

Informationen zum Antrag des BUND e.V. beim Verwaltungsgericht Schleswig auf Erlass einer einstweiligen Anordnung zur „Untersagung des Verkaufs von Diesel-Neufahrzeugen“

Stand: 23.03.2017

Zur Verringerung gesundheitlicher Belastungen der Menschen und aus Gründen des Umweltschutzes hatte der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V. am 07.11.2016 einen Antrag auf „Untersagung des Verkaufs von Diesel-Neufahrzeugen“ an das zuständige Kraftfahrtbundesamt (KBA) gestellt. Da dieser Antrag von Seiten des KBA abgelehnt wurde, richtete der BUND - zusätzlich zu einem Widerspruch - am 23.03.17 an das Verwaltungsgericht Schleswig einen Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung gegen das KBA.

Dieser Schritt war aus Sicht des BUND notwendig, da das KBA in seiner Ablehnung des ersten Antrags seine Zuständigkeit für eine Untersagung des Verkaufs von Neuwagen bestritt. Nach Auffassung des BUND werden aber mit jedem Tag, an dem Neuwagen mit teilweise massiv überhöhten Stickstoffoxid-Emissionen (NOx) verkauft werden, erhebliche Verstöße gegen geltendes Recht manifestiert.

Das KBA hat nicht in Abrede stellt, dass bei vielen Euro-6-Diesel-Neufahrzeugen im realen Fahrbetrieb der verbindliche NOx-Emissionsgrenzwert der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 von 80 mg/km dauerhaft und teils massiv überschritten wird.

Nach auf Zahlen des KBA und des Bundesverkehrsministerium basierenden Berechnungen des BUND werden allein in Deutschland jeden Tag etwa 3500 fabrikneue Euro-6-Diesel-Pkw verkauft und erstmals zugelassen, die ihre gesetzlichen NOx-Grenzwerte im Realbetrieb auf der Straße überschreiten. Diese Fahrzeuge werden über die nächsten zehn bis 20 Jahre im Straßenverkehr gefahren und sorgen dafür, dass die Stickstoffdioxid-Höchstmengen in den Städten weiterhin überschritten werden. Um diesen Zustand schnellstens zu unterbinden, hält der BUND die einstweilige Anordnung für angemessen und notwendig.

Was genau wird beantragt?

Der BUND beantragt beim Verwaltungsgericht Schleswig eine einstweilige Anordnung gegenüber dem Kraftfahrtbundesamt zu erlassen. Diese soll den Verkauf von Diesel-

Neufahrzeugen, die im realen Fahrbetrieb den gesetzlichen Emissionsgrenzwert für Stickstoffoxide (NOx) von 80 mg/km überschreiten, untersagen.

Wortlaut des Antrages:

„[...] im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland den Verkauf sämtlicher Neufahrzeuge der Euro-Stufe-6 mit Selbstzündungsmotor, die noch nicht erstmals zugelassen worden sind und die im realen Fahrbetrieb den Emissionsgrenzwert der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für Stickstoffoxid von 80 mg/km überschreiten, solange zu untersagen, bis die Einhaltung dieses Emissionsgrenzwertes im realen Fahrbetrieb bei den betroffenen Neufahrzeugen sichergestellt und nachgewiesen ist.“

(gemäß Art. 10 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, hilfsweise gemäß Art. 29 der Richtlinie 46/2007/EG)

Gleichzeitig hat der BUND beim KBA Widerspruch gegen die Ablehnung des ursprünglichen Antrages auf Verkaufsstopp eingelegt. Diesen Widerspruch prüft das KBA aktuell noch. Künftig könnten im Nachgang einer einstweiligen Anordnung und falls das KBA seine Position nicht ändern sollte, weitere rechtliche Schritte folgen.

Warum ein Verkaufsverbot?

Für den BUND ist maßgeblich, dass die Hersteller als Verursacher der bestehenden Probleme in der Pflicht sind. Jedes Diesel-Neufahrzeug, das seine gesetzlichen NOx-Grenzwerte nicht einhält, belastet nach seiner Zulassung für viele Jahre die Luft deutlich stärker mit Schadstoffen als es dies dürfte. Daher ist es zwingend notwendig, dass solche Fahrzeuge nicht mehr verkauft werden.

Die zugrundeliegende EU-Verordnung beinhaltet ein explizites und zwingendes Gebot für die nationalen Behörden: Nach Artikel 10 der EU-Verordnung 715/2007 können EU-Mitgliedstaaten Fahrzeugen, die der Verordnung nicht entsprechen, nicht nur die Zulassung verweigern, sondern zusätzlich auch eine Inbetriebnahme oder den Verkauf untersagen.

