

DREI JAHRE ABGASSKANDAL: HANDELN UND MEHR VERANTWORTUNG NÖTIG

Eine Bilanz aus Verbrauchersicht

Nach Bekanntwerden der Manipulation der Abgaseinrichtung bei Dieselmotoren in den USA durch Volkswagen im September 2015 begann ein bis dahin nicht vorstellbarer, mittlerweile herstellerübergreifender Autoskandal. Allein in Deutschland wurde Volkswagen durch das Kraftfahrt-Bundesamt gezwungen, rund 2,4 Millionen Fahrzeuge von VW, Audi und Skoda zurückzurufen und die Manipulation mit einem Software-Update zu beheben. Nachrichten über weitere unzulässige Abschaltvorrichtungen, die bei Fahrzeugen von Porsche, Audi, BMW und zuletzt Daimler aufgedeckt wurden, verunsichern Verbraucherinnen und Verbraucher.

Mit dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichtes im Februar 2018 sind grundsätzlich Dieselfahrverbote in Städten mit hoher Schadstoffbelastung erlaubt. Besitzern von älteren Dieselautos drohen in einigen Städten Einfahrtsbeschränkungen. Betroffene Verbraucher¹ haben den Schaden. Sie fühlen sich von Herstellern getäuscht und von politischen Entscheidungsträgern alleingelassen.

Der vzbv hatte unmittelbar nach dem Bekanntwerden der Manipulation durch Volkswagen **Forderungen aus Verbrauchersicht** an die Politik formuliert. Drei Jahre sind seitdem vergangen, Zeit, eine **Bilanz** aus Verbrauchersicht zu ziehen:

❖ Bundesregierung und Autohersteller haben Fahrverbote nicht verhindert

Statt sofort einen Runden Tisch „Verantwortung auf dem Automobilmarkt“ mit Beteiligung von Herstellern, Händlern, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, wie vom vzbv gefordert, zu schaffen, wurden erst im Nachgang zum ersten Nationalen Forum Diesel im Spätsommer 2017 vier Expertengruppen eingerichtet. Drei der Expertengruppen haben Berichte vorgelegt, die teilweise in Förderprogramme des Bundes eingeflossen sind.

Das „Sofortprogramm Saubere Luft“ fördert vielfältige und richtige Maßnahmen. Jedoch kam es viel zu spät. Um Fahrverbote zu verhindern, hätte bereits vor Jahren Geld in die Umrüstung der Dieselbusse, die Verbesserung des ÖPNV, die Digitalisierung der Verkehrssysteme und Errichtung von Ladesäulen fließen müssen.

Die Expertengruppe 1, die technische und wirtschaftliche Machbarkeit von Hardware-Nachrüstung im Auftrag des BMVI untersuchen soll, hat bis heute ihre Arbeit nicht abgeschlossen.

Nach Hamburg zieht Stuttgart nach und führt ab dem 1.1.2019 Diesel-Fahrverbote in der Stadt ein, auch in Frankfurt werden ab 2019 Fahrverbote erlassen. Für die

¹ Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

Besitzer älterer Diesel-Pkw ist das bitter. Sie stehen vor Wertverlust und der Frage, wie sie weiterhin ihre Mobilität sichern können.

❖ **Autohersteller übernehmen nicht hinreichend Verantwortung für den Abgasskandal: Dieselbesitzer bleiben auf dem Schaden sitzen.**

Alle vom verpflichtenden Rückruf betroffenen Diesel-Besitzer sind von der Volkswagen AG und deren Tochterfirmen informiert worden. Bis heute sind aber laut Kraftfahrt-Bundesamt noch nicht alle Fahrzeuge mit einem Software-Update ausgestattet worden. Bei den Rückrufen wurden die Kosten der Aktion von den Herstellern getragen, kostenlose Ersatzmobilität wurde in der Regel gewährt. Weitere finanzielle Folgen, wie zum Beispiel Wertverlust von Dieselfahrzeugen, werden jedoch nicht erstattet

Umfassende Garantien für die Software-Updates werden von den Herstellern nicht gegeben, das hat der vzbv unermüdlich von den Herstellern gefordert. Es gibt lediglich eine „vertrauensbildende Maßnahme“ seitens VW, die bestimmte Teile des Motor- und Abgasreinigungssystems betreffen und auf zwei Jahre und eine maximale Laufleistung des Fahrzeugs begrenzt sind.

