

VIER JAHRE ABGASSKANDAL: VERBRAUCHER BESSER SCHÜTZEN

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 Daimler aufgedeckt wurden, verunsichern Verbraucherinnen und Verbraucher¹.

Mit dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom Februar 2018 sind Dieselfahrverbote in Städten mit hoher Schadstoffbelastung grundsätzlich erlaubt. Einige Städte haben diese mittlerweile eingeführt, weitere stehen kurz davor. Betroffene Verbraucher haben den Schaden. Sie fühlen sich von Herstellern getäuscht und von politischen Entscheidungsträgern alleingelassen.

Vier Jahre sind seit dem Bekanntwerden der Manipulation durch Volkswagen vergangen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) zieht auch dieses Jahr wieder Bilanz aus Verbrauchersicht und weist auf bestehenden Handlungsbedarf hin, um weiteren Schaden von Verbrauchern abzuwenden:

❖ **Bundesregierung und Autohersteller haben Fahrverbote nicht verhindert.**

Die Manipulationen der Autohersteller und die seit Jahren überschrittenen EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid in vielen Städten hätten eine deutlich konsequenter und schnellere Reaktion der Bundesregierung erfordert. Das Sofortprogramm „Saubere Luft“ wurde erst im November 2017, also mehr als zwei Jahre nach Bekanntwerden des Abgasskandals beschlossen. Die dort vorgesehenen, zum Teil zielführenden Maßnahmen kamen zu spät, um die Luftqualität ausreichend zu verbessern.

Ebenso haben die Software-Updates der betroffenen Dieselautos nicht die erhoffte Wirkung gezeigt. Die Entwicklung, Genehmigung und das Aufspielen der behördlich vorgeschriebenen Updates für die Fahrzeuge aus dem Volkswagen-Konzern dauerten deutlich länger als erhofft. Die freiwilligen Updates, die die deutschen Hersteller im Rahmen des Dieseldiebstahls 2017 zugesichert haben, werden zudem von den Kunden in deutlich geringerem Umfang angenommen, als seitens der Hersteller prognostiziert.

Eine lange aufgestellte Forderung des vzbv, die rechtlichen Rahmenbedingungen für Hardware-Nachrüstungen von Diesel-Pkw zu schaffen, wurde sehr spät erfüllt.

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.

Erst im Dezember 2018 hat das Verkehrsministerium die technischen Anforderungen veröffentlicht, nach denen solche Systeme entwickelt werden können. Die ersten marktreifen Systeme wurden im August 2019 präsentiert.

In der Folge haben mittlerweile drei Städte Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge eingeführt: Hamburg, Stuttgart und Darmstadt. Hamburg und Darmstadt setzen dabei auf streckenbezogene Fahrverbote. Dabei sind nur wenige Straßen bzw. Straßenabschnitte betroffen. Die Auswirkungen für die Dieselbesitzer in den beiden Städten halten sich so in Grenzen, da die betroffenen Straßen umfahren werden können. Gleichzeitig führt dies aber zu mehr Verkehr und schlechter Luft auf bisher wenig belasteten Straßen.

Als einzige Stadt hat bisher Stuttgart ein zonales Fahrverbot für ältere Diesel eingeführt. Dabei ist das gesamte Stadtgebiet betroffen. Auf diese Weise werden Ausweichverkehre und somit neue Belastungsschwerpunkte vermieden. Bisher gilt in Stuttgart aber lediglich ein Einfahrtsverbot für ältere Diesel (Euro 4 und älter), eine Ausweitung auf Euro-5-Diesel wird gerade diskutiert. Im Jahresverlauf ist mit Fahrverboten in weiteren Städten zu rechnen.

Hardware-Nachrüstungen kommen für viele Betroffene zu spät.

Laut Umweltbundesamt (UBA) kann eine Hardware-Nachrüstung den Stickoxid-Ausstoß eines Diesel-Pkw um bis zu 95 Prozent senken und schützt somit effektiv vor Fahrverboten. Nach anfänglicher Ablehnung und dem Fokus auf Software-Updates hat das Verkehrsministerium erst spät eingelenkt und technische Vorgaben gemacht, was Nachrüstsyste leisten müssen. Demnach müssen die Systeme einen Stickoxidausstoß von 270 mg/km unterschreiten, realitätsnah auf der Straße gemessen und nicht im Labor. Gleichzeitig wurde festgelegt, dass die nachgerüsteten Autos maximal sechs Prozent mehr Kraftstoff verbrauchen dürfen. Ein Kraftstoffmeherverbrauch ist technisch notwendig, die Vorgabe soll aber die Folgekosten für Verbraucher begrenzen.

