

Informationen zum KBA-Antrag „Untersagung des Verkaufs von Diesel-Neufahrzeugen“

Stand: 10.11.2016

Zur Verminderung der gesundheitlichen Belastung der Bürger*innen und aus Gründen des Umweltschutzes hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) am 07.11.2016 einen Antrag auf „Untersagung des Verkaufs von Diesel-Neufahrzeugen“ an das zuständige Kraftfahrtbundesamt (KBA) gestellt.

Was genau wird beantragt?

Der BUND beantragt beim Kraftfahrtbundesamt die Untersagung des Verkaufs von Diesel-Neufahrzeugen, die im realen Fahrbetrieb den gesetzlichen Emissionsgrenzwert für Stickstoffoxide (NOx) von 80 mg/km überschreiten.

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)

Warum ein Verkaufsverbot?

Für den BUND ist es maßgeblich, dass die Hersteller als Verursacher der bestehenden Probleme in die Pflicht zu nehmen sind. Jedes Diesel-Neufahrzeug, das seine gesetzlichen Grenzwerte nicht einhält, belastet nach seiner Erstzulassung für viele Jahre die Luft deutlich stärker mit Schadstoffen als es 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 die 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. Die Maßnahme schützt die Verbraucher*Innen davor, weiterhin Fahrzeuge zu kaufen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen und zwingt die Hersteller, ihre Fahrzeuge so auszustatten, dass alle gesetzlichen Abgasgrenzwerte auch im Realbetrieb auf der Straße eingehalten werden.

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-Dieselmotoren aufgeführt, bei welchen im Rahmen einer Felduntersuchung durch das KBA nachgewiesen wurde, dass sie den Emissionsgrenzwert von 80 mg/km im Realbetrieb überschreiten. Insbesondere, aber 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
- Audi A6 V6 3.0: 162,81 mg/km
- BMW 216d GT 1.6: 411 mg/km
- BMW 530d 3.0: 163,09 mg/km
- Dacia Sandero 1.5: 1025,06 mg/km
- Ford C-Max 1.5: 436,69 mg/km
- Ford C-Max 2.0: 480,86 mg/km
- Honda HR-V 1.6: 244,67 mg/km
- Hyundai i20 1.1: 634,91 mg/km
- Jaguar XE 2.0: 593,63 mg/km
- Land Rover Evoque 2.0: 262,32 mg/km
- Mazda 6 2.2: 161,85 mg/km
- Mercedes S 350 Bluetec 3.0: 182,61 mg/km
- Mercedes V 250 Bluetec 2.1: 312,98 mg/km
- Opel Insignia 2.0: 637,05 mg/km
- Opel Zafira 1.6: 719,96 mg/km
- Peugeot 308 SW 1.6: 257,11 mg/km
- Porsche Macan 3.0 V6: 791,06 mg/km
- Renault Kadjar 1,6: 1060,82 mg/km
- Renault Kadjar 1,5: 1164,19 mg/km
- Suzuki Vitara 1.6: 1122,00 mg/km
- Volvo V60 2.0: 331,25 mg/km
- VW Golf 1.6 BMT (EA 288): 196,68 mg/km
- VW Golf VII 2.0 (EA 288): 291,91 mg/km
- VW Golf Sportsvan 2.0 (EA 288): 126,55 mg/km
- VW Touareg V6 3.0: 238,93 mg/km

Fahrzeugmodell und offizieller NO_x-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, real umsetzbar und damit maßgeblicher 'Stand der Technik'. Auch bei der bereits erwähnten KBA-Felduntersuchung wurden im Realbetrieb bei 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 der Grenzwerte nicht nur technisch machbar ist, sondern auch die 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 KBA beruft sich der BUND 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 ist für diese offiziellen Prüfungen das KBA zuständig. Aus Sicht des BUND hat sich das KBA allerdings für diese Aufgabe disqualifiziert; zu deutlich waren das Desinteresse gegenüber einer Aufklärung des Dieselskandals und die Intransparenz gegenüber der Öffentlichkeit. Daher sollte aus Sicht des BUND die Zuständigkeit für diese Prüfungen bei einer unabhängigen Behörde liegen, beispielsweise dem Umweltbundesamt (UBA).

Jedoch müssen auch Erkenntnisse aus nichtstaatlichen Untersuchungen zwingend zu offiziellen Nachprüfungen führen, sobald Abweichungen von den Grenzwerten festgestellt werden. Unabhängige Untersuchungen, wie sie beispielsweise die Deutsche Umwelthilfe (DUH) bereits durchgeführt hat, müssen auch von offizieller Seite einbezogen werden und sollten die zuständige Behörde zu Nachprüfungen veranlassen, deren Ergebnisse transparent veröffentlicht werden müssen.

Voraussichtlicher Ablauf des BUND-Antrags

Der BUND erwartet eine zeitnahe Antwort auf den Antrag beim KBA, spätestens innerhalb von drei Monaten nach Antragstellung (bis 6. Februar 2017). Das weitere Vorgehen hängt von der Antwort ab. Sollte das KBA dem Antrag auf Untersagung des Verkaufs von Diesel-Neufahrzeugen nicht entsprechen, behält sich der BUND vor, weitere rechtliche Schritte zu prüfen.

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 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 Argument für diese hohen Werte Bedürfnisse für den Motoren- oder Bauteilschutz angeben.

Diese Auffassung gründet sich auf einer sehr großzügigen Auslegung einer Ausnahme auf Basis von Motoren- oder Bauteileschutz, eine vermeintliche Lücke in der Verordnung 715/2007, die jetzt für alle überhöhten Stickstoffoxidemissionen herhalten muss. Dass bei einigen Fahrzeugen "Motorenschutz" im Regelfall und nicht nur ausnahmsweise als Begründung für die hohen Schadstoffüberschreitungen angegeben wird, sehen nicht nur Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen kritisch. Auch der wissenschaftliche Dienst des Bundestages sowie das Gutachten des renommierten Umweltrechtlers Prof. Dr. Martin Führ von der Hochschule Darmstadt für den Abgas-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages bewerten 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