

Dreckige Diesel jetzt offiziell dreckiger

DICKE LUFT Absurd, aber legal: Diesel-Pkws überschreiten in der Praxis die unrealistischen Grenzwerte für Stickoxide bis zum Sechsfachen. Das Umweltbundesamt hat jetzt erstmals realitätsnah gemessen

VON BERNHARD PÖTTER

Dieselauf deutschen Straßen belasten die Luft noch stärker als bislang befürchtet. Bei halbwegs realistischen Messungen stoßen die Diesel-Pkws der verschiedenen Schadstoffklassen das Fünf- bis Sechsfache der jeweils erlaubten Mengen an Stickoxiden (NOx) aus, die Atemwege reizen und zu chronischen Krankheiten führen. Das zeigt das neue „Handbuch für Emissionsfaktoren“ (HBFEA), das das Umweltbundesamt (UBA) am Dienstag präsentiert hat.

„Unsere Daten zeigen ein deutlich realistischeres und leider noch unerfreulicheres Bild der Stickoxidbelastung“, sagte UBA-Präsidentin Maria Krautzberger. Der durchschnittliche Ausstoß der gesamten Dieselflotte im Land ist demnach von 575 (2016) auf 767 Milligramm NOx gestiegen. Anders als im offiziellen Normtest hat das UBA die Pkws bei realistischen Außentemperaturen und teilweise auf der Straße gemessen.

Hinten rausgekommen sind Werte, die weit über allem liegen, was der Gesetzgeber vorschreibt, aber bisher nur unter unrealistischen Methoden testen lässt: Am dreckigsten sind demnach alte Fahrzeuge der Schadstoffklasse „Euro-Diesel 5“: Hier liegt der durchschnittliche Ausstoß bei 906 Milligramm NOx pro Kilometer, der Grenzwert bei 180 mg (siehe Grafik). Noch ältere Diesel-4-Motoren kommen auf im Schnitt 674 mg gegenüber einem Grenzwert von 250 mg. Und die neuesten Modelle „Euro 6“ liegen im Mittel bei 507 mg, während der Grenzwert 80 mg

beträgt. Gemessen wurden 27 „Diesel-5“ und 25 „Diesel-6“-Autos vom Klein- bis zum Geländewagen. „Die neuen Werte bilden die Diesel-Pkw-Emissionen in Deutschland repräsentativ ab“, erklärt das UBA.

Die Lücke zwischen Wunsch und Realität ist noch legal. Denn bislang müssen die Fahrzeuge die Abgaswerte nur auf dem Prüfstand erbringen – wie viel giftige Schadstoffe sie im realen Leben ausstoßen, ist für ihre Zulassung egal. Diese Überschreitungen und die unrealistischen Prüfbedingungen werden schon lange von Umwelt- und Verkehrsgruppen moniert. So wer-

Die realen Werte für den Stickoxid-Ausstoß der deutschen Pkws liegen ein Drittel über den angenommenen Werten. Diese Daten sind laut UBA-Chefin Krautzberger „realistischer und unerfreulicher“

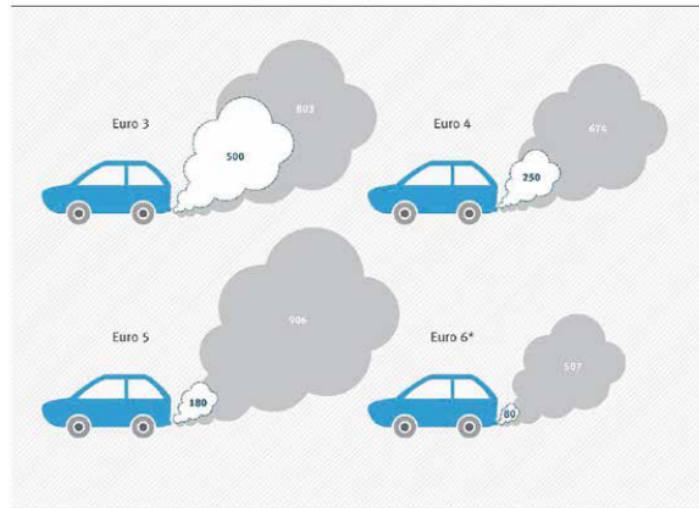
den die Hälfte aller Kilometer in Deutschland nach UBA-Angaben bei Temperaturen unter 10 Grad Celsius gefahren, was den NOx-Ausstoß massiv erhöht.

„Wir brauchen schnelle Entlastung für die vielen hunderttausend Menschen, die in Innenstädten unter den Folgen der viel zu hohen Diesellabgase leiden“, sagte Krautzberger. Das soll ab September zumindest bei neuen Autos der Fall sein. Dann dürfen Diesel-Pkws nach Straßenbedingungen nur noch höchstens 168 mg pro Kilometer ausspucken. Die Autos müssen dazu mit neuer Technik ausgestattet werden. Eigentlich war

ein scharfer Grenzwert von 80 mg nach Straßenmessungen geplant. Aber weil vor einem Jahr die europäische Autoindustrie auf die Barrikaden ging, wurden diese scharfen Werte durch einen „Konformitätsfaktor“ für eine Übergangszeit von einigen Jahren verwässert.

