

EUROPA

DIESELGATE

EU ohne Aufklärungsdrang

Danièle Weber

In Europa unterließen es die Behörden, verdächtige Emissionswerte von Diesel-Autos zu überprüfen. Dabei gab es bereits lange vor dem VW-Skandal genügend Hinweise, dass von Autobauern geschummelt wurde.

Warnungen gab es viele und sie kamen aus unterschiedlichen Richtungen. Zunächst fiel auf, dass bei Messungen im Labor aller Voraussicht nach weit weniger Stickoxide aus dem Auspuff eines Dieselwagens entwichen als dieser draußen auf der Straße in die Luft pustete.

Laut geltenden Emissionsregeln hätte sich nämlich die Luftqualität verbessern müssen, tatsächlich war das Gegenteil der Fall. Die Europäische Umweltagentur (EAA) führt 40 Prozent aller Stickoxid-Emissionen auf den Verkehr zurück. Wären Grenzwerte eingehalten worden, wären die Emissionen um 20 Prozent zurückgegangen, so die EAA.

Seit 2004 wies deshalb die EAA in ihren Berichten regelmäßig auf diese Widersprüche hin. Der Chef der Abteilung „Luft und Klimaschutz“, Paul McAleavey, hat in den vergangenen zwölf Jahren 28 solcher Hinweise gezählt. „Wir haben die Resultate unserer Untersuchungen regelmäßig veröffentlicht und in den Gesprächen mit Entscheidungsträgern hervorgeho-

ben“, sagte der Brite im Mai vor dem Untersuchungsausschuss des Europaparlaments. „Ich denke, das war allen, die sich mit Luftqualität beschäftigten, seit geraumer Zeit bewusst“, pflichtete ihm Richard Smokers von der niederländischen „Organisation für angewandte Forschung“ (TNO), der ebenfalls dort gehörte wurde, bei.

Es lag also auf der Hand, dass Autos, die sich im Labor an Grenzwerte hielten, dies auf der Straße nicht taten. „Seit zehn Jahren erzähle ich meinen Studenten, dass Fahrzeuge auf den Prüfständen mit unrealistischen Methoden getestet werden“, sagt Kai Borgeest, Professor am Zentrum für KFZ-Elektronik an der Universität Aschaffenburg und gibt sich überrascht, dass der Skandal erst 2015 ans Licht kam. „Die Industrie orientiert sich bei ihrer Forschungsarbeit an diesen Tests.“

Legale „Überoptimierung“ der Gesetzgebung

Tatsächlich bestätigten Untersuchungsergebnisse des „Joint Research Centre“ (JRC) der Europäischen Kommission den Verdacht unrealistischer Tests bereits im Jahr 2008. Vor diesem Hintergrund sandte im September 2008 ein Mitarbeiter der Generaldirektion (DG) „Umwelt“ der Kommission eine E-Mail an einen Kollegen des

JRC mit der Bitte „die ersten sauberen Diesel-Autos, die VW seit kurzem in den USA vertreibt“, zu untersuchen. „Es wäre gut, Tests von diesen Autotypen zu machen“, heißt es in der Mail. Immerhin sieben Jahre vor dem VW-Skandal schlägt der Autor in dem Schreiben vor, enger mit den US-Behörden zusammenzuarbeiten und sie um die Durchführung solcher Tests zu bitten.

Weitere interne Dokumente, die der woxx vorliegen, zeigen dass die Kommission bereits früh Zweifel an der Legalität des Vorgehens der Autoindustrie hegte und durchaus Bedarf sah, die Dinge genauer zu untersuchen.

2010 bekam der damalige Direktor der DG Umwelt eine Notiz, in der sich die Kollegen der DG „Unternehmen und Industrie“ darüber informiert zeigten, dass „der Anstieg der NO_x-Emissionen in den jüngsten Jahren auf den intensiven Gebrauch von Abgas-Reduktions-Technologien in Dieselfahrzeugen zurückzuführen ist. Es empfehle sich deshalb, die Testmethoden zu reformieren und solche unter realen Bedingungen zu entwickeln.

Eigene Untersuchungen, um eventuelle Schummelleien aufzudecken, hatte man jedoch nicht eingeleitet. Dies wurde offensichtlich auch in den nationalen Behörden nicht erwogen. 2011 konfrontierte die „Deutsche Um-

welthilfe“ die Bundesregierung mit Unterlagen, die darauf hindeuteten, dass VW bei den Tests schummelte. „Wir legten dem Transportminister einen 30 Seiten langen Bericht vor“, erinnert sich Jürgen Resch von der DUH. „Wir waren sehr erstaunt, dass man nicht gewillt war, diese Informationen zu überprüfen.“ Im Ministerium gab man zu verstehen, dass man sich der Diskrepanzen zwischen den Testergebnissen im Labor und auf der Straße bewusst war und davon ausgehe, es handele sich hier um die legale Auslegung der Gesetze durch die Automobilindustrie.

Ähnlich schätzte der frühere EU-Umwelt-Kommissar Stavros Dimas die Lage ein.

„Wir wussten von der Diskrepanz, wir wussten dass die Autos nicht das hielten, was sie sollten, dass ihre Emissionen höher waren“, so Dimas, der zwischen 2004 und 2010 EU-Kommissar war. „Sie schienen jedoch legal in Ordnung zu sein, die Hersteller nutzten die Flexibilität in der Interpretation der Regeln dadurch, dass sie diese „über-optimierten.“

Darüber hinaus setzten sich die Autobauer mit einem gewissen Erfolg gegen die Einführung von so genannten „Real Drive Emission“ (RDE) Tests zur Wehr. „Aufgrund der Opposition der Industrie dauerte es zehn Jahre, bis wir diese Tests 2007 endlich be-



Dass Dieselmotoren nicht so „clean“ sind, wie sie verkauft werden, hätten die EU-Verantwortlichen schon lange vor dem VW-Gate wissen können.

schließen konnten“, sagt Rebecca Harms, Europa-Abgeordnete der Grünen.

