

Beschluss (vorläufig)

Schluss mit Betrug und Manipulation – Konsequenzen aus dem Abgas-Skandal ziehen

Der Schadstoff- und CO₂-Ausstoß von Autos gefährdet unsere Gesundheit und befeuert die Klimakrise. Der Abgasskandal offenbart, die Autoindustrie betreibt Greenwashing und systematische Verbrauchertäuschung bei Spritverbrauch und Abgasemissionen. Durch die von der US-Behörde EPA aufgedeckten Software-Manipulationen bei den Abgaswerten des Volkswagen-Konzerns ist für jeden sichtbar geworden, dass etwas faul ist im Autoland Deutschland. Jahrzehntelange Kumpanei zwischen Autoindustrie und Bundesregierung hat Manipulationen Tür und Tor geöffnet. Wo keine staatlichen Kontrollen und Sanktionen vorgesehen sind, können Hersteller und Prüfinstitute die Fahrzeuge auf immer größere Abweichungen zwischen Labortest und realem Fahrbetrieb dosieren. Bundesregierung und staatliche Behörden hatten mit den zunehmenden Diskrepanzen, den negativen Auswirkungen auf die Luftqualität und mit Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer kein Problem. Dass all die Tricksereien durch US-Behörden aufgedeckt wurden, wirft ein schlechtes Licht auf die staatlichen Kontrollen in Deutschland und hat die Glaubwürdigkeit des Qualitätssiegels „Made in Germany“ angekratzt.

Genauso schlimm wie der Skandal an sich ist, dass die Bundesregierung und der zuständige Bundesverkehrsminister Dobrindt bisher keinen Beitrag zur Aufklärung geleistet haben und stattdessen die Aufklärung verweigern. Bis heute will Dobrindt nicht erklären, welchen Auftrag seine eilig einberufene Untersuchungskommission besitzt, welche Kenntnisse sie gewinnen konnte und wer ihr überhaupt angehört. Bis heute kann das Kraftfahrt-Bundesamt als nachgeordnete Behörde des Bundesverkehrsministeriums weder das Ausmaß des Betrugs bemessen noch eine eigene Ursachenanalyse vorweisen. Und bis heute hat Minister Dobrindt keine Strategie, um die entstandene Vertrauenskrise zu beenden. Von der „schonungslosen“ Aufklärung, die er versprochen hat, ist nichts zu sehen. In einem der größten Skandale der deutschen Wirtschaft ist auch Bundeswirtschaftsminister Gabriel nicht wahrnehmbar. Kein Wort zur tatsächlichen Aufklärung, kein Wort zu Konsequenzen und kein Wort zur Perspektive für die deutschen Automobilhersteller. Damit werden nicht nur Gesundheit und Umwelt geschädigt, sondern der Automobilstandort Deutschland mit seinen 800.000 Arbeitsplätzen insgesamt.

Die Methode, auf schnelle Rückrufe zu setzen und Schuldzuweisungen allein gegen VW zu richten, geht nicht auf. VW hat ein Problem, aber VW ist nicht das Problem. Von mehreren Instituten vorgelegte Messungen zeigen: Zahlreiche Pkw-Modelle und zahlreiche Hersteller überschreiten im realen Fahrbetrieb auf der Straße Emissionsgrenzwerte für Stickoxide und Kohlendioxid um ein Vielfaches. Für die deutsche Automobilindustrie und ihre Strategie, den Verbrennungsmotor weiterhin als klima- und umweltfreundliche Technologie zu vermarkten, kommen diese Prüfergebnisse einem Offenbarungseid gleich. Ihre Glaubwürdigkeit im Bereich Umweltschutz ist dahin. Um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Autos und wertvolle Industriearbeitsplätze zu erhalten, müssen wir den politischen Rahmen für Automobilwirtschaft und Autoverkehr jetzt er-

neuern. Statt wie Dobrindt und die Verantwortlichen bei VW auf Tauchstation zu gehen und zu hoffen, mit einem blauen Auge davonzukommen brauchen wir Transparenz, rasche Aufklärung und einen Wandel bei den Antriebstechnologien. Die aktuelle Krisenpolitik der Bundesregierung ist nicht Lösung des Problems, sondern Teil dessen. Ein ‚Weiter so‘ darf es nicht geben.