Wortlaut der Verordnung (EG) Nr. 715/2007:

„Mit Wirkung vom 1. September 2015 (...) sehen die nationalen Behörden für neue Fahrzeuge ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 70/156/EWG als nicht mehr gültig an, wenn diese Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, insbesondere den in Anhang I, Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten, und verweigern aus Gründen, die die Emissionen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme.“

Der BUND-Antrag stellt fest, dass Artikel 10 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ein Handeln unabhängig von oder in jedem Fall zusätzlich zur Typgenehmigung regelt. Laut Verordnung stehen dabei zusätzlich zur Typgenehmigung bzw. deren Verweigerung auch eine „Nichtmehranerkennung“ von Übereinstimmungsbescheinigungen sowie die Untersagung des Verkaufs als Mittel zur Verfügung.

Der BUND sieht in einer Untersagung des Verkaufs die dringendste und notwendigste Maßnahme mit Fokus auf noch nicht zugelassene Diesel-Neufahrzeuge. Eine solche Maßnahme schützt die Kunden davor, weiterhin Fahrzeuge zu kaufen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen und zwingt die Hersteller, nur noch Fahrzeuge anzubieten, die alle gesetzlichen Abgasgrenzwerte auch im Realbetrieb auf der Straße einhalten.

Die Untätigkeit von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bezüglich der massiven Grenzwertüberschreitungen von Dieselfahrzeugen ist für den BUND nicht länger hinnehmbar. Das KBA als deutsche Kontrollbehörde muss die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte auch im Realbetrieb überwachen und wirkungsvolle Sanktionen bei Nichteinhaltung verhängen. Das ist – mehr als ein Jahr nach dem öffentlichen Bekanntwerden des „Dieselskandals“ – noch immer nicht geschehen.

Welche Fahrzeuge sind betroffen?

Der Antrag bezieht sich auf alle Diesel-Neufahrzeuge, die ihren gesetzlichen Euro-6-NOx-Grenzwert von 80 mg/km im Realbetrieb nicht einhalten. Grundlage dafür sind offiziell ermittelte Zahlen des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) und weiterer staatlicher Behörden.

In dem vom BMVI im April 2016 herausgegebenen Bericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“ sind insgesamt 26 Euro-6-Dieselmotore aufgeführt, bei welchen im Rahmen einer Felduntersuchung durch das KBA nachgewiesen wurde, dass sie den Emissionsgrenzwert von 80 mg/km im Realbetrieb überschreiten. Insbesondere diesen, jedoch nicht ausschließlich diesen, Fahrzeugen ist der Verkauf zu untersagen.

KBA-Felduntersuchung: Liste der 26 Fahrzeugmodelle, bei welchen durch das KBA Grenzwertüberschreitungen nachgewiesen wurden

- | | | | |
|-------------------------------|---------------|----------------------------------|---------------|
| • Audi A6 2.0 (EA 288): | 246,59 mg/km | • Mercedes V 250 Bluetec 2.1: | 312,98 mg/km |
| • Audi A6 V6 3.0: | 162,81 mg/km | • Opel Insignia 2.0: | 637,05 mg/km |
| • BMW 216d GT 1.6: | 411 mg/km | • Opel Zafira 1.6: | 719,96 mg/km |
| • BMW 530d 3.0: | 163,09 mg/km | • Peugeot 308 SW 1.6: | 257,11 mg/km |
| • Dacia Sandero 1.5: | 1025,06 mg/km | • Porsche Macan 3.0 V6: | 791,06 mg/km |
| • Ford C-Max 1.5: | 436,69 mg/km | • Renault Kadjar 1,6: | 1060,82 mg/km |
| • Ford C-Max 2.0: | 480,86 mg/km | • Renault Kadjar 1,5: | 1164,19 mg/km |
| • Honda HR-V 1.6: | 244,67 mg/km | • Suzuki Vitara 1.6: | 1122,00 mg/km |
| • Hyundai i20 1.1: | 634,91 mg/km | • Volvo V60 2.0: | 331,25 mg/km |
| • Jaguar XE 2.0: | 593,63 mg/km | • VW Golf 1.6 BMT (EA 288): | 196,68 mg/km |
| • Land Rover Evoque 2.0: | 262,32 mg/km | • VW Golf VII 2.0 (EA 288): | 291,91 mg/km |
| • Mazda 6 2.2: | 161,85 mg/km | • VW Golf Sportsvan 2.0(EA 288): | 126,55 mg/km |
| • Mercedes S 350 Bluetec 3.0: | 182,61 mg/km | • VW Touareg V6 3.0: | 238,93 mg/km |

Fahrzeugmodell und offizieller NOx-Messwert, gemessen mit Portable Emission Measurement System (PEMS) in der RDE-Fahrt (RDE = Real Driving Emissions)

