

Antworten

Leser fragen, die Redaktion recherchiert



Die Riesenkrise. VW kommt nicht zur Ruhe. Johannes Kaufmann (links) berichtet über die Zulassungsprüfungen des Kraftfahrtbundesamtes. Andreas Schweiger befragte einen Marketing-Experten über die Auswirkungen. Katharina Vössing behandelt die Abwesenheit von VW-Verantwortlichen in der Jauch-Talkshow. Knut Pries führt belgische Forderungen an. Und Michael Ahlers beschreibt die Haltung der Landesregierung.

Kraftfahrtamt soll nun Abgase selber prüfen

Die Nachprüfungen betreffen nicht nur VW.

Unser Leser
Dirk Volkmann
aus Königslutter fragt:

Führt das Kraftfahrtbundesamt bei der Neuzulassung eigene Abgasmessungen durch, oder prüft sie die Herstellerangaben nur auf Plausibilität?

Die Antwort recherchierte
Johannes Kaufmann

Braunschweig. Typengenehmigungen und Betriebserlaubnisse für Fahrzeuge – mit diesen Dingen beschäftigt sich das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg. Eigentlich. Derzeit wird das Amt aber mit so vielen Anfragen zum VW-Abgas-Skandal überschwemmt, dass die Pressestelle kapituliert hat. Fragende Journalisten werden an das Bundesverkehrsministerium weitergeleitet.

Auch dort werden Fragen längst nicht mehr direkt beantwortet. Stattdessen wird auf gesammelte Informationen zum Skandal verwiesen. Darin heißt es zur Frage unseres Lesers: „Unabhängige Kontrollen von Fahrzeugen aller Hersteller finden regelmäßig statt – entweder durch unabhängige Gutachter, die vom Kraftfahrtbundesamt beauftragt werden oder durch das Kraftfahrtbundesamt selbst. Dies erfolgt in Form von Stichproben.“

Sprich: Das KBA führt keinesfalls bei allen Neuzulassungen eigene Abgasmessungen durch. Stattdessen lässt sich die Behörde vom Hersteller Daten vorlegen, die sie anhand von Stichproben prüft, und zwar im „gesetzlichen Fahrzyklus“, also auf dem Rollenprüfstand.

Mit Bezug zum aktuellen Skandal erklärte Verkehrsminister Ale-

xander Dobrindt vor einigen Tagen im Bundestag: „Ich habe das Kraftfahrtbundesamt angewiesen, strenge Nachprüfungen bei Volkswagen durch unabhängige Gutachter vorzunehmen.“ Das beziehe sich auch auf Autos anderer Hersteller und solle sowohl auf der „Rolle“ als auch im realen Straßenverkehr stattfinden.

Das führt zum Kern des Problems: den Prüfmechanismen. Die Abgasmessungen auf dem Prüfstand nach vorgegebenen Fahrzyklen stehen schon lange in der Kritik. Seit 2011 beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe der EU-Kommission mit der Entwicklung eines neuen Verfahrens für den Test im Realverkehr. Dobrindt zufolge sind sich alle Verkehrsminister der EU einig, dass neue Prüfmechanismen nötig seien.

Wie nötig, das zeigt die Untersuchung der amerikanischen Umweltgruppe International Council on Clean Transportation (ICCT) aus dem Frühjahr 2014, die den Anstoß für den aktuellen Skandal gab. Im Durchschnitt lagen die Emissionen der 15 in verschiedenen Tests überprüften Fahrzeuge um das Siebenfache über der Euro-6-Norm von 80 Milligramm Stickoxiden pro Kilometer.

Die Konsequenzen des Skandals sind indes noch nicht absehbar. Zwar versprach Verkehrsminister Dobrindt, dass „Verbraucherinteressen vollumfänglich berücksichtigt“ würden, der Skandal also nicht „zulasten der Kunden“ gehen dürfe. Gleichzeitig drohte aber das KBA bereits, dass den betroffenen Fahrzeugen der Verlust der Zulassung drohe, sollte es VW nicht gelingen, die Emissionen unter den Grenzwert zu senken. Das betraf 2,8 Millionen Fahrzeuge in Deutschland.