Bündnis 90/Die Grünen fordern deshalb von der Automobilbranche und der Bundesregierung:

1. Gesundheitsschutz endlich ernst nehmen!

Emissionen des Straßenverkehrs sind laut Angaben des Max-Planck-Instituts für 7.000 vorzeitige Todesfälle pro Jahr verantwortlich – allein in Deutschland. Hierzulande sterben doppelt so viele Menschen an den Umweltfolgen des Straßenverkehrs wie durch Verkehrsunfälle. An 62 Prozent der städtischen Messstellen liegen die Schadstoffemissionen über dem EU-Grenzwert. Die Bundesregierung lässt die Bürger*innen bei den Gesundheitsgefahren des Straßenverkehrs im Stich. Gegen Deutschland ist deswegen ein EU-Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet worden und hohe Strafzahlungen drohen. Autozentrierte Verkehrspolitik muss aber passé sein. In Deutschland wünschen sich 82 Prozent der Bürger*innen, Städte und Gemeinden so umzugestalten, dass man kaum noch auf ein Auto angewiesen ist. Weltweit setzen Städte wie Kopenhagen oder London auf den Ausbau des Umweltverbundes und ganz gezielt auf mehr Radverkehr. Oslo wird ab 2019 Pkw mit Verbrennungsmotoren aus seinem Stadtzentrum verbannen, Paris plant ähnliches für Dieselfahrzeuge ab 2020. Die Automobillobby sollte sich dem Prinzip anschließen: „Freie Fahrt für schadstofffreie Autos!“ Wir fordern das Bundesverkehrsministerium auf, das Engagement des Bundes für nachhaltige Mobilität in Städten massiv auszuweiten. Das nützt nicht nur dem Klima, sondern auch der Gesundheit der Menschen.

2. Rasche und lückenlose Aufklärung!

Das jahrelange Versagen der Bundesregierung muss untersucht und der enorme Einfluss von Lobbyisten der Automobilwirtschaft unterbunden werden. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat sich als unfähig erwiesen, die systematischen Überschreitungen von Emissionsgrenzwerten aufzudecken. Die eigens von Dobrindt eingesetzte Untersuchungskommission hat bis heute keine Ergebnisse geliefert, sondern wurde vielmehr mit immer neuen Untersuchungen aus den USA überholt. Sie hat sich als völlig ungeeignet zur Aufklärung der Sachverhalte erwiesen. Deshalb muss Dobrindt die Zuständigkeit zur Aufklärung der Manipulationen entzogen werden. Die Klärung der Missstände sollte auf eine - von der Automobilwirtschaft - unabhängige Einrichtung übertragen werden. Diese sollte dem Umweltbundesamt (UBA) unterstehen und aus Sachverständigen und Vertretern von Umweltschutz- und Verbraucherschutzorganisationen bestehen.

3. Transparenzoffensive starten!

Die Bundesregierung kann bis heute der Öffentlichkeit nicht sagen, ob auch Pkw von anderen Fahrzeugherstellern mit überhöhten Grenzwerten bei Stickoxiden oder CO₂ über deutsche Straßen fahren.

Beim Klimaschutz im Straßenverkehr lügt sich die Bundesregierung seit Jahren in die Tasche. Es ist peinlich, dass sie bei Spritverbrauch und CO₂ ungeprüft die Angaben der Automobilindustrie übernimmt und von signifikanten Fortschritten bei der Verbrauchsreduzierung spricht. Das ist ein Armutszeugnis für das Bundesverkehrsministerium, das eigentlich die oberste Aufsichtsbehörde ist. Wir fordern die Bundesregierung daher auf, unverzüglich Klarheit über die reale Verminderung der CO₂-Emissionen von Neuwagen auf Grundlage von Emissionsmessungen im Fahrbetrieb (RDE) zu schaffen. Dazu muss die Bundesregierung rasch einen Sachstandsbericht vorlegen.

4. Schluss mit Protektionismus in Brüssel

Immer wieder ist die Bundesregierung als der verlängerte Arm der Automobilindustrie in Brüssel aufgetreten und hat oft gegen den Willen von Parlament, Kommission und anderen Mitgliedsstaaten Grenzwerte verschoben oder abgeschwächt. Selbst nach Bekanntwerden des Sickoxidskandals hat sich die Bundesregierung mit ihrer Forderung durchsetzen können, im Rahmen der Neuregelung des Testverfahrens für Stickoxide eine deutliche Abschwächung des bereits geltenden Grenzwertes zu erwirken. Bis 2020 sollen Neuwagen noch eine Zulassung erhalten, die mehr als das Doppelte des Grenzwertes ausstoßen und darüber hinaus ist noch eine 50%ige Überschreitung erlaubt. Auf diese Weise einen Grenzwert auszuhebeln, der bereits 2007 im Mitentscheidungsverfahren zwischen EU-Parlament und Rat festgelegt wurde, ist vollkommen inakzeptabel. Diese Entscheidung muss rückgängig gemacht werden.

Außerdem muss eine europaweite Untersuchung aller Automarken durchgeführt werden, um festzustellen, ob auch andere Hersteller illegale Testmanipulationen vorgenommen haben. Und wir brauchen eine europäische Kontrollbehörde und Straßentests für alle Emissionen, damit europäische Grenzwerte in Zukunft auch durchgesetzt werden können. Sonst werden wir unsere Ziele zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz krachend verfehlen.