Grenzwerteinhaltung ist technisch umsetzbar

Die Einhaltung eines Stickstoffoxidwertes von 80 mg/km im Realbetrieb ist technisch möglich, umsetzbar und somit maßgeblicher 'Stand der Technik'. Auch bei der bereits erwähnten KBA-Felduntersuchung wurden im Realbetrieb bei einigen Fahrzeugen Werte gemessen, die unterhalb oder allenfalls knapp oberhalb des Grenzwertes lagen. Konkret handelt es sich um die folgenden Fahrzeuge bzw. Emissionswerte:

- Audi A3 2.0 (EA 288): 65,03 mg/km
- Mercedes C 220 Bluetec 2.1: 81,24 mg/km
- VW (EA 288) Passat 2.0: 31,25 mg/km
- VW Touran 2.0: 64,25 mg/km

Der BUND betont, dass die Einhaltung des genannten Grenzwertes nicht nur technisch machbar ist, sondern auch geltende Rechtsgrundlage für den Verkauf von Neuwagen darstellt. Die Hersteller sind nach Artikel 4 ff. der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 insbesondere dazu verpflichtet, die Einhaltung der in der Verordnung festgelegten Grenzwerte sicherzustellen.

Der BUND-Antrag stellt überdies klar, dass die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb („real driving emissions“) seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Maßstab für die Beurteilung von Grenzwertüberschreitungen sind. Dass dieser Maßstab in der Vergangenheit nicht angelegt wurde, ändert daran nichts. Vielmehr wird der Verstoß gegen die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dadurch noch belastender.

Datengrundlage für die Antragsbegründung

Im Antrag an das Verwaltungsgericht Schleswig bezieht sich der BUND, genau wie bereits beim Antrag an das KBA, auf die offiziellen Messergebnisse der genannten KBA-Felduntersuchung aus dem im April 2016 herausgegebenen Bericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“ des BMVI. Die Messergebnisse sind unabhängig, nicht angezweifelt und von offizieller Stelle bestätigt.

Auch für weitere Fahrzeuge muss ein Verkauf untersagt werden, falls die Abgasgrenzwerte im Realbetrieb überschritten werden und die Grenzwertüberschreitungen von offizieller Stelle bestätigt werden.

Aktuell sieht sich das KBA zwar zuständig für diese offiziellen Prüfungen, nicht jedoch dafür, einen Verkaufsstopp auszusprechen. Aus Sicht des BUND hat sich das KBA deshalb für die Aufklärung des Dieselskandals und die Einleitung daraus folgender Konsequenzen disqualifiziert. Daher sollte aus Sicht des BUND die Zuständigkeit für sämtliche Abgas-Prüfungen bei einer unabhängigen Behörde liegen, beispielsweise beim Umweltbundesamt (UBA).

Politische Einordnung des Antrags

Spätestens nach dem öffentlichen Bekanntwerden des VW-Abgasskandals vor rund einem Jahr hätten das Bundesverkehrsministerium und das ihm unterstellte Kraftfahrtbundesamt Untersuchungen für alle Diesel-Pkw im Realbetrieb einleiten müssen. Die im Bericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“ enthaltenen Untersuchungsergebnisse sind unzureichend, da das KBA nur wenige Modelle geprüft hat. Darüber hinaus gehende Details zu den Messungen und deren Ergebnisse wurden und werden weiterhin zurückgehalten. Zudem werden Ergebnisse zum Nachteil von Kunden und Umwelt falsch interpretiert. Beispielsweise ist es nach Auffassung von KBA und BMVI völlig in Ordnung, dass moderne Euro-6-Dieselfahrzeuge im Realbetrieb auf der Straße ein Vielfaches an Schadstoffen ausstoßen, wenn die Hersteller als Entschuldigung für diese hohen Werte angebliche Bedürfnisse eines „Motorenschutzes“ angeben.

Eine solche Auffassung gründet sich auf einer sehr großzügigen Auslegung einer Ausnahme auf Basis des „Motorenschutzes“, einer Lücke in der Verordnung 715/2007, die jetzt für alle überhöhten Stickstoffoxidemissionen herangezogen wird. Dass bei einigen Fahrzeugen „Motorenschutz“ im Regelfall und nicht nur in begründeten Ausnahmesituationen für die hohen Schadstoffüberschreitungen angegeben wird, sehen nicht nur Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen kritisch. Auch der wissenschaftliche Dienst des Bundestages sowie ein Gutachten des renommierten Umweltjuristen Prof. Dr. Martin Führ von der Hochschule Darmstadt für den Abgas-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages bewerteten diese gängige Praxis als illegal.

Kontakt und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

Verkehrsreferat

Arne Fellermann

Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin

arne.fellermann@bund.net

030/27586-484