„Die Autoindustrie muss endlich ihre Diesel in Ordnung bringen“, forderte Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD), das sei deren „Verantwortung für die Menschen“. Sie erwarte, dass die Hersteller ihre Wagen auf eigene Kosten nachbesserten und den NOx-Ausstoß „mindestens halbieren.“ Auch müsste in Zukunft schärfer kontrolliert werden. Alle diese Regeln fallen allerdings in die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums. Ob sie ihre eigene Forderung nach einer „blauen Plakette“ im Licht der neuen Untersuchung zurückziehe, beantwortete Hendricks nicht. Damit sollte es freie Fahrt für „Diesel-6“-Pkws geben – die nun aber ebenfalls alle Grenzwerte sprengen.

Vom Bundesverkehrsministerium gab es auch auf Anfrage keine aktuelle Reaktion auf die Messungen. Es hieß nur, das Haus von Minister Alexander Dobrindt (CSU) habe Typzulassungen und Kontrollverfahren „deutlich verschärft.“ Außerdem habe „kein anderes Land in der Abgasaffäre so weitreichende Konsequenzen gezogen wie Deutschland“. Die USA, wo der Skandal aufflog, wo Milliardenstrafen verhängt wurden, Manager vor Gericht landen und Verbraucher entschädigt werden, fehlen offenbar auf der Landkarte des Ministeriums.



Dichtung und Wahrheit: Schon lange liegen die realen Ausstöße an NOx (dunkle Wolke) weit über den Grenzwerten (helle Wolke). Der Grund: Die Motoren werden bisher im Labor unter unrealistischen Bedingungen getestet. Deshalb werden die Grenzwerte erreicht Grafik: UBA

THEMA
DES
TAGES

Die deutsche Blockade steht – vorerst

EUROPA Das EU-Parlament macht Druck auf die Bundesregierung, um Automobilhersteller strenger kontrollieren zu können

BRÜSSEL taz | Deutschland, Italien und Spanien blockieren strengere Abgastests für Personwagen, mit denen die EU-Kommission auf den VW-Dieselskandal reagieren will. Wenn die Blockade anhält, könnte eine für Ende Mai geplante Entscheidung auf Ministerienebene platzen, sagten EU-Diplomaten am Dienstag in Brüssel. Die versprochene schnelle Reaktion auf das deutsche „Dieselgate“ würde zur Farce.

Doch nun kommt Bewegung in die festgefahrenen Fronten. Als Reaktion auf einen Bericht

der *Süddeutschen Zeitung* lockern sich die Zungen in Berlin und Brüssel. Die EU-Kommission forderte die Ko-Gesetzgeber im Ministerrat auf, „ambitioniert“ weiterzuarbeiten, damit doch noch wie geplant im Mai eine Entscheidung für schärfere Kontrollen und besseren Umweltschutz fallen kann.

Auch das Europaparlament macht Druck auf die Bundesregierung, „Wir brauchen Kontrollen auch auf europäischer Ebene und müssen die direkte Abhängigkeit der Prüfbehörden von den Automobilherstel-

lern aufheben, um Abgasbetrug in Zukunft zu verhindern“, fordert die grüne EU-Abgeordnete Rebecca Harms, die im Dieseltage-Untersuchungsausschuss sitzt. Die deutsche Haltung sei „verantwortungslos“.

Allerdings ist die Berliner Linie nicht mehr so klar, wie es zunächst schien. Zwar gilt weiter das Nein, das Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CDU) bereits im November in einem Brief an den EU-Ratsvorsitz formuliert hatte. „Die Bundesregierung ist nicht der Ansicht, dass eine Überprüfung

des Typgenehmigungssystems durch eine von den nationalen Behörden unabhängige Stelle erforderlich ist“, heißt es in dem Schreiben.

Doch aus dem Umweltministerium kommt Widerspruch. Eine unabhängige, EU-weite Kontrolle sei sehr wohl erforderlich, heißt es aus dem Haus von Barbara Hendricks (SPD). Die Umweltministerin werde keiner Positionierung Deutschlands zustimmen, die nicht wirksam die Einhaltung von Umweltstandards bei den Typgenehmigungen und späteren Marktüberwa-

chungen sicherstellt. Dobrindt habe es versäumt, eine Einigung in der Bundesregierung herbeizuführen.

Damit bleibt es vorerst bei der deutschen Blockade – weil Berlin gespalten ist und sich nicht auf Kompromisse einlassen will. Es sei denn, die Kanzlerin spräche ein Machtwort. Danach sieht es aber nicht aus. Sie hat sich noch nie gegen die Interessen der mächtigen deutschen Autolobby gestellt. Lieber versteckt sie sich hinter anderen Nationen wie Italien und Spanien. **ERIC BONSE**