Die Autohersteller und der Bundesverkehrsminister stehen der Hardware-Nachrüstung skeptisch gegenüber. Zwar haben Daimler und Volkswagen eine Beteiligung an den Kosten der Nachrüstung zugesagt, technische Informationen für die Nachrüster, die die Wirksamkeit der Systeme verbessern könnten, wurden jedoch nicht bereitgestellt. BMW lehnt eine finanzielle Beteiligung mit der Begründung, dass sie nicht manipuliert haben, nach wie vor ab. Die ausländischen Hersteller verweigern jegliche Beteiligung.

Die Kosten einer Hardware-Nachrüstung unterliegen großen Spannen. Sie können je nach Nachrüster und Fahrzeugmodell zwischen 2.000 und 3.600 Euro inklusive Einbau betragen. Daimler und Volkswagen bezuschussen die Nachrüstung mit maximal 3.000 Euro (brutto), dies jedoch nur für Fahrzeughalter in sogenannten Schwerpunktregionen. Nach wie vor nicht abschließend geklärt sind die Garantiefragen einer Hardware-Nachrüstung. Zwar muss der Nachrüstanbieter ein funktionierendes System für mindestens 100.000 Kilometer Laufleistung bzw. eine Lebensdauer von 5 Jahren garantieren. Sollten jedoch Schäden am Fahrzeug auftreten, bei denen nicht hundertprozentig klar ist, ob die Hardware-Nachrüstung zum Teil ursächlich war, kann dies zu bösen Überraschungen für die Halter folgen. Hier

sind weitreichende Garantievereinbarungen zwischen Nachrüster und Fahrzeughersteller notwendig, die das Risiko für die Dieselbesitzer minimieren.

Sowohl Volkswagen wie auch Daimler haben Internetseiten und FAQs veröffentlicht, wo sie allgemein über Hardware-Nachrüstungen informieren, die Beantragung des Zuschusses erläutern und bei Volkswagen den entsprechenden Vordruck anbieten. Bei Daimler muss erst eine Vorprüfung durchgeführt werden, um die entsprechenden Antragsunterlagen zu erhalten. In fast identischem Wortlaut weisen die beiden Unternehmen aber darauf hin, dass die Nachrüstung für die Unternehmen nicht die sinnvollste Maßnahme darstellt und der Halter Risiken bezüglich Gewährleistung oder Garantien eingeht. Statt aktiv an der Verbesserung der Situation mitzuarbeiten, diskreditieren die beiden Unternehmen implizit eine sinnvolle Maßnahme. Auch hier steht der Kunde nicht im Fokus des unternehmerischen Handelns.

Informationen für betroffene Dieselbesitzer sind unzureichend.

Die Nachrüstung von Dieselaufos mit moderner Abgasreinigung ist ein technisch komplexer Prozess. Zudem ergeben sich Auswirkungen für den Betrieb und auf die Kosten für den Unterhalt des Fahrzeugs. Neben dem technisch bedingten, zusätzlichen Kraftstoffverbrauch, welcher nach einem Test des ADAC bei 5 Prozent zu Mehrkosten von etwa 54 Euro pro Jahr führt, gilt dies auch für AdBlue. Dies ist die Flüssigkeit, die das Stickoxid aus dem Abgas löst. Bei einer Fahrleistung von 15.000 km entstehen so Kosten für AdBlue von knapp 30 Euro.

Die interessierten Dieselbesitzer müssen vor der Nachrüstung umfassend über die technischen und finanziellen Folgen informiert werden. Neben den Nachrüstanbietern, die proaktiv und einfach darüber aufklären müssen, ist hier auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in der Pflicht. Auf seiner Internetseite müssen Verbraucher Informationen über die zu erwartenden Auswirkungen erhalten. Verbraucherrelevante Details der Genehmigung durch das KBA, wie die Wirksamkeit der Nachrüstung, den zu erwartenden Kraftstoffmehrverbrauch und die Höhe des AdBlue-Verbrauchs, sind so detailliert wie möglich zu geben. Vergleiche zwischen verschiedenen Anbietern und ihren Lösungen müssen möglich sein. Die Dieselbesitzer müssen in die Lage versetzt werden, eine fundierte Entscheidung treffen zu können, ob und, wenn ja, welche Nachrüstung infrage kommt.

Sollten nach der Genehmigung Probleme mit Nachrüstlösungen auftreten, muss das KBA umgehend und so detailliert wie möglich auf seiner Homepage darüber informieren.