Auch über Fahrverbote in Innenstädten wird spekuliert. Deutschland wurde bereits mehrfach von der EU-Kommission ermahnt, für geringere Stickoxid-Werte in den Städten zu sorgen.

Grenzwerte und Messergebnisse der Stickoxid-Emissionen von Dieselfahrzeugen

EU-(6)-Norm

80 mg/km

EU-(5)-Norm

180 mg/km

Durchschnittliche Stickoxid-Emissionen bei 15 untersuchten Dieselfahrzeugen

ca. 560 mg/km

Stickoxid-Emissionen des VW Jetta (von - bis)

von ca. 465 bis ca. 1085 mg/km

Quelle: International Council on Clean Transportation

Grafik: Erwin Klein

„VW muss rasch aufklären“

Marketingexperte Professor Markus Voeth: Verzögerungen beschädigen das VW-Image.

Wolfsburg. Um die finanziellen Folgen des Abgasskandals aufarbeiten zu können, hat Volkswagen bereits Milliardenrückstellungen angekündigt. Unklar ist allerdings noch, wie sich die Käufer verhalten. Ein Einbrechen der Märkte könnte für Volkswagen verheerende Folgen haben. Ob und wie diese Entwicklung zu vermeiden ist, erläutert Professor Markus Voeth, der an der Universität Hohenheim am Institut für Marketing und Management forscht und lehrt, im Gespräch mit Andreas Schweiger.

Herr Professor Voeth, auf Volkswagen rollen nun zwar Schadenersatzforderungen und womöglich Strafzahlungen zu. Doch wäre eine Zurückhaltung der Autokäufer nicht viel gefährlicher, weil sie schwerer zu kalkulieren und in den wirtschaftlichen Auswirkungen dramatischer wäre?

Ja. Das Problem sind nicht mögliche Strafzahlungen. Es muss Volkswagen vielmehr gelingen, die Schäden an der Image- und Vertrauensfront auf Null zu stellen.

Wie kann das gelingen?

Der Konzern muss es unbedingt vermeiden, eine Salamtaktik zu verfolgen und die wahren Ausmaße des Skandals scheinbar unbekanntzumachen. Stattdessen müssen alle Fakten so schnell wie möglich auf den Tisch, um das Thema rasch loszuwerden.

Aber ist das Image von Volkswagen nicht schon zu stark beschädigt?

Nicht nur das Image von Volkswagen, sondern das der gesamten Autoindustrie und der Marke „Made in Germany“ nimmt Schaden. Allerdings haben Verbraucher meist nur ein kurzes Gedächtnis.

Sie haben den Skandal also in ein paar Wochen vergessen?

Ich formuliere es anders: Die Kunden wollen einfach nicht, dass ihnen der Autokauf Grauen bereitet. Arbeitet Volkswagen den Skandal rasch auf, dann wird sich auch die gesamte Situation wieder beruhigen – einschließlich der Kunden. Dazu sollte es gehören, dass Volkswagen in den nun zu erwartenden Schadenersatzprozessen rasch Vergleiche mit den Kontrahenten anstrebt.

Erwarten Sie, dass die Verkaufszahlen von Volkswagen zurückgehen?

Ja, weil das Image negativ beein-



Ein Ehepaar lässt sich beim Autokauf beraten.

Foto: Thinkstock/Getty Images



„Arbeitet VW den Skandal rasch auf, wird sich auch die Situation wieder beruhigen – einschließlich der Kunden.“

Professor Markus Voeth,
Universität Hohenheim

flusst ist. Gerade das Image spielt im Autogeschäft eine zentrale Rolle. Der Fall Opel zeigt doch, was es heißt, wenn das Image systematisch zerstört wurde. Deshalb muss Volkswagen seine Krise so schnell wie möglich überwinden. Ich bezweifle allerdings, dass die Volkswagen-Verantwortlichen jetzt schon die gesamte Tragweite des Skandals überbli-

cken können. Deshalb muss auch die interne Aufarbeitung so schnell wie möglich Ergebnisse bringen. Je länger über den Skandal diskutiert wird, desto langfristiger wird das Vertrauen in Volkswagen beschädigt.

