

# Protektion für den Diesel

**Autoindustrie** Wussten die EU-Behörden schon frühzeitig von den Manipulationen der Abgastests? Ein Untersuchungsausschuss soll die Frage klären.

Das Joint Research Centre (JRC) ist der wissenschaftliche Dienst der EU-Kommission, er testete bereits 2011 die Abgaswerte von zwölf verschiedenen Autos unter realen Fahrtbedingungen. Das Ergebnis war eindeutig: Keines der zufällig ausgewählten Dieselfahrzeuge hielt die von der EU gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte bei Stickoxiden ein.

Der Ausstoß des gesundheitsschädlichen Gases lag bei den Dieselfersionen des Renault Clio und des VW Golf um ein Vielfaches über der gesetzlichen Norm. Auch der Fiat Bravo und der BMW 120d hatten zwar die Abgastests bei der technischen Zulassung ohne Probleme gemeistert. Doch als es über Landstraßen ging, überstiegen die Abgaswerte der beiden Dieselfahrzeuge im Gegensatz zu den Benzinern die Euro-5-Norm teilweise um das Achtfache.

Die Ergebnisse waren so eindeutig, dass die JRC-Wissenschaftler schon 2011 empfahlen, die bisherige Zulassungspraxis in der EU zu verändern. Die Abgasentwick-

lung werde von den Herstellern nur für die Tests auf dem Laufband, aber nicht für das reale Leben auf der Straße „optimiert“, warnten sie 2013 in einer weiteren Studie.

Doch erst der Skandal um die manipulierte Software von VW, den die amerikanische Umweltbehörde im September aufdeckte, brachte Schwung in die Sache. Nachdem die USA Volkswagen die Nichtzulassung seiner Autos und Milliardenstrafen androhte, reagierte auch die EU: Ab September 2017 sollen die Autohersteller die Reduzierung der Abgase auch im realen Straßenverkehr nachweisen.

Ab Januar wird ein Untersuchungsausschuss im EU-Parlament der Frage nachgehen, warum das alles so lange gedauert hat. Schließlich waren die EU-Behörden frühzeitig vor möglichen Manipulationen nicht nur bei VW gewarnt worden. Es gibt eine Menge Indizien, dass die Autoindustrie als großer Arbeitgeber in Europa mit besonders viel Nachsicht bei den EU-Behörden, aber auch den nationalen Genehmigungsbehörden rechnen konnte.

„Auf dem Papier wurden wir Jahr für Jahr sauberer. Doch die Luftqualität in unseren Städten blieb schlecht“, sagt Bas Eickhout, EU-Abgeordneter der Grünen. In seinem Heimatland, den Niederlanden, sei wegen der hohen Schadstoffkonzentration in der Luft schon der Bau von Autobahnen gestoppt worden. „Nur mit saubereren Dieselmotoren besteht die Chance, die Grenzwerte für Stickoxide in den Städten wirklich einzuhalten“, sagt Eva Lohse, die Präsidentin des Deutschen Städtetages.

400 000 Menschen im Jahr, die an den Folgen von Luftverschmutzung sterben,

sind für den SPD-Abgeordneten Matthias Groote der Grund, warum er im EU-Parlament für die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses stimmte. In der EU-Richtlinie von 2007 sei ausdrücklich festgehalten worden, dass die EU-Kommission die Testmethoden für die Emissionsmessungen fortwährend kontrollieren sollte. Doch geschehen sei trotz der Warnungen der JRC-Wissenschaftler wenig bis nichts.

Als einer der Ersten soll der ehemalige EU-Industriekommissar Antonio Tajani vor dem Untersuchungsausschuss aussagen. Der alte Bundesgenosse von Silvio Berlusconi gilt als einer der Kandidaten der Konservativen für die Nachfolge von EU-Parlamentspräsident Martin Schulz.

