



Stephan Kühn | Oliver Krischer | Valerie Wilms
Mitglieder des Deutschen Bundestages
Bündnis 90/Die Grünen

Ein Jahr Abgasskandal

Jetzt die richtigen Konsequenzen ziehen

Vor einem Jahr, am 18. September 2015 rückte der Abgasskandal schlagartig ins Zentrum der öffentlichen Wahrnehmung. An jenem Tag gab die US-amerikanische Umweltbehörde EPA ihre Ermittlungen gegen Volkswagen wegen Verstößen gegen die zulässigen Stickoxid-Grenzwerte bekannt. Mit Hilfe einer illegalen Software senkt VW den Stickoxidausstoß im Testlabor, aber eben nicht auf der Straße. Inzwischen ist klar: Auch andere Hersteller nutzen mit allen nur erdenklichen Tricks schamlos aus, dass die Einhaltung der Grenzwerte nur unzureichend kontrolliert wurde – insbesondere in Deutschland und der EU. Spätestens die Nachmessungen des Kraftfahrtbundesamts (KBA) und die Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“ zeigten, dass es kein „VW-Skandal“ ist, vielmehr ein Abgasskandal der gesamten Automobilindustrie. Beim Schadstoffausstoß zu tricksen, manipulieren und betrügen, ist kein Kavaliersdelikt, denn Stickoxide und Co. schaden Umwelt und Gesundheit der Menschen erheblich. Bis zu 10.000 Todesfälle sind allein in Deutschland jährlich auf Stickoxid zurückzuführen. Der Abgasskandal lieferte die Erklärung, warum trotz immer schärferer Grenzwerte bei neuen Fahrzeugen die Stickoxidwerte in unseren Innenstädten in den letzten 10 Jahren nicht zurückgegangen sind. An welchen Stellen und aus welchen Gründen die staatlichen Kontrollen versagten, klärt seit diesem Sommer ein Parlamentarischer Untersuchungsausschuss des Bundestages. Klar ist schon jetzt: In der Fachwelt war das Problem seit über 10 Jahren unumstritten bekannt. Die zuständigen Bundesbehörden müssen auf vielfältige Weise davon erfahren haben. Dass sie nicht reagiert haben, ist nur durch ein organisiertes Staatsversagen erklärbar. Vieles spricht dafür, dass das Wegsehen der Behörden und der Abbau von Kontrollen nicht nur toleriert, sondern auch gewollt war, um der Autoindustrie Greenwashing zu ermöglichen.

Die Aufklärung des Abgasskandals wird seit einem Jahr von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und der Großen Koalition verhindert. Wegen schlechter Luftqualität in unseren Städten und tausender Todes- und Krankheitsfälle ist es notwendig, jetzt die richtigen Konsequenzen zu ziehen. Deshalb brauchen wir eindeutige Veränderungen im Zulassungsverfahren von Fahrzeugen und eine wirksame Kontrolle der Abgaswerte, damit Grenzwerte nicht nur im Labor, sondern auf den Straßen, in unseren Städten und in jeder Fahrsituation eingehalten werden.

Markige Ankündigungen, aber keine Umsetzung

Zig Millionen Fahrzeuge fahren auf unseren Straßen, die die Stickoxidgrenzwerte nicht einhalten – und wahrscheinlich kommen täglich Tausende neu hinzu. Wie Dobrindt sowohl bei den zugelassenen VW als auch bei zahlreichen anderen Autotypen die Einhaltung der Grenzwerte durchsetzen will, bleibt völlig offen. Ob die angekündigten Rückrufe bei VW und den mindestens 630.000 Fahrzeugen anderer Hersteller Abhilfe zur Einhaltung der Grenzwerte schaffen, ist mehr als fragwürdig. Dobrindt ist nicht willens oder in der Lage eine Emissionsminderungsstrategie bei den zugelassenen Fahrzeugen aller Marken und Typen bei den Herstellern durchzusetzen. Für mehr als Gepoltere via Pressestatements gegen einige nichtdeutsche Hersteller reicht es nicht.

