

Feind Auto – Bänder stehen still

Die Folgen der Dieselkrise erreichen die Produktionshallen. Lieferstopps allenthalben: VW hatte schon vor längerem Produktionsstopps angekündigt. Für das Werk in Emden wurden zwölf Tage Kurzarbeit beantragt. Außerdem werden die Werksferien um fünf Tage verlängert.

Bei Audi werden die Bänder in Ingolstadt und in Neckarsulm still stehen. In Neckarsulm, mit knapp 17.000 Beschäftigten einer der größten Arbeitgeber in der Region Heilbronn, sollen sogar die Werksferien um bis zu zehn Tage verlängert werden. Bei Audi in Neckarsulm trägt das Unternehmen die Hälfte der Kosten. Die produktionsfreien Tage sollen zur Hälfte über Arbeitszeitkonten der Mitarbeiter und zur Hälfte über Zeitgutschriften des Unternehmens getragen werden.

BMW stoppt ebenfalls eine Reihe von Modellen und kann einige Typen mit Benzinmotor nicht mehr liefern. Auch Daimler stoppt die Auslieferung einer Reihe von Dieselfahrzeugen. Jetzt muss sich auch Opel kritischen Fragen zu einigen seiner Euro-6-Modellen stellen. Dort soll die Software auch dafür sorgen, dass die Abgasreinigung teilweise abgeschaltet wird. Wie Bild am Sonntag berichtete, sollen weltweit 60.000 Dieselfahrzeuge der Modell Cascada, Insigna und Zafira mit der Abgasnorm 6 betroffen sein – davon 10.000 Autos aus Deutschland. Die aktuelle Produktion sei allerdings nicht betroffen.

Das wundert nicht wirklich, denn kein Hersteller weltweit war seinerzeit in der Lage, die drastisch reduzierten Normen zu erfüllen. Eine serienreife Technik gab es nicht. Jetzt ist das Problem gelöst, bei Fahrzeugen nach der Norm Euro 6 d Temp kommt aus dem Auspuff praktisch kein Feinstaub und kaum NOx heraus. Die neuen Wagen werden nach und nach die älteren ersetzen; es spricht nichts für solche Hauruck-Aktionen, wie sie überall geplant werden und zu gewaltigen Wertverlusten geführt haben.

Es muss vielmehr eine Diskussion über Sinn und Unsinn solcher Grenzwerte einsetzen. Mit Fragen der Gesundheit haben sie schon lange nichts mehr zu tun. Die Luft in unseren Städten ist in den vergangenen Jahren dank neuer Verbrennungstechnologien, Filtern an Kraftwerken und Autos sauber geworden.

Es soll der Schlüsselindustrie Deutschlands an den Kragen gehen. Interessant, sich anzusehen, wo die Politiker begeistert Fahrverbote aussprechen: in rot-grün – auch schwarz – regierten Städten oder Ländern wie Hamburg, Aachen oder Baden-Württemberg. München bemüht sich auch sehr. Die Zahl der »vorzeitigen Toten« hängt offenbar von Parteibuch und Einstellung ab.

Dies alles auch, weil sich NGOs und Abmahnvereine wie die Deutsche Umwelthilfe (DUH) auf Kosten der in der Autoindustrie arbeitenden Menschen bereichern. Sie erzählen immer noch ihre Schauernmärchen von Zehntausenden von Toten aufgrund angeblich zu hoher Stickoxid-Werte. Belegt ist nichts davon.

Doch das Geschäftsmodell der DUH ist so gewinnbringend, dass DUH-Chef und

Vielflieger Jürgen Resch seit einiger Zeit davon spricht, man müsse den NO₂-Grenzwert von 40 µ/m³ Luft auf 20 µ/m³ verringern. Diese Werte liegen so nahe an den natürlichen Werten und haben den Vorteil, dass immer eine Überschreitung gemessen werden kann, und die DUH lauthals neues Geschrei vom Zaun brechen kann.

So werden weiterhin die DUH-Kassen gefüllt und die amerikanischen Anwälte der internationalen NGOs von »ClientEarth« zufrieden gestellt. Die haben schließlich einiges in die DUH investiert und wollen Resultate sehen. Und als zimperlich sind amerikanische Anwälte nicht gerade bekannt.