Es tauchen immer wieder neue Fälle von betrügerischer Software auf, die einen verpflichtenden Rückruf zur Folge haben, auch bei Herstellern außerhalb des VW-Konzerns. Die Situation war und ist für Verbraucher sehr unübersichtlich, da es neben den verpflichtenden auch eine Vielzahl von freiwilligen Rückrufen gibt.

❖ **Ein wenig mehr Wahrheit und Klarheit auf dem Automobilmarkt – Regeln müssen aber auch konsequent umgesetzt und durchgesetzt werden.**

Die Europäische Union (EU) hat ein neues Typprozessverfahren beschlossen (Verordnung (EU) 2018/858). Ab 1.9.2020 gelten strengere Regeln für die Typprozess von Pkw. Zudem sind verpflichtende Nachprüfungen bereits zugelassener Fahrzeuge und strengere Kontrollen von technischen Prüfdiensten und nationalen Genehmigungsbehörden vorgeschrieben.

Seit 1.9.2018 gelten neue Testverfahren für Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß: Ein verbesserter Rollenprüfstandstest (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure – WLTP) und ein Straßentest für den Stickoxidausstoß (Real Driving Emissions – RDE) sollen die Angaben verlässlicher machen. Nachmessungen sind notwendig und entdecktes Fehlverhalten muss in Zukunft streng sanktioniert werden, um wirklich abschreckend zu sein.

Beim Kraftstoffverbrauch müssen die Angaben durch zusätzliche Straßenmessungen realistischer werden.

❖ **Die Einführung der Musterfeststellungsklage ist ein Meilenstein für Verbraucher und eine Chance für betroffene Verbraucher, ihr Recht durchzusetzen.**

Die neue Bundesregierung hat die Musterfeststellungsklage (MFK) im Sommer 2018 beschlossen, die nun zum 1.11.2018 in Kraft treten wird. Geschädigte des VW-Skandals können so noch vor Inkrafttreten der Verjährung (31.12.2018) gebündelt ihre Rechte geltend machen. Die Musterfeststellungsklage ist ein Meilenstein für Verbraucher.

Der vzbv sieht aber auch einige kritische Punkte, zum Beispiel die eng gefasste Klagebefugnis. Ein nächster Schritt muss nun der „New Deal for Consumers“ auf europäischer Ebene sein. Der vzbv teilt die Annahme der EU-Kommission, dass das größte Defizit im Verbraucherrecht bei der Schadenskompensation besteht und begrüßt daher den Vorschlag der EU-Kommission.

❖ **Einrichtung des Beirats beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist ein wichtiger Schritt, um die Behörde transparenter und verbraucherfreundlicher zu machen.**

Das KBA muss als Zulassungsbehörde finanziell und personell unabhängig von der Autoindustrie sein und ebenso weisungsunabhängig wie etwa der Bundesrechnungshof. Im Nachgang des Dieselskandals wurden die KBA-Bereiche Typgenehmigung und Marktüberwachung getrennt, das ist positiv. Eine vollkommen unabhängige Finanzierung würde darüber hinaus Interessenkonflikte verhindern.

Die Schaffung eines KBA-Beirates mit konstituierender Sitzung am 25.9.2018 ist ein wichtiger Schritt, um den Verbraucherschutz in der Behörde zu stärken. Der Beirat wird das KBA beraten, um bei Typgenehmigungen und der Marktüberwachung Verbraucherinteressen stärker zu berücksichtigen und mehr Transparenz herzustellen.

