthielten die Untersuchungen der Behörden zum Dieselskandal zwar deutliche Hinweise auf die Verwendung von Abschaltvorrichtungen in der Mehrzahl der untersuchten Fahrzeuge. Folgen für die Hersteller hatte das jedoch kaum. Statt Strafen zu verhängen oder Zulassungen zu entziehen wurden **freiwillige Rückrufaktionen** mit den Herstellern vereinbart. Als in mehreren Städten wegen schlechter Luftqualität Fahrverbote für Dieselfahrzeuge drohten, wurden zwar mehrere „Autogipfel“ einberufen, doch die Ergebnisse sind bescheiden. **Softwareupdates** sollen laut Herstellerangaben die Emissionen der Dieselfahrzeuge um 25-30% verbessern - angesichts der 5-7 fachen Überschreitung der gesetzlichen Vorgaben, ist das sehr wenig. An der Luftqualität der Städte wird das kaum etwas ändern. Die angekündigten Mittel für die betroffenen Gemeinden sind durchaus willkommen und können zu Verbesserungen im öffentlichen Verkehr führen, doch wird das nicht reichen, um das Problem der Luftqualität zu lösen, wenn man die Emissionen der Diesel-PKW nicht in den Griff bekommt. Fahrverbote bleiben so unausweichlich.

Was wäre auf EU-Ebene eigentlich notwendig?

Die EU-Mitgliedsstaaten müssen dem Interpretationsleitfaden der EU-Kommission zum Verbot von Abschaltvorrichtungen folgen und Hinweisen auf das Vorhandensein von illegalen Abschaltvorrichtungen konsequent nachgehen. Wendet man die Methodologie der EU-Kommission auf die in Deutschland getesteten Fahrzeuge an, wird man bei einer Mehrzahl der getesteten Modelle weitere Untersuchungen vornehmen und gegebenenfalls die Zulassung entziehen müssen.

Betroffene Dieselfahrzeuge müssen vom Hersteller schnell und wirksam so nachgerüstet werden, dass sie den geltenden Grenzwerten entsprechen. Dafür werden in vielen Fällen auch Hardware-Nachrüstungen notwendig sein. Die europäische Kommission sollte zu diesem Zweck Nachrüststandards für die bestehende europäische Dieselflotte vorlegen.

Zur Erinnerung - Gesetzliche Grundlage des Dieselskandals in der EU

Dem Dieselskandal liegt eine europäische Regulierung von 2007 zu Grunde. Die sogenannte Euro5/6 Regulierung¹ legt unter anderem Grenzwerte für den Stickoxidausstoß von PKW fest². Seit September 2015 müssen neu zugelassene Dieselfahrzeuge einen Stickoxidgrenzwert von 80 mg/km erreichen (Euro 6 Norm). Laut Gesetzgebung muss der Grenzwert unter normalen Fahrbedingungen eingehalten werden – und nicht nur in Labortests zur Typgenehmigung. Der Gesetzestext dazu besagt:

Artikel 5.1 der VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2007:

*Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug **unter normalen Betriebsbedingungen** dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.*

Doch wurden die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, die Einhaltung der Grenzwerte außerhalb des Testzyklus zu überprüfen. Die realen NOx-Emissionen von modernen Diesel-PKW sind um ein Vielfaches höher als der gesetzliche Grenzwert vorgibt.

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0715>

² Der Euro 5 Standard legte für die Zulassung neuer Fahrzeugmodelle ab September 2009 einen Grenzwert von 180 mg Stickoxid/km fest. Dieser Wert galt ab 2011 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge. Der Euro 6 Standard legte für die Zulassung neuer Fahrzeug Modelle ab September 2014 einen Grenzwert von 80mg Stickoxid/km fest. Seit September 2015 gilt dieser Wert für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.