

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Betrugsskandal um manipulierte Abgaswerte, für den die Führung des Volkswagen-Konzerns die Verantwortung übernehmen müssen, hat aufgrund der drastisch erhöhten Schadstoffbelastung sowohl die Umwelt als auch die Gesundheit von Millionen Menschen erheblich gefährdet. Der Abgasskandal bei VW gefährdet wegen der zu erwartenden berechtigten Straf- und Schadensersatzzahlungen auch tausende Arbeitsplätze und wird in vielen Kommunen zu einem drastischen Rückgang der Gewerbesteuereinnahmen führen. Dass diesem Betrug trotz einschlägiger Hinweise, die seit 2007 vorlagen, nicht nachgegangen wurde, offenbart zudem massive Defizite bei den staatlichen Kontrollbehörden.

Der Abgasskandal bringt den VW-Konzern in eine Krise, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Existenzangst versetzt. Der neue Konzern-Chef Matthias Müller kündigte letzte Woche bereits an, dass VW massiv einsparen müsse. Den Abbau von Arbeitsplätzen schloss Matthias Müller dabei explizit nicht aus. Weltweit arbeiten ca. 600.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für VW, allein in Deutschland sind es 160.000 Beschäftigte. Darüber hinaus arbeiten tausende Leiharbeitsbeschäftigte befristet in der Automobilindustrie, wie die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 18/5591) im August 2015 ergab. All diese Beschäftigten sorgen sich um ihren Arbeitsplatz, ihre Zukunft und die Sicherheit ihrer Familien.

Darüber hinaus bedarf es in der Gesamtwirtschaft mehr Schutz und Absicherung von befristet Beschäftigten, auch bei VW und den Zulieferern. Sollte es zu Kurzarbeit kommen, dann sind die Zeitarbeitsfirmen gezwungen, sich nach alternativen Arbeitsmöglichkeiten für ihre Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter umzusehen. Die Zahl der Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter, deren Zeitarbeitsverträge nicht verlängert werden, wird steigen. Die Folge ist der Absturz in Hartz IV. Zeitarbeitsfirmen müssen grundsätzlich wie alle Unternehmen in Krisenzeiten von den Regelungen zur Kurzarbeit Gebrauch machen können.

Die Führung des Volkswagen-Konzerns musste eingestehen, dass weltweit bei rund 11 Millionen – davon in Deutschland knapp 3 Millionen – Diesel-Pkw der Konzern-

Marken VW, Audi, Seat und Skoda eine manipulierte Software zur „Abgas-Nachbehandlung“ verwandt wurde. Sie wurde so programmiert, dass diese Pkw im Fall von Schadstoffmessungen auf dem Prüfstand auf einen spezifischen Fahrmodus umschalten, sodass bei Tests deutlich niedrigere Abgasemissionen gemessen werden als im normalen Fahrbetrieb. Die Führung des VW-Konzern legte am 3. September 2015 gegenüber der US-Umweltbehörde EPA das Geständnis ab, die spezielle Software zur künstlichen, zeitweiligen Reduktion der Abgaswerte seit mindestens sechs Jahren einzusetzen und sie gezielt zu dem Zweck verwandt zu haben, die Behörden zu täuschen (ZEIT ONLINE vom 4. Oktober 2015).

VW ist spätestens seit Mai 2014 darüber informiert, dass in einer wissenschaftlichen Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) die im realen Straßenverkehr massiv höheren Abgasemissionen der VW-Diesel-Modelle ausführlich dokumentiert wurden. Der Bundesregierung ist ebenfalls seit mindestens einem Jahr bekannt, dass die realen Abgasemissionen von Diesel-Pkw deutlich über den offiziellen Grenzwerten liegen. In einem an die Europäische Kommission gerichteten Schreiben vom 18. August 2015 heißt es: „Belastbare Indizien, dass die realen durchschnittlichen NO_x-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst (!) seit Herbst 2014 vor. Darauf hat die Bundesrepublik Deutschland in der Stellungnahme zum EU-PILOT hingewiesen.“ Die Bundesregierung hat in dem zitierten Schreiben an die EU-Kommission auf eine ICCT-Studie vom 11.10.2014 Bezug genommen, nach der die realen durchschnittlichen NO_x-Emissionen aus Diesel-Pkw 7-fach (d. h. bei 560mg/km) über dem einzuhaltenden Grenzwert aus der Euro-6-Norm (80mg/km) liegen.

