



**Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur am 2. November 2015
„Zum PKW Abgasskandal“**

Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe e. V.
zu den BT-Drucksachen 18/6070, 18/6334 und 18/6325

Vorbemerkung

Die von VW zugegebene Verwendung einer Abschaltvorrichtung zur Beeinflussung der Abgasreinigung stellt einen klaren Verstoß gegen die EU Richtlinie 715/2007 dar. Messungen an weiteren Fahrzeugen liefern Indizien dafür, dass auch bei Fahrzeugen anderer Hersteller solche oder ähnliche Mittel genutzt werden. Ebenfalls ein Verstoß gegen diese Regulierung ist die nicht ausreichende Emissionsminderung in normalen Betriebszuständen.

Im Ergebnis halten moderne Dieselfahrzeuge in großem Maßstab nicht die gesetzlich vorgeschriebene Emissionsminderung ein. Die damit einhergehende Gefährdung der Gesundheit zahlloser Bürgerinnen und Bürger ist nach unserem Verständnis vorsätzliche Körperverletzung.

Die Praxis der Automobilhersteller, bei der Erfüllung rechtlicher Vorgaben allein auf die Messresultate im Labor zu achten, führt ebenso zu einer wachsenden Lücke zwischen Verbrauchsangaben der Hersteller und dem Verbrauch im realen Betrieb. Diese Lücke beträgt mittlerweile mehr als 40% im Schnitt. Dies führt dazu, dass auch die Klimaschutzvorgaben in diesem Segment nicht erfüllt werden.

Seit 2007 weist die DUH, gemeinsam mit anderen Verbänden und Institutionen auf diese Missstände hin. Diese sind nicht nur mit klimaschädlichen Effekten verbunden, sondern trägt wesentlich zu einer anhaltend hohen Belastung der Luftqualität. Jedes Jahr sind in Europa etwa 400.000 vorzeitige Todesfälle als Folge der hohen Luftverschmutzung zu beklagen. Aufgrund der anhaltenden Überschreitung der geltenden Grenzwerte für die NO₂ Belastung in zahlreichen Kommunen in Deutschland hat die EU Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet.

Um vor dem Hintergrund der aktuellen Situation die richtigen Weichen zu stellen und die Einhaltung rechtlicher Vorgaben künftig sicherzustellen, sind aus Sicht der DUH folgende Schritte umzusetzen:

Mehr als Diesel, mehr als VW

- Die von verschiedenen Instituten vorgelegten Messungen und Prüfberichte lassen keinen Zweifel daran, dass die hohen Überschreitungen der geltenden Emissionsgrenzwerte im realen Fahrbetrieb nicht das Problem eines einzelnen Herstellers sind. Die aktuell durch das Bundesverkehrsministerium angeordneten Untersuchungen dürfen sich also nicht allein auf den Hersteller VW beschränken und auch nicht auf den Dieselmotor.

Veröffentlichung aller Ergebnisse

- Sowohl die jetzt durch das BMVI veranlassten Nachmessungen als auch alle künftigen, im Zusammenhang mit Zulassungsverfahren oder Nachprüfungen erhobenen Daten müssen öffentlich zugänglich sein.

Neue Struktur für die künftige Typenzulassung

- Verbrauchs- und Emissionsdaten aus dem Labor vermitteln heute und in Zukunft ein nur unzureichendes Bild davon, ob ein Fahrzeug im realen Betrieb die geltenden Grenzwerte einhält. Die Anfälligkeit für Manipulationen des Labortests wird auch nach Einführung neuer Prüfbedingungen gegeben bleiben. Auch bei den für das Zulassungsverfahren vorgesehenen ergänzenden Straßenmessungen (RDE) zeichnen sich bereits Manipulationsmöglichkeiten ab. Daher muss die Prüfung der Emissionen künftig unabhängigen Institutionen übergeben werden, die sich dann ausschließlich auf die Überprüfung von Emissionen im realen Betrieb konzentriert.
- Die heute für die Messungen zuständigen Institute sind zwar qualifiziert, stehen aber in einem unmittelbaren wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zu ihren Auftraggebern, der Automobilindustrie. Dies führt dazu, dass die Institute darin konkurrieren, die für den Hersteller optimalen Ergebnisse zu generieren. In Zukunft muss die Prüfung unter Umgehung dieses Abhängigkeitsverhältnisses erfolgen.
- Stattdessen muss die bestehende Struktur der Typenzulassung grundlegend geändert werden. Dabei kann die Struktur und Arbeitsweise der EPA als Muster dienen. Es erfolgt zunächst eine Eigenzertifizierung durch den Hersteller. Erforderlich zur Kontrolle der Herstellerangaben sind Straßenmessungen durch eine unabhängige Stelle. In Deutschland etwa käme das Kraftfahrtbundesamt für diese Aufgabe ausdrücklich nicht in Frage. Zur Finanzierung der erforderlichen Messungen werden die Hersteller über eine Umlage herangezogen.
- Überschreitungen müssen veröffentlicht und wirksam sanktioniert werden. Dies ist bereits in der Verordnung 715/2015 vorgegeben. Bislang jedoch haben die Mitgliedstaaten diese Vorgabe missachtet.

Klimaschutz und Gesundheit

- Angesichts der wachsenden Lücke zwischen Herstellerangaben und realem Verbrauch, die mittlerweile bei mehr als 40% im Durchschnitt liegt, wird deutlich, dass daneben eine unabhängige Kontrolle von Verbrauchs- und Emissionsdaten erforderlich ist. Unabhängige Kontrollen müssen sich auf die Schadstoffe CO₂, NO_x sowie auf den Ausstoß an Partikelmasse und –anzahl beziehen und wir brauchen sie für alle Antriebsformen: Diesel, Benzin, Hybridfahrzeuge, Gas.

In der Zwischenzeit: keine Abschwächung der Grenzwerte

- Auf EU Ebene werden derzeit die Einführung eines neuen Prüfprozedere in die Zulassungsvorschriften der EU (WLTP) sowie die Einführung von ergänzenden Messungen von Emissionen im realen Betrieb (RDE). Dabei muss es darauf ankommen, die geltenden Grenzwerte sowohl für den CO₂ Ausstoß als auch für Schadstoffemissionen nicht dadurch zu verwässern, indem den Herstellern großzügige Umrechnungs- oder Ausgleichfaktoren zugestanden werden. Einzelne Stimmen fordern gar die Anhebung der Grenzwerte. Die gesetzlich verbindlichen Emissionsgrenzwerte bildend die Grundlage für die dringend erforderlichen Beiträge des Sektors zum Klima- sowie zum Gesundheitsschutz. Die zur Einhaltung der Grenzwerte erforderliche Minderungstechnologie ist vorhanden.

Wir haben jetzt die Chance, das System grundlegend zu ändern und umweltfreundliche Technologie zum Schutz von Klima und Gesundheit verlässlich zum Einsatz zu verhelfen. Jede Aufweichung von Grenzwerten oder die Erlaubnis für deren andauernde Überschreitung zeugt von Verantwortungslosigkeit und einer Klientelpolitik, die dem Wirtschaftsstandort Deutschland schaden wird. Die Ergebnisse dieser Politik sieht man an der aktuellen Situation

Berlin, den 28. Oktober 2015

Jürgen Resch

*Bundesgeschäftsführer
Deutsche Umwelthilfe e. V.
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Tel. 030-2400867-0
Mobil: 0171-3649170
Email: resch@duh.de*