

BUND-Kurzinfo

„Dieselgipfel“ und Abgasskandal

Infos zum Nationalen Forum Diesel und den BUND-Forderungen im Diesel-Abgasskandal

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

01.08.2017

Einleitung

Seit nunmehr zwei Jahren wird der Diesel-Abgasskandal auch in der Öffentlichkeit diskutiert. Während Politik und Autohersteller über viele Monate den Anschein erwecken wollten, als handele es sich bei 'Dieselgate' um eine einmalige Verfehlung eines einzelnen Herstellers, verstrich wertvolle Zeit. Zwei Jahre lang wurden keinerlei wirksame Maßnahmen ergriffen, um die realen Stickoxid-Emissionen der Dieselfahrzeuge zu reduzieren. Erst als auch dem Bundesverkehrsminister, einigen Ministerpräsidenten und den Herstellern klar wurde, dass Fahrverbote in deutschen Städten unvermeidbar sein werden, kam Bewegung in die Sache. Seitdem wird öffentlich über Software-Updates für Fahrzeuge mit Motoren der Abgasstufe Euro-5, über Mobilitätsfonds und sogar staatliche Kaufbeihilfen für weitere Dieselfahrzeuge gesprochen. Alle Maßnahmen haben eins gemein, sie sollen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhindern, werden aber keine kurzfristige und ausreichende Reduzierung der gesundheits- und klimaschädlichen Stickstoffdioxidwerte in den Städten erreichen.

Nationales Forum Diesel – der Dieseltipp ohne Kanzlerin

Verkehrsminister Alexander Dobrindt sorgt indes nicht für Klarheit und Wahrheit durch flächendeckende Fahrzeugtests. Offenbar gibt es viel zu verbergen. Die Selbstanzeigen von Daimler und VW und die freiwilligen Rückrufaktionen einiger Hersteller für Software-Updates legen nahe, dass manipuliert und betrogen wurde. Warum sollten Konzerne sonst freiwillige Nachrüstungen anbieten, wenn doch alles rechtens und gesetzeskonform war?

Beim so genannten 'Dieseltipp' wird das wohl ein Schwerpunkt sein. Wie können die Hersteller Fahrverbote verhindern, ohne viel Geld investieren zu müssen? Wie kann sich die Automobilindustrie vom Diesel-Abgasskandal reinwaschen? Gut für uns: Fahrverbote lassen sich nur durch konsequente Reduzierung der Schadstoffe an der Quelle erreichen. Denn die Diesel-Pkw verursachen rund 50% der NO₂-Immissionen in den Städten.

Schon im Vorfeld wurde neben den oft diskutierten, aber nicht ausreichenden wirkungslosen Software-Updates bekannt, dass die Autohersteller einen Mobilitätsfond anbieten wollen, in den ein dreistelliger Millionenbetrag fließen solle. Eine Art moderner Ablasshandel, der die Folgen des Abgasskandals leider nicht beheben wird. Weder die für die Luft in den Städten, noch die für das Ansehen der Autobauer.

Auch die Liste der Teilnehmenden beim 'Dieseltipp' gibt einen Einblick in die aktuelle politische Situation. Neben der Nichtberücksichtigung von Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden, fehlt auch die Kanzlerin. Frau Merkel überlässt die Führung eines der wichtigsten Treffen der letzten Jahre ihrem Verkehrsminister, der auch öffentlich keinen Hehl daraus macht, dass er in enger 'Partnerschaft' mit den deutschen Autokonzernen zusammenarbeitet. Diese Partnerschaft ist es, die uns dahin geführt hat, wo wir heute stehen. An einem Punkt, an dem offenbar keine wirksamen Lösungen für die Menschen und die Umwelt mehr zu erwarten sind.