Der von der VW-Spitze angekündigte Neuanfang und eine Transparenzoffensive sind bisher ausgeblieben. Neue Personen wurden nicht in Führungspositionen geholt und der Vorstandsvorsitzende behielt lange wichtige Funktionen im Konzern. Immer noch wird nicht mit offenen Karten gespielt und immer wieder werden Informationen erst offengelegt, wenn sie nicht mehr geheim gehalten werden können.

Zum Schutz von Umwelt und Gesundheit und im Interesse der Beschäftigten muss von allen Beteiligten eine schnelle, breite und konsequente Aufklärung des Betrugs-skandals um Kfz-Abgase vorangetrieben und sichergestellt werden. Die Hinweise auf Manipulationen bei fast allen Herstellern und Motortypen sind derart zahlreich, dass sich die Aufarbeitung nicht auf den Betrug bei Diesel-Pkw von VW beschränken darf. Auch leichte und schwere Nutzfahrzeuge müssen in die Untersuchung und die Abgaskontrollen unter realen Fahrbedingungen mit einbezogen werden. Alle Autohersteller müssen umgehend garantieren und nachweisen können, dass ihre Fahrzeuge die gesetzlichen Grenzwerte einhalten. Für alle im Verkehr befindlichen Autos, die die Grenzwerte im realen Fahrbetrieb nicht einhalten, müssen die Hersteller dies zeitnah gewährleisten (von Software-Update bis Filternachrüstung).

Aufgrund der bisherigen engen Verflechtung zwischen Automobilindustrie, Politik und Verwaltung muss bei den Aufsichtsbehörden ein radikaler Neuanfang gemacht werden. Nur so kann das Vertrauen in die staatliche Aufsicht wiederhergestellt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

A. zum Schutz der abhängig Beschäftigten

1. aktiv darauf hinzuwirken, dass die Folgen des organisierten Betrugs bei VW nicht auf die Beschäftigten abgewälzt werden. Die Vorschläge der betrieblichen Interessenvertretung und deren Gewerkschaft zum Erhalt der Arbeitsplätze sind zu berücksichtigen;

2. den gesetzlichen Rahmen zu schaffen, dass Zeitarbeitsfirmen im Fall gravierender wirtschaftlicher Probleme und unvermeidbarer Arbeitsausfälle von den Regelungen zur Kurzarbeit Gebrauch machen können;
- B. für eine umfassende Aufklärung
3. eine unabhängige Kommission einzusetzen, die
 - a) sich zusammensetzt aus Expertinnen und Experten, die ausschließlich von Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Automobilclubs benannt werden;
 - b) mit der Erarbeitung eines umfassenden Berichts zum Abgasskandal beauftragt wird. Die Autohersteller und relevanten Zulieferer sowie der Verband der Automobilindustrie (VDA) werden verpflichtet, die erforderlichen Unterlagen der Kommission zur Verfügung zu stellen. Die Kommission soll auch ermitteln, welche Gesundheits- und Umweltschäden durch die erhöhten Abgasemissionen den Menschen in Deutschland und im Ausland zugefügt wurden. Gegenstand der Untersuchung soll auch der entstandene Schaden für Verbraucherinnen und Verbraucher durch den erhöhten Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb im Vergleich zu den Angaben der Hersteller sein;
 4. das Umweltbundesamt zu beauftragen, in Kooperation mit der einzurichtenden unabhängigen Kommission und gegebenenfalls unter Hinzuziehung von weiterem Sachverstand aus Länderministerien, des ADAC, der Deutschen Umwelthilfe (DUH), der International Council on Clean Transportation (ICCT) und weiteren Stellen eine repräsentative und der realen Fahrpraxis gerecht werdende Untersuchung der Abgasemissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs aller in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw vorzunehmen. Diese Untersuchung ist so bald wie möglich auch auf andere Pkw sowie auf leichte und schwere Nutzfahrzeuge auszudehnen. Sämtliche Messergebnisse sind bis spätestens Ende 2016 mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf einer zentralen Seite im Internet öffentlich zu machen, damit sich die Verbraucherinnen und Verbraucher ein realistisches Bild der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs ihres Fahrzeugs machen können und ihre Fahrweise ggf. anpassen können;
 5. die Informationen und Anschuldigungen umfassend zu untersuchen, wonach man im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), in anderen Behörden, aber auch verschiedenen Bundesministerien schon früh von Verdachtsmomenten der Manipulation oder der gezielten Abstimmung der Motoren oder der Regulierung der Abgasnachbehandlung auf die Messmethoden der EU gewusst hätte und diesen nicht ausreichend nachgegangen wäre, und dazu einen Bericht vorzulegen. Der Bericht sollte auch darlegen, welche Strukturen, Abhängigkeiten und Beziehungen eine frühere Aufdeckung der Manipulationen verhinderten und welche Umstrukturierungen notwendig sind, um eine unabhängige Kontrolle und Überwachung zukünftig zu gewährleisten;
- C. für eine schnelle und vollständige Behebung der Mängel
6. Sanktionen aus den Verstößen des VW-Konzerns gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wie z. B. die Rücknahme von Typengenehmigungen, Aberkennung von Plaketten oder Steuernachzahlungen bis höchstens 1. Mai 2016 zurückzustellen. Bis dahin sollte der VW-Konzern die Mängel bei den betroffenen knapp 3 Millionen in Deutschland zugelassenen VW-Diesel-Pkw sowie den betroffenen Nutzfahrzeugen mit deutlich überhöhten Abgaswerten einschließlich der Realisierung der Rückrufe und der Umrüstungen beseitigt haben, deren Ergebnis die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte sein muss.