❖ **Die Einführung der Musterfeststellungsklage ist ein Meilenstein für Verbraucher.**

Die von der Bundesregierung im Sommer 2018 beschlossene Musterfeststellungsklage (MFK) trat am 01.11.2018 in Kraft. Am gleichen Tag reichte der vzbv in Kooperation mit dem ADAC die erste MFK überhaupt gegen VW am Oberlandesgericht (OLG) Braunschweig ein. Geschädigte des VW-Skandals hatten damit die Möglichkeit, ihre Ansprüche durch Anmeldung zum Klageregister gebündelt geltend zu machen und so der Verjährung zu entgehen. Nach Angaben des Bundesamts für Justiz haben bislang mehr als 430.000 Betroffene diese Gelegenheit genutzt. Die Musterfeststellungsklage ist ein Meilenstein für Verbraucher, die aber im Sinne einer Leistungsklage zu verbessern ist.

❖ **Die Einrichtung des Beirats beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist ein erster wichtiger Schritt zu mehr Transparenz.**

Die Schaffung des Beirats beim Kraftfahrt-Bundesamtes ist ein wichtiger Schritt, um den Verbraucherschutz in der Behörde zu. Der Beirat berät das KBA, um bei Typgenehmigungen und der Marktüberwachung Verbraucherinteressen stärker zu berücksichtigen und mehr Transparenz herzustellen. Um Verbraucherschutz zu stärken, sollte der Auftrag des KBA um das Aufsichtsziel Verbraucherschutz erweitert werden.

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.

❖ **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. So ist zum Beispiel Audi erheblich in Verzug. Obwohl das Kraftfahrtbundesamt bereits Ende 2017 angeordnet hatte, dass Audi Softwaremanipulationen aus seinen Dieselmotoren zu entfernen habe, hat das Unternehmen noch keine vollständigen Antragsunterlagen vorgelegt. Deshalb können die notwendigen Software-Updates noch nicht freigegeben werden.

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. Mit Daimler und Volkswagen haben mittlerweile zwar zwei Hersteller eine finanzielle Beteiligung an Hardware-Nachrüstungen zugesagt. Aller-

dings sind die Verfahren nicht verbraucherfreundlich, teilweise sogar abschreckend. Eine Aussage zur Kostenübernahme von BMW und ausländischen Fahrzeugherstellern steht aber noch aus.

FORDERUNGEN DES VZBV:

1. Das Sofortprogramm „Saubere Luft“ muss fortgeführt und ausgebaut werden. Kommunen brauchen weiterhin Unterstützung durch den Bund, um die Luftqualität zu verbessern und umweltverträgliche Angebote wie den ÖPNV auszubauen. Die Autoindustrie sollte sich weiterhin an der Fortführung finanziell beteiligen.
2. Bei der Hardware-Nachrüstung müssen die Fragen nach Gewährleistung und Garantien verbraucherfreundlich und umfassend geregelt werden. Die Nachrüsthersteller und die Automobilunternehmen müssen dahingehend eindeutige Regeln festlegen, um keinerlei technisches oder finanzielles Risiko auf die Fahrzeughalter abzuwälzen. Bei der Entwicklung von Nachrüstsystemen müssen Hersteller und Nachrüstentwickler eng kooperieren.
3. Die finanzielle Förderung der Hardware-Nachrüstung durch die Autohersteller darf nicht nur für Fahrzeughalter bestimmter „Schwerpunktregionen“ gelten, sondern muss allen Dieselpesitzern zugänglich gemacht werden. Zudem müssen auch alle anderen Hersteller dem Beispiel von Volkswagen und Daimler folgen und ihren Kunden eine finanzielle Unterstützung des nachträglichen Einbaus einer modernen Abgasreinigung anbieten.
4. Das KBA muss im Sinne einer größtmöglichen Transparenz alle Dokumente herausgeben, die im Zusammenhang mit Rückrufen wegen unzulässiger Abschalteinrichtungen relevant sind. Es ist nicht verbraucherfreundlich, wenn betrogene Verbraucher erst langwierig auf Akteneinsicht klagen müssen, um vor Zivilgerichten die Unzulässigkeit von Abschalteinrichtungen beweisen zu können. Auch für eine einheitliche Rechtsanwendung ist es erforderlich, dass die Verwaltung ihre Bescheide mit Wirkung gegenüber Verbrauchern öffentlich macht – wenigstens klagebereiten Verbrauchern. Zivilgerichte müssen behördliche Entscheidungen mit solcher Breitenwirkung nachvollziehen können.

Kontakt

Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.

Team Mobilität und Reisen
mobilitaet@vzbv.de

Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin
www.vzbv.de