Darüber hinaus kündigte Dobrindt bereits im November 2015 ein Maßnahmenpaket an. Demnach sollen erstens die Motorensoftware beim Typgenehmigungsverfahren offengelegt, zweitens unangemeldete Abgaskontrollen (sogenannte „Anti-Doping-Tests“) durchgeführt, drittens staatliche Prüfstände eingerichtet und viertens eine Rotation der Prüfdienste eingeführt werden. Doch seit den Ankündigungen ist wenig passiert:

1. Keine vollständige Offenlegung der Motorensoftware vorgesehen

Die angekündigte Offenlegung der Motorensoftware ist nicht mehr vorgesehen. Statt die Quellcodes der Motorensoftware herauszugeben, sollen die Hersteller lediglich die Emissionsstrategie beschreiben und dokumentieren. Nur wenn etwas nicht plausibel erscheint, sollen anlassbezogen technische Prüfungen stattfinden. Programmierte Abschaltvorrichtungen zu verstecken ist damit weiterhin möglich. Die Beweispflicht darf jedoch nicht bei den staatlichen Kontrollinstitutionen liegen, sondern muss den Herstellern übertragen werden. In welcher Weise Updates der Software überprüft werden und Chiptuning unterbunden werden sollen, bleibt gänzlich offen. Die Prüfer werden es deshalb auch in Zukunft schwer haben, Manipulationen aufzudecken.

2. „Anti-Doping-Test“ sind noch lange keine wirksame Feldüberwachung

Ob mit den angekündigten Anti-Doping-Tests auch eine kontinuierliche Überwachung der Abgaswerte von zugelassenen Fahrzeugen aufgebaut werden soll, wie die EU-Kommission sie vorsieht, ist und bleibt unklar. Zwar benennt Verkehrsminister Dobrindt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) als ausführende Stelle für die Anti-Doping-Tests. Aber was genau diese Tests sein sollen und wie zum Beispiel die zu prüfenden Fahrzeuge für die Tests ausgewählt werden, welche personellen Ressourcen zur Verfügung stehen und so weiter, ist auch nach einem Jahr Abgasskandal völlig unklar.

3. Kein Termin für Inbetriebnahme der staatlichen Prüfstände

Nachdem vor Jahren der letzte Rollenprüfstand im KBA abgebaut wurde, soll die Behörde nun wieder ein Abgaslabor mit Rollenprüfstand und zudem zwei mobile PEMS-Anlagen für die Messung im realen Straßenverkehr erhalten. Ein knappes Jahr nach der Ankündigung kann die Bundesregierung jedoch noch keinen Termin zur Inbetriebnahme der Prüfstände nennen. Wenn es darum geht, den

Automobilherstellern auf die Finger zu schauen, scheint Verkehrsminister Dobrindt keinerlei Eile zu haben.

4. Dobrindt verfolgt angekündigte Rotation der Prüfdienste bestenfalls zögerlich

Als „schlagkräftige Maßnahme“ hatte Minister Dobrindt den Plan angekündigt, die Typgenehmigung zwischen den Prüfdiensten rotieren zu lassen. Im EU-Verkehrsmisterrat hat er allerdings keinen eigenen Vorschlag vorlegt, stattdessen nur die EU-Kommission um eine Prüfung gebeten. Ob und wann die Kommission jedoch tätig wird, ist unklar. Es geschieht nichts.

Wirksame Konsequenzen statt vage Ankündigungen

Die Maßnahmen, die Verkehrsminister Dobrindt angekündigt hat, entpuppen sich bei genauerem Hinsehen als löchrig wie ein Schweizer Käse. Das nährt Zweifel, ob Dobrindt überhaupt wirksame Instrumente zur Kontrolle der Abgasgrenzwerte schaffen will. Statt vagen Ministerankündigungen braucht es wirksame Konsequenzen:

1. Unabhängiges Typgenehmigungsverfahren sicherstellen

Vorrangig muss das Typgenehmigungsverfahren (die Zulassung der Fahrzeugtypen) auf eine wirtschaftsunabhängige europäische Behörde übertragen werden, damit es kein Konkurrentendumping mehr geben kann. Bis diese mit ausreichend Finanzmitteln und Personal aufgebaut ist, müssen die Standards in allen EU-Staaten vereinheitlicht und diese von der EU-Kommission kontrolliert werden. Bei der Einführung des neuen Testverfahrens WLTP und der Straßentests (RDE-Tests) darf es keine Verzögerung und keine als „Konformitätsfaktoren“ beschönigte Rabatte auf Grenzwerte geben. Zudem braucht es eine vollständige Offenlegung der Software-Quellcodes, um mögliche Manipulationen aufzudecken.