Erfolgreiche Opposition der Autobauer

RDE wurde zwar in die Gesetzgebung über Abgase, Euro 5 und Euro 6, eingefügt, sollte jedoch erst später eingeführt werden. Dass sich die Automobilindustrie weiterhin dagegen wehrte, geht auch aus einer E-Mail der DG „Unternehmen und Industrie“ vom 25. Mai 2012 hervor. „In unserer Besprechung gestern ging es heiß her“, schreibt ein Mitarbeiter. „Es wurde ziemlich offensichtlich, dass sich die Autohersteller vehement gegen die Einführung von PEMS auf jeder Ebene der Typenzulassung stellen.“ Mit PEMS sind tragbare Emissions-Mess-Systeme gemeint, mit denen Abgastests auf der Straße durchgeführt werden können. Solche Tests seien, so der Autor der Mail, „notwendig, um die NO_x-Emissionen unter realen Betriebsbedingungen zu messen“.

Dass es trotz dieser Notwendigkeit insgesamt über zehn Jahre dauern würde, bis die Europäische Kommission einen Gesetzesvorschlag für RDE vorlegte, stieß wohl auch intern auf Unverständnis. Aus dem Brief, den der damalige Direktor der DG „Un-

welt“ seinem Kollegen der DG „Unternehmen und Industrie“ im November 2014 sandte, lässt sich eine gewisse Verzögerung herauslesen.

Wegen einer weiteren Verzögerung sehe er sich gezwungen, „noch einmal“ auf diese Tests zurückzukommen, schreibt Karl Falkenberg und gibt sich besorgt, ob der „andauernden Offenheit“ der Kommission, die Gesetzestexte so zu verändern, dass die aktuelle Situation weit nach 2017 erhalten bleibt oder „sogar eine legale Basis für offensichtlich nicht regelgerechte Praktiken mit Folgen für die menschliche Gesundheit zu bieten“. Ein Jahr vor den VW-Enthüllungen in den USA nimmt Falkenberg auch explizit Bezug auf die seitdem viel diskutierten Abschalt-Einrichtungen: Man sei der Meinung, dass die Praxis einiger Automobilhersteller, „Abgas-einrichtungen bei niedrigen Temperaturen oder wenn das Fahrzeug zusätzlich Energie braucht, abzuschalten“ von der Kommission, also der DG „Unternehmen und Industrie“ untersucht werden solle.

Der Brief sorgte auch im Untersuchungsausschuss des Europaparlaments für Aufsehen. Wieso man der Aufforderung nicht nachgekommen sei, fragten Abgeordnete die geladenen Vertreter der betroffenen DG. „Zu dieser Zeit konzentrierte sich die Arbeit der Kommission auf die Ent-

wicklung der RDE Tests“, gab der frühere Direktor dieser Einheit, Gwenoel Cozigou, zu Protokoll. „Die Priorität lag darin, funktionierende Tests zu bekommen.“ Zudem habe man keine Beweise gehabt, dass Automobilhersteller sich illegal verhalten, fügte Cozigou hinzu. In den schriftlichen Antworten hatte die Kommission angegeben, zu diesem Zeitpunkt keine Kenntnis von Abschalt-Einrichtungen unter niedrigen Temperaturen gehabt zu haben.

Kommission brauchte zehn Jahre

„Gerade weil es keine Beweise gab, wäre es notwendig gewesen, Untersuchungen einzuleiten“, hielt Bas Eickhout den Kommissionsvertretern entgegen. „Der Falkenberg-Brief beweist, dass Sie lügen, wenn Sie sagen, sie wussten nichts von solchen Techniken.“ Auch andere Abgeordnete ließen ihrem Frust über die eher allgemein gehaltenen Antworten freien Lauf.

Eine Frage tauchte immer wieder auf: Wieso dauerte es zehn Jahre, bis die entsprechenden Tests entwickelt wurden? „Die Diskussionen in den Jahren 2012 und 2013 waren sehr technisch“, antwortete darauf Philippe Jean, der Chef der Einheit „Automobilindustrie“ bei der DG „Unterneh-

men und Industrie“. „Es gab einige Unsicherheiten, die unsere Arbeit möglicherweise verlangsamt haben.“

Trotz parteiübergreifender Bestürzung im Ausschuss war Konkretes aus den Kommissions-Mitarbeitern nicht herauszubekommen. Dieses Verhalten zeige, dass die aktuelle Kommission die Unzulänglichkeiten ihrer Vorgängerin decke, so der Luxemburger Grüne Claude Turmes. „Die Tests der JRC lagen bereits seit 2010 vor, wir haben also Jahre verloren“, schlussfolgert Turmes.

Als kurze Zeit später die Industrie im Ausschuss aussagte, kam wie zu erwarten nicht mehr Licht in die Abfolge der Ereignisse. „Wir hatten keine Kenntnis darüber, dass Abschalt-einrichtungen zum Einsatz kamen“, sagte Paul Greening vom Verband der Europäischen Automobilhersteller.

Greening machte eine interessante Kausalkette auf. „Die Industrie war von den Klimazielen angetrieben“, sagte er. „Wegen der beschlossenen CO₂-Ziele konzentrierte sie sich auf die Förderung der im Vergleich zu Benzin-Autos klimafreundlicheren Dieselmotoren.“ Glaubt man also dem Vertreter der Automobilhersteller, ist die schlechte Luftqualität indirekt eine Folge der Klimaschutzpolitik.