Diesel-Skandal ohne Ende – und das Ende des Diesels

Die Besitzer von Dieselfahrzeugen befürchten Fahrverbote und Wertverlust. Zu Recht, wie eine Recherche der Universität Duisburg belegt: Nur 15 von 83 bisher im Straßenbetrieb getesteten Diesel-Modellen der Abgasstufen Euro-5 und Euro-6 halten ihre gesetzlichen Grenzwerte für gesundheitsschädliche Stickoxide dort ein. Unter den gesetzeskonformen Euro-6-Fahrzeugen

sind vor allem solche von deutschen Konzernen, unter anderem von VW, BMW und Daimler. Sie könnten es also ohne illegale Abschaltvorrichtung, wenn sie denn wollten oder müssten. Der Regelfall ist aber weiterhin ein anderer: Die getesteten Fahrzeuge überschreiten die Stickoxid-Grenzwerte durchschnittlich um das Sechsfache.

Ein reines Software-Update wird in den wenigsten Fällen ausreichen, um die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte zu gewährleisten. Auch ist mit Nebenwirkungen wie einem erhöhten Treibstoffverbrauch und damit einem höheren CO₂-Ausstoß zu rechnen. Von unabhängiger Seite wird geschätzt, dass eine Reduktion von maximal 25% der NO_x-Emissionen damit zu erreichen ist. In Stuttgart hat man ausgerechnet, dass das eine NO₂-Minderung um maximal 9% bewirken würde.

Die Bundesregierung muss sicherstellen, dass die Hersteller alle Bestandsfahrzeuge der Abgasstufe Euro-5 und Euro-6 auf eigene Kosten so nachrüsten, dass die Fahrzeuge ihre NO_x-Grenzwerte im Realbetrieb auf der Straße einhalten. Eine solche Nachrüstung würde im Idealfall die tatsächlichen NO_x-Emissionen um 90% reduzieren. In Fällen, in welchen dies technisch nicht möglich ist, müssen sie ihren Kunden den kostenlosen Tausch der dreckigen Diesel gegen gesetzeskonforme Fahrzeuge anbieten.

Die Bundesregierung ist darüber hinaus in der Pflicht, dafür zu sorgen, dass alle neu auf die Straße kommenden Euro-6-Diesel-Pkw mit einem funktionierenden SCR-System mit ausreichend großen Harnstofftank ausgestattet sind, anderenfalls ist den Fahrzeug-Modellen der weitere Verkauf zu untersagen. Nach Auffassung des BUND dürfen Diesel-Neuwagen nur noch dann verkauft werden, wenn sie ihre Stickoxid-Grenzwerte auch im Realbetrieb auf der Straße einhalten.

Die aktuell einzig wirksame Technik, um die Euro-6-Stickoxid-Grenzwerte einzuhalten, sind SCR-Katalysatoren mit Harnstoffeinspritzung. Diese Technik muss aber in allen Betriebszuständen funktionieren und darf nicht zum vermeintlichen Motorschutz ausgeschaltet werden. Liegt der Verbrauch von AdBlue, also der im SRC-System eingesetzten Harnstofflösung, unter 3-5% der verbrauchten Menge an Dieselmotorkraftstoff, muss man davon ausgehen, dass die SCR-Anlage nicht ordnungsgemäß funktioniert. In einem solchen Fall gehört das betroffene Fahrzeug in die Werkstatt und nicht auf unsere Straßen.

Politikversagen und Placebo-Lösungen

Die Macht der deutschen Autohersteller und ihrer politischen Lobby zeigt sich darin, dass die Regierungen der Autoländer und der Bundesverkehrsminister jetzt Placebo-Lösungen präferieren und Nebelkerzen zünden. Neben für die Autoindustrie kostengünstigen Software-Updates, die selbst unter optimalen Bedingungen maximale eine 10%ige Reduktion der NO₂-Werte in den Städten bringen würde, werden grüne Wellen, Nassreinigung und Fixierung von Schadstoffen vorgeschlagen – Maßnahmen, die seit 2005 in keiner Stadt zu einer NO₂-Reduktion geführt haben.