2. Echte Feldüberwachung einführen

Auch nach mehreren Jahren im Betrieb müssen Autos die Abgasgrenzwerte auf der Straße einhalten. Dazu braucht es eine kontinuierliche Überwachung von im Straßenverkehr befindlichen Pkw. Mal ein paar neue Autos von einem Mietwagen-Anbieter auszuleihen und zu testen, wie von Dobrindt vorgeschlagen, ist noch lange keine wirksame Feldüberwachung. Zulassung und Überwachung der Autos müssen zudem getrennt werden und dürfen nicht von ein und derselben Behörde durchgeführt werden. Die Zuständigkeit für die Feldüberwachung muss deshalb im Umwelt- und nicht im Verkehrsressort liegen. Das Umweltbundesamt würde hierfür in Frage kommen.

3. Strenge Sanktionen durchsetzen

Seit Januar 2009 ist die Bundesrepublik entsprechend einer EU-Verordnung verpflichtet, gegen Abschaltvorrichtungen, wie sie bei VW zum Einsatz kamen, abschreckende Sanktionen einzuführen. Verkehrsminister Dobrindt hält solche Bußgelder jedoch bis heute für entbehrlich – mit den bekannten Folgen. In Zukunft muss auch für die Automobilindustrie gelten: wer betrügt wird bestraft.

4. Abgasuntersuchung reformieren

Nicht nur die Typzulassung, auch die Abgasuntersuchungen sind mangelhaft. Auch hier ist seit Jahren bekannt, dass die Software für die Abgasdiagnose (On-Board-Diagnose - OBD) manipuliert wird. Selbst Diesel-Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß bleiben dadurch weiter auf der Straße und gefährden die Gesundheit der Menschen in den Städten. Um Manipulationen zu verhindern, müssen die Quellcodes der OBDs offengelegt werden. Statt nur auf Software zu vertrauen, muss zudem die auf Druck der Automobilindustrie abgeschaffte Endrohrmessung oder eine andere manipulationssichere Prüfung wiedereingeführt werden.

5. Verbraucherinnen und Verbraucher schützen

Volkswagen hat trotz Aufforderung der Bundesregierung immer noch nicht klargestellt, dass alle Ansprüche der betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher entschädigt werden. Das betrifft vor allem Kunden, die ihr Fahrzeug nicht direkt bei Volkswagen gekauft haben, sondern deren Vertragspartner Autohändler sind. VW muss alle finanziellen Einbußen der betroffenen Kunden übernehmen – unabhängig davon ob Wertverlust oder Mehrkosten bei der Kfz-Steuer. Auch ein Rückgaberecht muss erwirkt werden. Es kann nicht sein, dass in den USA betroffene Kunden mit 10.000 Dollar entschädigt werden, in Deutschland aber leer ausgehen und noch nicht einmal wissen, ob ihr Fahrzeug die Grenzwerte in Zukunft einhält. Die Ankündigung des Bundesministeriums der Justiz und Verbraucherschutz, eine Schlichtungsstelle im Kfz-Bereich einsetzen zu wollen, ist bisher nicht umgesetzt worden. Eine solche Stelle ermöglicht eine unabhängige, außergerichtliche Streitbeilegung zwischen Kunden und Hersteller. Damit geschädigte Verbraucherinnen und Verbraucher ihre Ansprüche leichter durchsetzen können, müssen in Deutschland wie in den USA darüber hinaus auch Gruppen- oder Sammelklagen ermöglicht werden.