

# Tatort Luftverschmutzung - Was enthüllten die Abgas- Untersuchungsausschüsse?

26. April 2017

Dorothee Saar

Deutsche Umwelthilfe e.V.

# Rückblick

- Hohe Stickoxidemissionen von Diesel Pkw trotz Absenkung der Grenzwerte seit Jahren bekannt
- Vergleichbare Gesetzgebung in den USA
- US Behörden fragen nach Gründen und setzen das Recht um, die deutschen und europäischen nicht
- In der Folge anhaltend hohe Überschreitungen auch bei neuen Fahrzeugen



# Status quo

- Staatsversagen
  - Bei der Umsetzung von Abgasstandards für Fahrzeuge hält nach wie vor an: Nach wie vor keine Bewertung von Abschalteinrichtungen als illegal, Akzeptanz von „Temperaturfenstern“...
  - Bei der Umsetzung von Luftqualitätswerten: Dies führt nach wie vor zu hohen Belastungen in den Städten und damit verbunden zu massiven Gesundheitsbelastungen

# Nachrüstung?

- Bislang ein „Prototyp“ bekannt für Passat Euro 5
- Verbessert Emissionen im realen Betrieb unter Niveau Euro 6 (Messungen DUH / EKI)
- Grobe Kostenschätzung: 1.500 bis 2.000 Euro
- Erforderlich: Rechtlicher Rahmen zur Zulassung sowie weitere Entwicklung für breites Anwendungsfeld
- Ebenso erforderlich: Anforderungen an verbesserte Abgasreinigung der Bestandsflotte – Keine schwachen Kompromisse

# Auswirkungen NO<sub>2</sub> auf die Gesundheit

- 10.600 vorzeitige Todesfälle in Deutschland aufgrund hoher NO<sub>2</sub> Belastung
- Schädigt Schleimhäute der Augen und Atemwege
- Erkrankungen der Atemwege und Herz-Kreislaufsystem
- Besondere Belastung für Kinder, ältere Menschen, chronisch Kranke
- NO<sub>x</sub> ist Vorläufer von Ozon und Feinstaub

Konsequenz der anhaltenden Grenzwertverletzung:  
Vertragsverletzungsverfahren durch EU Kommission

# Was muss geschehen?

- Typzulassung muss geändert werden
- Marktüberwachung muss Fahrzeuge aus der Flotte unabhängig testen
- EU sollte ergänzende Marktüberwachung und eigene Messungen veranlassen – Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, sind dagegen
- Fehlverhalten muss sanktioniert werden



# Verbraucherrechte

- Verbraucher auf sich gestellt, sowohl bei Abgas wie auch bei Mehrverbrauch
- Aktuelles Beispiel: KBA hält CO2 Daten zu Mehrverbrauch unter Verschluss
- Beweislast beim Fahrzeughalter
- Die meisten Verfahren enden in einem Vergleich – nur für den Einzelfall gültig
- Neue Rechtsgrundlage für verbesserten Verbraucherschutz ist erforderlich





Deutsche Umwelthilfe

Dorothee Saar

saar@duh.de