Welche Dimension hat der Abgaskandal für Sie?

Der Fall ist ganz besonders, weil es sich um einen großflächig organisierten Betrug zu handeln scheint. Damit stellen sich die Fragen, wie das in einem solchen Konzern geschehen konnte und warum es keine Reißleine gegeben hat.

Was meinen Sie?

Entweder gab es bei den betroffenen und verantwortlichen Menschen kein Unrechtsbewusstsein – oder es gab ein Klima der Angst, in dem sich niemand getraut hat, auf die Manipulationen hinzuweisen. Vermutlich wird es eine Mischung aus beiden Faktoren gewesen sein.

Wurde das Thema Abgasgesetzge-

bung nicht ernst genug genommen?

Themen wie Umwelt und Nachhaltigkeit sind bei den Autoherstellern oft nur ein Lippenbekenntnis und werden als eine Modeerscheinung betrachtet. Es fehlt die Ernsthaftigkeit. Das betrifft aber nicht nur Volkswagen. Nehmen Sie nur die Themen Hybrid- oder Elektro-Antriebe: Die Hersteller reden zwar viel darüber, gezeigt werden dann aber meist nur Autos mit noch mehr PS und noch mehr Komfort. Nachhaltigkeit spielt eine untergeordnete Rolle.

VW-Betriebsratschef Bernd Osterloh fordert einen Kulturwandel bei VW. Probleme sollen künftig offen angesprochen werden. Ist das das richtige Signal?

Im Prinzip schon. Volkswagen benötigt eine Kultur, die Fehler genauso akzeptiert wie Kritik. VW benötigt auch eine Emanzipation von hierarchischen Strukturen. Allerdings muss sich Herr Osterloh fragen, inwieweit auch die Arbeitnehmervertretung und damit er selber für die Werte gestanden haben, die nun kritisiert werden.

Wie viel Zeit benötigt ein kultureller Wandel?

Das geht nicht per Betriebsanweisung. Die aktuelle Unternehmenskultur hat sich über Jahrzehnte verfestigt. Um das zu verändern, vergehen Jahre. Außerdem muss das Management das Thema nachhaltig verfolgen, damit keine alten Mechanismen wieder greifen.

Bekommt der Skandal bei Volkswagen noch eine politische Dimension? Schließlich hat ein Unternehmen, an dem das Land Niedersachsen ein Fünftel der Stimmrechte hält, die Gesetze in den USA vorsätzlich umgangen. Noch dazu sitzt Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil im Aufsichtsratspräsidium, also im höchsten Kontrollorgan.

Es darf bei der Aufarbeitung des Skandals kein Tabu geben. Dazu gehört auch das Hinterfragen der Rolle des Aufsichtsrats. Volkswagen nimmt aufgrund seiner Eigentümerstruktur und der daraus resultierenden politischen Rückenbedeckung immer eine Sonderrolle ein, und VW weiß das. Der Staat muss sich fragen, ob seine Beteiligung an Volkswagen noch zeitgemäß ist – konkret meine ich die Einmischung der öffentlichen Hand in die Privatwirtschaft.

„Wir arbeiten derzeit in Brüssel an neuen, ehrlichen Messverfahren.“

Barbara Hendricks (SPD), Bundesumweltministerin



„Die Stadt wird bis auf Weiteres auf die Einstellung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verzichten.“

Klaus Mohrs (SPD), Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg



„Es gibt nun Chancen für mehr Technologie. Das sollte kein Nachteil sein für einen Katalysatorenhersteller.“

Kurt Bock, Vorstandschef von BASF



„Der Diesel ist eine Schlüsseltechnologie, um die CO₂-Flottenziele zu erreichen.“

Rolf Bulander, Bosch-Chef für den Bereich Mobilität