❖ **Neue Verantwortungskultur in der Autoindustrie bisher Fehlanzeige.**

Zwar haben die Autohersteller sich verpflichtet, Software-Updates für insgesamt 5,3 Millionen Diesel-Pkw der Emissionsklassen Euro 5 und 6 anzubieten, um den Schadstoffausstoß zu reduzieren. Die Umsetzung aber stockt weiterhin und die Appelle des Bundesverkehrsministers zu mehr Eile laufen ins Leere.

Lediglich die gewährte Umtausch-Prämie funktioniert. Sie setzt für Dieselbesitzer einen Anreiz zum Kauf moderner Autos. Sie kurbelt zugleich den Umsatz der Industrie und deren Abverkauf von Euro-6-Diesel-Fahrzeugen an.

Die deutsche Automobilindustrie hat darüber hinaus 250 Millionen Euro in den Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ eingezahlt. Trotz dieser Eingeständnisse übernimmt die Autoindustrie keine hinreichende Verantwortung für die Folgen des Abgasskandals. So stehen weiterhin freiwillige Entschädigungen für die Betroffenen aus, ebenso fehlt das Angebot an die von Fahrverboten Betroffenen, eine technische Nachrüstung mit SCR-Katalysatoren auf Kosten der Hersteller durchzuführen.

EINE FIKTIVE GESCHICHTE AUS DEM VERBRAUCHERALLTAG

Familie Schmidt hat sich 2015 einen Neudiesel gekauft, Schadstoffklasse Euro 5. Eine Investition für einen langen Zeitraum, so der ursprüngliche Plan. Doch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes wird klar, dass Frau Schmidt vielleicht mit dem relativ neuen Wagen demnächst nicht mehr nach Stuttgart zur Arbeit pendeln kann. Das Auto noch schnell abzustoßen, hat nicht funktioniert, die Restwerte für Diesel sind zu stark gefallen. Nun ärgert sich Familie Schmidt, damals den Versprechungen des Händlers geglaubt und einen vermeintlich sauberen Diesel gekauft zu haben. Die letzte Hoffnung besteht nun in einer technischen Nachrüstung des Fahrzeuges, um auch weiterhin in die Innenstadt fahren zu können. Hier erwartet Familie Schmidt ein Angebot des Herstellers. Denn schließlich hat der ihnen ein Fahrzeug geliefert, das auf der Straße anscheinend doch nicht so sauber ist und nur wenige Jahre nach dem Kauf deswegen nicht mehr richtig genutzt werden kann.

DIESELSKANDAL – WICHTIGE FRAGEN AUS VERBRAUCHERSICHT

Fahrverbote – wer ist betroffen?

In Deutschland sind derzeit knapp 46 Mio. Pkw zugelassen, davon rund 14 Mio. Dieselaautos. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27.2.2018 könnten ab sofort rund 10,5 Mio. Fahrzeuge mit Fahrverboten belegt werden (Diesel mit Euro 4 und älter sowie Benziner mit Euro 2 und älter). Ab September 2019 könnten auch Fahrverbote für weitere 5,9 Mio. Fahrzeuge folgen (Diesel mit Euro 5). In Summe sind also 16,4 Mio. Fahrzeuge potenziell von Fahrverboten betroffen. Ob auch Euro 6-Diesel, die auf der Straße teilweise ebenfalls sehr hohe Stickoxidemissionen aufweisen, irgendwann betroffen sein werden, lässt sich derzeit noch nicht absehen.