Von einer wirklichen Verkehrswende oder zumindest einer Antriebswende spricht der Verkehrsminister nicht, sondern propagiert im Einklang mit seiner Partei ein Festhalten am Diesel-Pkw. Ein Grund hierfür könnte sein, dass die Autohersteller noch immer hohe Milliardenbeträge in die Entwicklung neuer Dieselmotoren tätigen und diese sich bei einer Technik, die weltweit keine Rolle spielt, zumindest im eigenen Land bezahlt machen sollen. Dass die CSU als Partei des Verkehrsministers seit Jahren die höchsten Spenden von der Autoindustrie erhält, ist dabei sicher kein Zufall.

Im VW-Untersuchungsausschuss verteidigten neben den Unionspolitikern aber auch die Sozialdemokraten mehrheitlich die aktuellen Praktiken der Hersteller.

Klimaschädlicher Diesel wird trotzdem subventioniert

Von den Hersteller, dem Branchenverband VDA und viele Politiker wird immer wieder behauptet, Dieselaautos seien für den Klimaschutz unverzichtbar. Angesichts ständig steigender CO₂-Emissionen aus dem Pkw-Verkehr, bei gleichzeitigem Anstieg des Dieselanteils im Fahrzeugbestand eine gewagte These. Immerhin hat sich der CO₂-Ausstoß des Pkw-Verkehrs hierzulande zwischen 2008 und 2015 um mehr als 5 Millionen Tonnen jährlich erhöht. Während vor zehn Jahren neue Dieselaautos im Durchschnitt weniger CO₂ als Benziner ausstießen, sind die Durchschnittswerte mittlerweile identisch. Grund ist, dass die Hersteller den Dieselantrieb dazu genutzt haben, immer größere, schwerere und leistungsstärkere Fahrzeuge auf den Markt zu bringen; ein Trend, der noch immer anhält. Die durchaus vorhandenen CO₂-Einsparpotentiale des Dieselantriebs wurden dadurch verschenkt.

Und die steuerliche Besserstellung des Diesekraftstoffs mit 18 Cent pro Liter im Vergleich zum Ottokraftstoff reizt zum Vielfahren. Die Jahresfahrleistungen des Diesels stiegen permanent an auf 20.000 Kilometer pro Jahr und sind damit heute doppelt so hoch wie die der Benziner.

Was ist jetzt zu tun?

Es gibt fünf wirksame Maßnahmen, die unmittelbar ergriffen werden müssen:

- 1) Flächendeckende Überprüfung aller aktuellen Neuwagenmodelle und und des Bestands. Umfassende Information der Verbraucher*innen über die Stickoxidemissionen im Straßenbetrieb. Der BUND sieht hierbei das Umweltbundesamt (UBA) als geeignete Behörde an, da das aktuell zuständige Kraftfahrtbundesamt (KBA) bislang nur wenig zur Aufklärung des Abgasskandals beigetragen hat.
- 2) Verkaufsverbot für alle Diesel-Neuwagen, welche die vorgeschriebenen Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten, bis diese auf Kosten der Hersteller gesetzeskonform nachgerüstet bzw. nachgebessert sind;
- 3) Verbindliche und zertifizierte Nachrüstung aller Diesel-Bestands-Pkw der Abgasstufen Euro-5 und Nachbesserung der Euro-6-Modelle auf Herstellerkosten. Die nachgerüsteten Pkw müssen mit einer Herstellergarantie versehen werden. Nur dann wird es Umrüstungen im notwendigen Umfang geben.
- 4) Einführung einer Blauen Umweltplakette zur Einhaltung der Euro-6-Norm im Realbetrieb, durch welche Städten die Möglichkeit einer effektiven und schnellen Minderung der Stickdioxidbelastung gegeben wird.
- 5) Abschaffung aller Steuervorteile für Diesel-Fahrzeuge. Dazu gehört neben einer Angleichung der Energiesteuer für Diesekraftstoff an die für Benzin auch eine mittelfristige Erhöhung beider Steuersätze.

Kontakt:

BUND e.V.

Jens Hilgenberg
Referent Verkehrspolitik
Tel. 030/27586-467
Mail: jens.hilgenberg@bund.net

Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
Tel. 030/27586-435
Mail: werner.reh@bund.net