5. Verbraucher*innen-Rechte durchsetzen und schützen!

In Millionen Fahrzeugen steckt illegale Software zur Zykluserkennung, für mindestens 800.000 Fahrzeuge wurden gefälschte CO₂-Angaben bisher zugegeben. Ob neben kleineren VW-Dieselmotoren auch Fahrzeuge mit 3-Liter V-6-Diesel-Aggregaten manipuliert wurden und sich der Abgas-Skandal auf die Konzernmarken Audi und Porsche ausweitet, ist derzeit zwischen EPA und Volkswagen umstritten. Hier brauchen wir endlich schnelle Klarheit für die Verbraucher*innen. Die mit illegalen Abschaltvorrichtungen versehenen Fahrzeuge muss VW schnellstmöglich in Ordnung bringen. Wichtig aber ist: Die Verbraucher*innen haben Anspruch auf Rechtssicherheit und vollständige Information. Ein von der Grünen Bundestagsfraktion beauftragtes Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages kommt zum Ergebnis: Eine Nachbesserung des Fahrzeugs kann verlangt werden, wenn der Spritverbrauch betroffener Dieselautos nach der Umrüstung drei Prozent höher liegt als beim Verkauf angegeben. Führt die Nachbesserung nicht zur Beseitigung der Mängel bzw. verursacht neue Mängel am Fahrzeug, dann kann Rückerstattung des kompletten Kaufpreises verlangt werden. Die Bundesregierung muss VW auffordern, darzulegen bei welchen Fahrzeugen ein Rücktritt vom Kaufvertrag möglich ist. Darüber hinaus wird der höhere Spritverbrauch voraussichtlich auch andere Fahrzeuge und Hersteller betreffen. Da ein objektiver Spritverbrauch von einzelnen Verbraucher*innen nicht nachzuweisen ist, fordern wir die Bundesregierung auf, für eine Umkehr der Beweislast zu sorgen. Außerdem muss das Pkw-Energielabel so reformiert werden, dass Pkw mit übermäßigem Kraftstoffverbrauch nicht länger irreführende grüne A- und B-Label nur auf Grund ihres hohen Gewichts erhalten. Damit geschädigte Verbraucher*innen ihre Ansprüche leichter durchsetzen können, wollen wir ihnen die Durchführung von Gruppenklagen ermöglichen.

6. Elektromobilität durch Anreize voranbringen!

Die Bundesregierung versagt beim Thema Elektromobilität. Ihr Gesetz, in dem sie mit unzureichenden Maßnahmen wie Freigabe von Busspuren und vergünstigtem Parken die Elektromobilität ankurbeln wollte, wird von Kommunen nicht angenommen und erweist sich als totaler Flop. Das Ziel von einer Million E-Autos bis 2020 wird damit krachend verfehlt. Heute fahren gerade einmal knapp über 20.000 E-Autos auf deutschen Straßen. Die Zusage, schnell weitere Anreize zur Einführung von Elektroautos zu setzen, hat Minister Dobrindt nicht eingehalten. Deutschland trödelt bei Ladeinfrastruktur und Kaufanreizen anderen Staaten hinterher, auch bei der Batterie- und Brennstoffzellentechnologie fahren uns Asien und die USA davon. Wer Elektromobilität will, der darf das nicht nur in Sonntagsreden erwähnen, sondern muss sie auch tatsächlich fördern.

Dabei sind Elektromobilität und Energiewende zusammen essentiell, um den Automobilsektor umwelt- und klimafreundlicher zu machen. Elektromobilität mit grünem Strom ist ein entscheidender Baustein für die Verkehrswende. Insgesamt brauchen wir hier einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, der über eine reine Fokussierung auf das Auto hinausgeht. Die deutschen Automobilhersteller müssen Produktangebote, Marketing und Preispolitik neu gestalten, um den Verkauf ihrer E-Fahrzeuge anzukurbeln. Vor allem aber muss die Bundesregierung ihre Steuer- und Ordnungspolitik neu ausrichten. Für die einseitige steuerliche Förderung von Dieselmotoren und für die großzügigen Subventionen schwerer Luxus-Dienstwagen gibt es weder eine umwelt- noch eine verkehrspolitische Begründung.

Wir wollen Elektromobilität attraktiver machen durch den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, durch Förderung von Kommunen, die für innerstädtischen Logistikverkehr nur noch E-Fahrzeuge und Lastenfahrräder setzen sowie durch ein zeitlich befristetes Marktanzreizprogramm Nahverkehrsbusse und Autos. Elektroautos und sparsame Plug-In-Hybrid Autos sollen einen Kaufzuschuss erhalten. Um eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, soll die Gegenfinanzierung über eine Umlage der Kfz-Steuer für Autos erfolgen, deren CO₂-Ausstoß oberhalb der europäischen Grenzwerte liegt.