- Da es um die Abgasbelastung der Allgemeinheit geht, darf die Um- bzw. Nachrüstung nicht einem freiwilligen Rückruf überlassen bleiben, sondern er muss amtlich verfügt werden. Sollte sich im Zuge der Untersuchung herausstellen, dass es noch bei anderen Modellen aus dem VW-Konzern sowie bei den Kraftfahrzeugen anderer Hersteller gravierende Grenzwertüberschreitungen um mehr als 50 % bei den Abgasemissionen gibt, so sollten auch diese mit einer entsprechenden Fristsetzung zu den genannten Maßnahmen verpflichtet werden;
7. eine Untersuchung in Auftrag zu geben zur Ermittlung der Steuerausfälle durch die Zulassung der Fahrzeuge, die einer falschen Euro-Norm zugeordnet wurden und/oder bei denen eine falsche Angabe über die CO₂-Emissionen zugrunde gelegt wurde und die daher mit deutlich zu wenig Kraftfahrzeugsteuer belastet wurden. Der entsprechende Steuerausfall ist nach dem Verursacherprinzip den Herstellern in Rechnung zu stellen;
 8. zu untersuchen, welche rechtlichen Möglichkeiten es gibt, bei den zu erwartenden Strafen und Schadensersatzansprüchen, die auf den VW-Konzern zukommen, die in den Abgasskandal involvierten Manager sowie die Eigentümer des Konzerns persönlich mit ihrem Privatvermögen heranzuziehen. Es ist z. B. zu prüfen, inwiefern Boni und Dividenden unter falschen Voraussetzungen ausgezahlt wurden und welche Aufsichts- und Kontrollpflichten in wessen Verantwortlichkeit verletzt wurden. Um die Beschäftigten des Konzerns, die nichts mit dem Skandal zu tun haben, vor den Folgen des Skandals zu schützen, muss die Bundesregierung die rechtlichen Mittel ausschöpfen, die Verursacher und Profiteure der Manipulationen haftbar zu machen;
- D. zur Verhinderung zukünftiger Manipulationen und Nichteinhaltung der Grenzwerte
9. in der EU nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass für die Typenzulassung realistische Verbrauchs- und Emissionstestverfahren unter Zugrundelegung von Verbrauchszyklen, die den Realitäten im Alltagsverkehr entsprechen (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP), spätestens 2017 eingeführt werden. Weitere Rahmenbedingungen und ggf. zusätzliche Tests müssen dabei eindeutig festgelegt werden, z. B. zur vorgeschriebenen Testtemperatur, zu davon abweichenden Temperaturen, zum Kaltstart, zum Betrieb der Klimaanlage etc. Es muss sichergestellt werden, dass die Hersteller das Abgasmanagement der Autos nicht gezielt auf diesen Zyklus abstimmen können – durch Variationen des Zyklus oder durch Kontrollen bei den Herstellern. Zu prüfen ist, unter welchen Voraussetzungen und wem gegenüber die Hersteller zur Offenlegung der Steuerungssoftware verpflichtet werden können. Die Typenzulassung ist dahingehend zu reformieren, dass diese nur von einer unabhängigen Stelle vorgenommen werden darf, die sich weder im Wettbewerb mit anderen Zulassungsstellen befindet noch in irgendeiner finanziellen Beziehung zu den Herstellern steht. Auch ein System der stichprobenartigen Überprüfung der Verbrauchs- und Emissionswerte im realen Fahrverhalten (RDE) muss spätestens 2017 in der EU eingeführt werden. Dabei muss der Übereinstimmungsfaktor 1,0 betragen. Mindestens 25 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeugmodelle müssen innerhalb von zwei Jahren nach Erteilung der Typenzulassung überprüft werden;
 10. eine neue, unabhängige und schlagkräftige Behördenstruktur beim UBA aufzubauen für die Überwachung von Verbrauchs- und Emissionsmessungen im Rahmen der Typenzulassung, der Feldüberwachung und der periodisch technischen Abgasuntersuchung. Dabei sollen in Fortsetzung der Forderung 2 durch oder im Auftrag des UBA dauerhaft RDE-Feldüberprüfungen durchgeführt werden, auch bevor diese über die EU verpflichtend werden. Solange es in

