

Betriebserlaubnis von Betrugs-VW ist erloschen - Deutsche Umwelthilfe reicht Klage in zehn Städten mit hoher Luftbelastung ein

Kfz-Zulassungsbehörden in zehn Städten hatten entsprechenden Anträgen der DUH auf Entzug der Betriebserlaubnis und Stilllegung der Fahrzeuge nicht entsprochen - Hersteller muss bei Stilllegung den Fahrzeughalter entschädigen

Gegen zehn deutsche Kfz-Zulassungsbehörden hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) am vergangenen Freitag, 7.7.2017, Klage eingereicht. Mit den Klagen soll jeweils festgestellt werden, dass den vom Abgasbetrug betroffenen VW Fahrzeugen der Eurostufe 5, ausgestattet mit einem Motor des Typs EA 189, der Betrieb auf öffentlichen Straßen zu untersagen ist. Die Betriebserlaubnis dieser Fahrzeuge ist nach diesen Klagen durch die Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen erloschen. Die Fahrzeuge sind daher außer Betrieb zu setzen.

Ihre Klage richtet die DUH an die zuständigen Behörden von zehn Städten, die allesamt unter hohen Luftbelastungen mit Stickstoffdioxid (NO₂) leiden. Dazu zählen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln, Mainz, München, **Stuttgart** und Wiesbaden. "Wir möchten mit diesen Klagen erreichen, dass die Luftqualität in diesen Städten nicht weiter durch den Betrieb der Betrugs-Diesels aus dem Volkswagen-Konzern belastet wird. Zu den seit Jahren festgestellten Überschreitungen des Luftqualitäts-Grenzwertes tragen die mit Abschaltvorrichtungen ausgestatteten Fahrzeuge des VW-Konzerns bei", so Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH. Bisher liegen dem Umweltverband keine Informationen vor, die den gesicherten Schluss zuließen, dass die Fahrzeuge selbst nach dem sogenannten Software-Update in einen rechtskonformen Zustand versetzt werden. Zudem haben zahlreiche Fahrzeughalter darauf verzichtet, das Software-Update vornehmen zu lassen. Es ist durch das rechtlich nicht bindende Verfahren nicht sichergestellt, dass sich alle betroffenen Fahrzeughalter an dem Rückruf beteiligen.

In jedem Fall stoßen diese Fahrzeuge im Realverkehr immer noch erheblich mehr NO_x-Emissionen aus als nach den Prüfvorschriften und den zugrundeliegenden Zulassungsvorschriften erlaubt. Statt 180 mg NO_x/km für Fahrzeuge nach der Emissionsnorm Euro 5 sind es selbst nach Messungen der DUH im Rahmen des Emissions-Kontroll-Instituts sowie aus den eigenen Messungen der Volkswagen AG in der Regel über 500 mg NO_x/km. Seinen Grund hat dies darin, dass die Volkswagen AG selbst in den Fahrzeugen, die einem Update unterzogen worden sind, immer noch Abschaltvorrichtungen verwendet. Dies hatte sie zuletzt in einem anderen Verfahren der DUH bestätigt. Diese sollen jetzt zulässig sein, ohne dass dafür eine Begründung genannt wird.

Rechtsanwalt Remo Klinger, der die DUH in den Verfahren vertritt, sagt: "Mit den jetzt begonnenen Klageverfahren wird erreicht, dass Fahrzeuge, die erhebliche Mengen an Stickoxiden ausstoßen und wegen der Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen keine Betriebserlaubnis mehr haben dürfen, aus dem Verkehr gezogen werden. Es kann nicht sein, dass die beklagten Städte einerseits damit argumentieren, vom Dieselskandal bei Volkswagen überrascht worden zu sein, andererseits aber auch keine Konsequenzen zur Zulassung dieser Fahrzeuge ziehen."

Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte im Oktober 2015 für die betroffenen Fahrzeuge zwar einen amtlichen Rückruf zur Durchführung eines Software-Updates verordnet, dieser ist jedoch für die Fahrzeughalter nicht verbindlich und schon aus diesem Grund aus Sicht der DUH rechtlich unzulänglich. Es wird also weiterhin so sein, dass Fahrzeuge mit offenkundig illegalen Abschaltvorrichtungen unterwegs sein werden. Gleichzeitig entsprechen die Fahrzeuge mit illegaler Abschaltvorrichtung nicht den Bestimmungen der Typzulassung, die Verwendung der Software wurde im Typgenehmigungsverfahren widerrechtlich nicht angegeben.

Eine einmal erloschene Betriebserlaubnis kann durch eine nachträgliche Beseitigung der Änderung (etwa im Rahmen der Umsetzung einer Rückrufaktion) nicht wiederaufleben. Dazu bedarf es eines neuen Genehmigungsverfahrens und dieses muss den aktuellen Anforderungen genügen - also dem aktuell geltenden Standard Euro 6.