

Abgasskandal

Stickoxid-Entfernung nur bei Schönwetter?

Laut Medienbericht hat die Bundesregierung vor, der Autoindustrie bei der Nachrüstung von Dieselautos weit entgegenzukommen. Das Verkehrsministerium weist das zurück.

15. Juli 2017, 17:07 Uhr / Quelle: ZEIT ONLINE, AFP, dpa, Reuters, rav / 110 Kommentare



Erst wenn es wärmer draußen ist, sollen nachgerüstete Diesel damit beginnen, Stickoxide aus den Abgasen zu entfernen. © Stefan Puchner/dpa

Als Reaktion auf den Abgasskandal bei deutschen Autobauern will sich die Bundesregierung einem Medienbericht zufolge damit zufrieden geben, dass Dieselfahrzeuge mit Abgasreinigungen nachgerüstet werden, die erst ab zehn Grad Celsius wirksam sind. Damit habe die Autoindustrie ihre Vorstellungen durchgesetzt, berichtet der *Spiegel*. Das Verkehrsministerium wies den Bericht jedoch zurück.

Ursprünglich sei vorgesehen gewesen, dass die Abgasreinigung bereits bei wesentlich tieferen Temperaturen wirksam werden muss, schreibt das Blatt. Die nun geplante Regelung würde laut *Spiegel* bedeuten, dass Dieselfahrzeuge bei Temperaturen unterhalb von zehn Grad ihre Stickoxidabgase weitgehend ungereinigt ausstoßen dürften. Die Regelung solle auf einem nationalen Autogipfel am zweiten August

festgelegt werden.

Bei den Verhandlungen geht es um ein Softwareupdate, mit dem die Hersteller Mängel bei der Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen der Euronormen fünf und sechs beseitigen sollen.

Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums wies den *Spiegel*-Bericht als falsch zurück. Das geplante Nationale Forum Diesel habe die Aufgabe, die Diskussionen über die Optimierung von Dieselfahrzeugen zu bündeln. Ziel sei es, die Emissionen deutschlandweit zu senken und wirksame Maßnahmen dazu zu erreichen. "Entscheidungen dazu gibt es noch nicht."

Die Nachrüstung war nach dem Abgasskandal nötig geworden. Es war zunächst für Volkswagen bekannt geworden, dass Autohersteller bei den Abgasmessungen manipuliert haben, um höhere Abgaswerte zu kaschieren. VW hatte etwa eine Software installiert, die erkennen konnte, ob ein Auto im Teststand ist, und entsprechend die Abgase verändert hat. Auch Daimler wird vorgeworfen [<http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-07/abgasmanipulation-daimler-kraftfahrtbundesamt-pruefung>], Fahrzeuge mit einem unzulässig hohen Schadstoffausstoß verkauft zu haben.

Hohe Stickoxidwerte in deutschen Städten sind eine Gesundheitsgefahr. Wegen des Skandals ist der Absatz von Dieselfahrzeugen eingebrochen.

EU kritisiert deutsches Krisenmanagement

EU-Industriekommissarin Elżbieta Bieńkowska warf unterdessen Deutschland vor, die Schuld für den Skandal der Kommission zuschieben zu wollen. Die Kommission sei darauf angewiesen, dass Mitgliedstaaten die Einhaltung der EU-Abgasgesetzgebung überwachten und durchsetzten. "Aber dieses System hat offensichtlich versagt", sagte Bieńkowska der Welt [<https://www.welt.de/wirtschaft/article166674204/EU-Kommissarin-ruegt-Deutschlands-Krisenmanagement.html>]. Auch wies sie darauf hin, dass Abschaltvorrichtungen für die Abgasreinigung grundsätzlich verboten seien.

Zuvor war laut *Welt* in Berlin Kritik an den EU-Gesetzen aufgekommen. Die EU habe ihre entsprechende Verordnung zum Einsatz von Abschaltvorrichtungen so schwammig formuliert, dass so gut wie alles erlaubt sei, hieß es. Bieńkowska erwiderte, es liege "in der Natur von Gesetzen, dass sie nicht jede denkbare technische Situation präzise

beschreiben können". Die Bundesregierung habe auch bislang nicht den Wunsch nach einer Präzisierung geäußert. "Sie wollten es anscheinend nicht wissen", sagte die EU-Kommissarin.