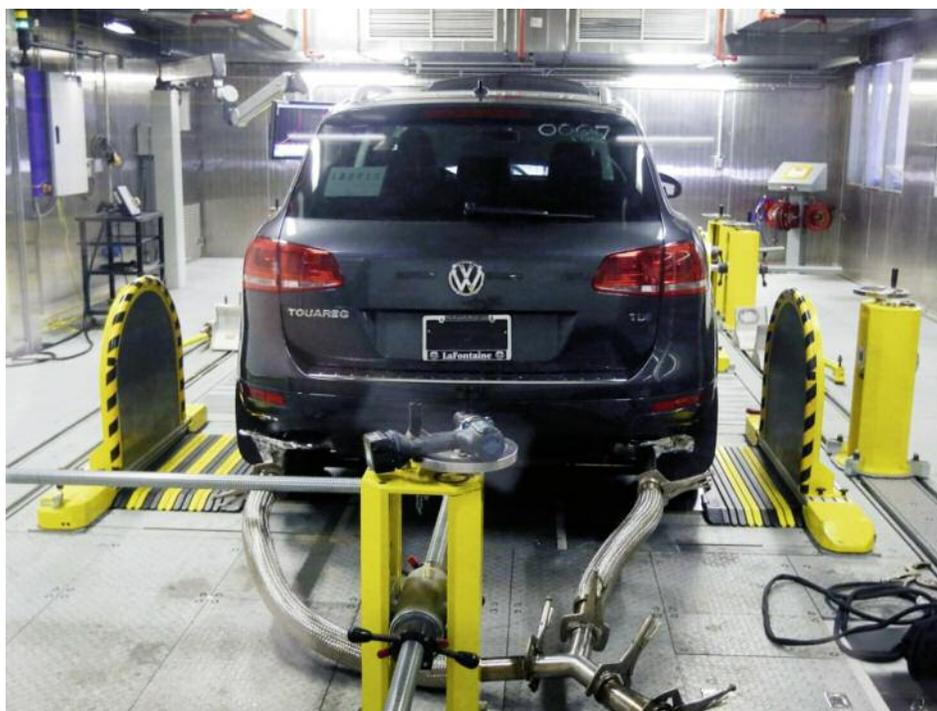
Dem SPIEGEL liegt ein Brief des Autzulieferers Schrader Electronics aus dem Jahr 2012 vor, in dem der damalige Kommissar explizit vor Softwaremanipulationen der Autohersteller gewarnt wurde. Es sei ein Leichtes, spezielle Software zu installieren, um den Testzyklus auszutricksen. Genau darauf hatten die VW-Ingenieure bei ihren Manipulationen gebaut. Allerdings wird Volkswagen in dem Brief nicht erwähnt. Tajani schrieb danach den Verkehrsministern, dass sie ihre Marktüberwachung verbessern sollen – mehr nicht.

Auch das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg oder die Luxemburger Aufsichtsbehörde, die viele Autotypen für den Verkehr in Europa zugelassen haben, müssen sich bald unangenehmen Fragen der EU-Abgeordneten stellen. War es wirklich unmöglich, die Manipulationen zu erkennen?

Allerdings wird es für die Abgeordneten schwer, ohne Insiderwissen Verfehlungen nachzuweisen. Das Testverfahren bietet viele völlig legale Möglichkeiten der Manipulation. Die Durchschnittsgeschwindigkeit während der Tests liegt bei 34 Kilometern, beschleunigt wird nur in homöopathischen Dosen, die Aerodynamik darf modifiziert werden.

Den Abschied von diesen theoretischen Abgastests wollen die EU-Länder der Autoindustrie möglichst leicht machen. Ende Oktober votierten 25 Regierungen dafür, nach der Einführung der realen Abgastests ab 2017 die 2,1-fache Überschreitung der legalen Grenzwerte bei den Stickoxiden zuzulassen, die EU-Kommission hatte das 1,6-fache vorgeschlagen. Ab 2021 soll dauerhaft eine 50-prozentige Überschreitung möglich sein, um den Absatz schmutziger Dieselfahrzeuge weiterhin zu ermöglichen.

Doch im EU-Parlament regt sich Widerstand. Kurz vor Weihnachten lehnte der Umweltausschuss den Deal der EU-Länder mit überwältigender Mehrheit ab. Wenn das Votum Mitte Januar im Straßburger Plenum bestätigt wird, müsste die EU-Kommission einen neuen Vorschlag machen – und es gäbe möglicherweise selbst 2017 keine der Realität angepassten Abgastests. Christoph Pauly



VW-Touareg bei Abgastest der US-Umweltbehörde: Für das Laufband „optimiert“