Nächster Showdown findet in Düsseldorf statt. Dort will die demokratisch durch nichts legitimierte DUH Fahrverbote zum 1. Januar 2019 durchsetzen. Am 21. August wird vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf über die Zwangsvollstreckung eines Diesel-Fahrverbotes verhandelt. Die hatte die DUH beantragt und sogar lautstark mit härteren Aktionen wie zum Beispiel Zwangshaft gegen Ministerpräsident Armin Laschet (CDU) gedroht, sollte das Fahrverbot nicht kommen. Verhandelt werden dürfte hinter verschlossenen Türen vor allem über den Begriff »Verhältnismäßigkeit«, den das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ausdrücklich einbezieht.

Aus Brüssel kommt Entlastung für Volkswagen. Der Konzern ist offenbar hinreichend gemolken. Die Europäische Kommission und die nationalen Verbraucherschutzbehörden veröffentlichten ihre Schlussfolgerungen zu der VW-Rückrufaktion. Brüssel würdigte »die Bemühungen des VW-Konzerns zur Festigung des Vertrauens in die Rückrufaktion sowie die erheblich verbesserten Verbraucherinformationen«.

Die Instandsetzungsquote liegt nun bei 80 %, und der Konzern hat sich verpflichtet, die kostenfreie Aktualisierung und die Gewähr hinsichtlich der Behebung von Problemen, die danach auftreten könnten, bis Ende 2020 fortzusetzen. Die Kommission und die Verbraucherschutzbehörden bedauerten jedoch, dass das Unternehmen für nach der Aktualisierung auftretende Probleme keine eindeutige und uneingeschränkte Gewähr bietet.

Věra Jourová, EU-Kommissarin für Justiz, Verbraucher und Gleichstellung, erklärte dazu: »Wir haben uns sehr dafür eingesetzt, dass VW gegenüber den vom Dieseltgate-Skandal betroffenen Verbrauchern in der EU eine entgegenkommendere Haltung einnimmt. VW hat den mir zugesagten Aktionsplan erfüllt, mehr aber nicht. Dies macht erneut deutlich, dass in der EU strengere Vorschriften über individuelle Rechtsbehelfe und insbesondere Sammelklagen erforderlich sind.«

In ihren Schlussfolgerungen sind sich die Europäische Kommission und die Verbraucherschutzbehörden einig, dass die von Volkswagen ergriffenen Maßnahmen bisher zu positiven Entwicklungen in Bezug auf die verfügbaren Online-Informationen geführt haben. So sind inzwischen umfassende Fragen und Antworten und Videoclips zu den Gründen für die Aktualisierung, zur Art und Weise, wie man sie vornehmen lassen kann, und zu der vertrauensbildenden Maßnahme im Netz zu finden.

Andererseits gebe Volkswagen keine eindeutige und uneingeschränkte Gewähr

dafür, dass die Aktualisierung die Leistung der Fahrzeuge nicht beeinträchtigt.

Die EU-Kommission weiter: »Der VW-Konzern hat sich verpflichtet, auf alle Beschwerden, die von Verbrauchern im Anschluss an die Reparatur vorgebracht werden, zu reagieren. Verbraucher, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung Probleme feststellen, werden gebeten, sich an ihre örtlichen Händler zu wenden. Falls ihnen dort keine Hilfe gewährt werden sollte, haben sie die Möglichkeit, bei den für die Rückrufaktion zuständigen nationalen Kontaktstellen der Volkswagen-Gruppe eine förmliche Beschwerde einzulegen und ihre nationale Verbraucherschutzorganisation zu informieren.«

Freuen kann sich der Staat: Er kassiert ab September deutlich mehr KfZ-Steuern. Denn die Rufe nach »realistischen« Verbrauchswerten haben unter anderem zur Folge, dass die neuen Messverfahren einen höheren CO₂-Ausstoß ergeben. Ein Teil der Kraftfahrzeug-Steuer wird nach dem CO₂-Gehalt im Abgas berechnet. Der steigt auf dem Papier – und damit auch die Kosten für die Autofahrer, ohne dass sich am tatsächlichen Abgas-Ausstoß viel ändert. Denn die bisherigen Messverfahren sollten nichts als Angaben unter vergleichbaren Bedingungen liefern. Dass die nicht viel mit der Realität zu tun haben, weiß jeder.

Denn die realen Verbrauchswerte waren und sind immer abhängig vom Gaspedal des Fahrers. Drückt der mehr oder weniger aufs Pedal, verbraucht er mehr oder weniger Sprit. Nur bezahlt er jetzt deutlich mehr Steuern.

Der Beitrag erschien zuerst bei TICHYS Einblick [hier](#)