- Deutschland kein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen gibt, müssen bei Pkw ergänzend zum WLTP-analogen Fahrverhalten (bis 130km/h bei Class 3) auch die Abgase bei höheren Geschwindigkeiten gemessen werden. Wichtig ist zu überprüfen, ob die Abgasreduktionstechniken ihre Funktion dauerhaft erfüllen. Das UBA muss mit den für eine unabhängige Überwachung notwendigen Ressourcen ausgestattet werden, inkl. des Personals, das ggf. teilweise vom KBA übernommen werden kann;
11. für die periodisch technische Abgasuntersuchung Endrohrprüfungen vorzuschreiben und ggf. mit öffentlich geförderten Forschungsmaßnahmen die technischen Möglichkeiten zu verbessern, damit bei diesen möglichst bald auch die Belastung mit Stickoxiden und kleinen Partikeln gemessen werden kann;
- E. um Lehren aus dem Skandal zu ziehen zum Schutz von Gesundheit, Umwelt sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern,
12. eine Luftreinhalte-Strategie auszuarbeiten und dem Bundestag vorzulegen, die über die Informationspflichten aus der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hinausgeht und konkrete Maßnahmen insbesondere für den Verkehr enthält, damit die Grenzwerte aus der genannten Verordnung eingehalten werden und die Abgasbelastung der Bürgerinnen und Bürger auch über das vorgeschriebene Maß hinaus weiter reduziert wird;
 13. den rechtlichen Rahmen dahingehend zu ändern, dass die staatlichen Stellen sowie vom Staat beauftragte Prüfungsstellen verpflichtet sind, sämtliche für Umwelt, Gesundheit, Verbraucherinnen und Verbraucher relevante Informationen aus Emissions- und Verbrauchsmessungen auf einer zentralen Seite im Internet zu veröffentlichen. Hierzu hat die Bundesregierung bis März 2016 einen entsprechenden Legislativvorschlag vorzulegen. Zudem sollen die Informationspflichten der Hersteller und Händler erweitert werden. Verstöße gegen Informationspflichten sind im Internet zu veröffentlichen und schärfer zu sanktionieren;
 14. dem Bundestag einen Gesetzentwurf für ein Unternehmensstrafrecht vorzulegen, mit dem Unternehmen sanktioniert werden können;
 15. bis Ende 2015 einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine schnelle und vollständige Behebung der Schäden bei betroffenen Verbraucherinnen und Verbrauchern ermöglicht, indem einfach zugängliche Gruppenklagen eingeführt, Musterfeststellungsklagen ausgeweitet und Verbraucherverbandsklagerechte gestärkt werden. Darüber hinaus müssen generell die Gewährleistungsrechte verbessert und ein kostenfreies Auskunftsrecht der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie deren Interessenverbände gegenüber Unternehmen über Abgasmessungen und eingesetzte Technologien inkl. der Software zum Beispiel im Verbraucherinformationsgesetz (VIG) muss eingeführt werden;
 16. den Schutz von Whistleblowern im Zusammenhang mit dem Abgasskandal sicherzustellen und die Forderungen dazu aus den Anträgen der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksachen 18/3043 („Gesellschaftliche Bedeutung von Whistleblowing anerkennen – Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber schützen“) und 18/5839 („Journalistinnen und Journalisten sowie Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber vor Strafverfolgung schützen und Unabhängigkeit der Justiz sicherstellen“) so schnell wie möglich umzusetzen.

Berlin, den 13. Oktober 2015

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

