



Vorschlag der Umweltverbände für ein modernes Typzulassungsverfahren von Pkw

Mit dem Skandal um manipulierte Emissionswerte bei Pkw wird immer deutlicher, dass die Art und Weise, wie Fahrzeuge zugelassen und Emissionsvorschriften überprüft werden, reformiert werden muss. Dass viele Städte nach wie vor die bestehenden Luftqualitätsgrenzwerte überschreiten und der Verkehr beim Klimaschutz nicht vorankommt, sind nicht zuletzt auch Folgen der derzeitigen Mess- und Genehmigungspraxis. Verbindliche Vorgaben für den Ausstoß von Luftschadstoffen und Klimagasen müssen vor allem in der Realität eingehalten werden und nicht allein auf dem Papier. So zeigen verschiedene Untersuchungen, dass Neuwagen gegenüber den offiziellen Herstellerangaben inzwischen durchschnittlich fast 40 Prozent mehr CO₂ ausstoßen. Zudem überschreiten Dieselfahrzeuge der aktuellen Euro 6-Norm die Stickoxidgrenzwerte im Schnitt um das Siebenfache.

Neben einem veralteten und realitätsfernen Messverfahren steht auch die behördliche Überwachungs- und Zulassungspraxis auf nationaler und europäischer Ebene in der Kritik. Der Grund: Bisher führen die Hersteller die Rollenprüfstandsmessungen ihrer Fahrzeuge selbst durch, beziehungsweise einzig begleitet durch anerkannte Prüfinstitute und Zulassungsbehörden und in einem EU-Mitgliedstaat ihrer Wahl. Über die Jahre hat sich so ein enges Beziehungsgeflecht mit potenziellen Abhängigkeitsverhältnissen zwischen Autoherstellern auf der einen Seite und Prüforganisationen und Zulassungsbehörden auf der anderen entwickelt. Eine unabhängige Überprüfung oder gar Nachttests fanden nicht statt. Insofern ist der Skandal um manipulierte Emissionsangaben Ausdruck des Versagens nationaler Behörden – in Deutschland des Kraftfahrtbundesamtes und dessen vorgesetzter Behörde, dem Bundesverkehrsministerium.

Damit künftig sichergestellt wird, dass gesetzliche Vorgaben zur Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen auch auf der Straße ankommen, schlagen die Umweltverbände ein modernes Typzulassungsverfahren vor, das vor allem auf die Messung der Realemissionen setzt. Dieses Konzept sieht folgende Elemente vor:

1. Die Erfassung von Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen muss auf der Straße in Form von **Real Driving Emissions (RDE) anhand von PEMS-Messungen** erfolgen (Portable Emission Measurement System). Die Straßenmessungen müssen alle Fahrzeugklassen, Antriebsarten und alle relevanten Schadstoffe einschließlich CO₂ umfassen. **Die Hersteller versichern mit Inverkehrbringen ihrer Fahrzeuge, dass diese alle gesetzlichen Vorgaben im Realbetrieb auf der Straße einhalten (Herstellererklärung).**
2. Eine **geeignete Behörde veranlasst** bei auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen **Kontrollmessungen auf der Straße durch unabhängige Prüfinstitutionen**. Diese Behörde muss eine andere sein, als die für die Zulassung zuständige Behörde. Idealerweise wird künftig das Umweltbundesamt mit dieser Aufgabe betraut. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass die zuständigen Mitarbeiter*innen nicht

weisungsgebunden sind, um ein Eingreifen seitens der Bundesregierung und der Ministerien zu verhindern.

3. **Verstöße gegen die Herstellererklärung müssen mit wirksamen Sanktionen belegt werden.** Dazu zählen empfindliche Strafzahlungen, der Entzug von Typzulassungen und Entschädigungszahlungen an die Fahrzeughalter. Alle relevanten Daten des Vorgangs müssen sofort veröffentlicht werden.
4. Zur **Finanzierung** einer geeigneten Zahl von Kontrollmessungen wird eine Gebühr bei der Erstzulassung eines jeden Fahrzeugs erhoben.
5. Sämtliche bei Fahrzeugtests vor und nach der Erstzulassung erhobenen **Daten müssen in einer öffentlichen und kostenlosen Datenbank unverzüglich zugänglich** gemacht werden.
6. Die **EU-Kommission überprüft die Zulassungsbehörden und Prüfinstitute** und nimmt zu diesem Zweck eigene Messungen vor.

Ansprechpartner:

Dietmar Oeliger, Leiter Verkehrspolitik, NABU, Tel. 030.28 49 84-16 13, mobil 0172.92 01 823, Mail: Dietmar.Oeliger@NABU.de

Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung, DUH, Tel. 030.24 00 86 772, Mail saar@duh.de

Michael Müller-Görnert, Referent für Verkehrspolitik, VCD, Tel. 030.29 35 119, mobil: 0177.17 02 461, Mail: michael.mueller-goernert@vcd.org

Jens Hilgenberg, Mitarbeiter Verkehrspolitik, BUND, Tel. 030.27 58 64 67, mobil 0151.56 31 33 02, Mail: jens.hilgenberg@bund.net

Daniel Moser, Campaigner Mobility/City Design, Greenpeace, mobil 0151.65 29 10 25 Mail: Daniel.Moser@greenpeace.org