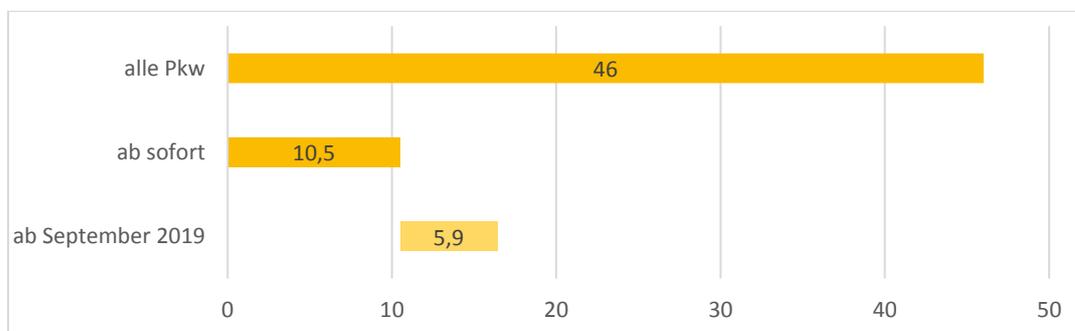


Abbildung: Potenziell von Verkehrsverboten betroffene Pkw in Millionen

Hardware-Nachrüstung oder Software-Update – was hilft Verbrauchern?

Die verpflichtenden Software-Updates für Dieselaautos aus dem Volkswagenkonzern und die freiwilligen Updates der anderen Hersteller werden den Stickoxidausstoß der Fahrzeuge um lediglich 20 bis 30 Prozent senken. Um Fahrverbote zu vermeiden, ist das wahrscheinlich zu wenig.

Laut Umweltbundesamt (UBA) kann eine Hardware-Nachrüstung jedoch (je nach Modell unterschiedlich) eine Senkung um bis zu 95 Prozent erreichen². Aus Sicht des vzbv kann deshalb nur eine Hardware-Nachrüstung Dieselbesitzer effektiv vor Fahrverboten schützen und muss deswegen so schnell wie möglich angeboten werden.

Diesel nachrüsten – was bedeutet das für Halter?

Die Nachrüstung von Dieselaautos mit moderner Abgasreinigung ist ein technisch komplexer Prozess. Werden Euro 5-Diesel mit einem modernen Abgassystem nachgerüstet, hat dies für die Halter zudem auch Auswirkungen im Betrieb und auf die Kosten für den Unterhalt des Fahrzeugs:

Der verbaute SCR-Katalysator (Selektive Katalytische Reduktion) verwendet zur Senkung der Stickoxidemissionen eine AdBlue genannte Flüssigkeit. Bei einer Fahrleistung von 15.000 km entstehen so Zusatzkosten für AdBlue von knapp 30 Euro. Zusätzlich steigt der Kraftstoffverbrauch durch das SCR-System nach ADAC-Tests um durchschnittlich fünf Prozent an, was ungefähr 54 Euro pro Jahr bedeuten würde.

Beide Mehrverbräuche, sowohl AdBlue als auch Kraftstoff, sind neu für die Dieselbesitzer und waren beim Kauf der Fahrzeuge nicht bekannt. Die Hersteller sollten deshalb die Mehrkosten, zumindest anteilig und möglichst kundenfreundlich geregelt, übernehmen und nicht auf Verbraucher abwälzen.

Die zu erwartenden Kosten für eine Hardware-Nachrüstung sind momentan noch schwer zu beziffern. Grundsätzlich kommt es auf das Fahrzeug und die jeweilige Nachrüst-Variante an. Laut Anbietern von Nachrüstsystemen sind Kosten zwischen 1.400 und 3.300 Euro zu erwarten (inkl. Material, Lohn und Mehrwertsteuer). Die Kosten könnten durch Skaleneffekte sinken, sollte es zu einer massenhaften Nachrüstung kommen. Die Kosten sollten jedoch nach Auffassung des vzbv von den Verursachern, also den Herstellern, getragen werden und nicht den Haltern aufgebürdet werden.

Kontakt

Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.
Markgrafenstraße 66
10969 Berlin
www.vzbv.de

Team Mobilität und Reisen
mobilitaet@vzbv.de

² https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/dokumente/uba_bericht_nachruetzung_ii_0.pdf