

BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG

Nr. 138-2 vom 4. November 2015

Rede des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt,

in der Aktuellen Stunde zur Haltung der Bundesregierung
zu neuen Erkenntnissen zur VW-Abgasaffäre
vor dem Deutschen Bundestag
am 4. November 2015 in Berlin:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Verehrter Herr Krischer, Sie haben in Ihrer Aufzählung der Freundlichkeiten vergessen, dass wir gerade in der letzten Woche als Ergebnis der Diskussion der vergangenen Monate eine Entscheidung in Brüssel getroffen haben – einer Diskussion, die die Bundesregierung aktiv begleitet hat. Es geht darum, den Schritt von dem Test auf der Rolle hin zum Test auf der Straße zu gehen, damit wir uns mithilfe des RDE-Verfahrens, also des Tests auf der Straße, dem realen Fahrverhalten der Autofahrer schneller annähern.

Es ist gelungen, hierüber in Europa eine Einigung zu erreichen, sodass die Entscheidung getroffen wurde, jetzt das RDE-Verfahren endlich umzusetzen. Das ist eine Debatte, die wir lange Zeit geführt haben und die durch uns wieder ganz oben auf die Tagesordnung gekommen ist. Ich selber habe diese Debatte in Brüssel beantragt, die jetzt zu einer Entscheidung geführt hat. Wir freuen uns, dass wir diese Entscheidung erreicht haben.

Ich habe gestern mit Vertretern des Volkswagen-Vorstands und des Aufsichtsrates eine Diskussion gehabt, die einen Termin bei mir hatten. Sie haben uns in der Tat „mal

wieder“ darüber in Kenntnis gesetzt, dass die angegebenen Werte von 800.000 Fahrzeugen von Volkswagen bei Verbrauch und den CO₂-Emissionen nicht den realen Werten entsprechen.

Wir haben daraufhin sofort die Mitglieder der Untersuchungskommission für heute zu einer Sondersitzung mit Vertretern von Volkswagen zusammengerufen, um weitere und nähere Informationen über die Situation zu erhalten und um über erste Maßnahmen zu sprechen. Heute ist uns mitgeteilt worden, dass 98.000 Benzinfahrzeuge betroffen sind und dass beim Test der CO₂-Emissionen und des Verbrauches seitens VW offensichtlich Maßnahmen ergriffen worden sind, um die Verbrauchswerte nach unten zu verfälschen. Das ist von der Innenrevision von Volkswagen erkannt worden.

Dieses Ergebnis hat übrigens auch damit zu tun, dass wir zusammen mit Volkswagen in enger Abstimmung mit der Untersuchungskommission sind und Wert darauf legen, dass alle Maßnahmen, die möglicherweise zu einer Verfälschung von Emissionswerten geführt haben, dezidiert nachgeprüft und untersucht werden. Dies ist eines der Ergebnisse. Dennoch – um auch das klar zu sagen –: Sowohl das Vorgehen, das zu diesen Ergebnissen geführt hat, als auch die Ergebnisse selbst sind inakzeptabel.

Deswegen ist Volkswagen klar in der Verantwortung und in der Pflicht, den Schaden, der daraus gerade auch für die Kunden entstanden ist, zu beheben. Auch hier gilt wieder: Wenn man Vertrauen zurückgewinnen will, dann muss man als Allererstes dafür sorgen, dass der Schaden behoben wird und nicht die Kunden auf dem Problem sitzen bleiben. Wir haben das heute genau so gegenüber Volkswagen formuliert.

Wir haben heute Entscheidungen getroffen, die Volkswagen bereits mündlich mitgeteilt wurden; schriftlich wird dies noch geschehen. Es müssen neue Prüfwerte für die betroffenen Fahrzeuge erstellt werden. Diese Prüfwerte werden als Anordnung des KBA an Volkswagen ergehen beziehungsweise werden unter Aufsicht des KBA erstellt werden.

Wir haben heute weiter angeordnet, dass die laufende Serie der aktuellen VW-Pkw nachgeprüft wird. Auch das ist ein Teil der Aufarbeitung, dass man sich dezidiert weiter anschaut, ob es an anderer Stelle Probleme geben kann.

Wir haben Volkswagen heute in unserer Untersuchungskommission aufgefordert, ein Kundenberatungszentrum einzurichten, das die Kundeninteressen gegenüber Volkswagen vollumfänglich wahrnimmt. Volkswagen hat zugesagt, dieses Kundenbetreuungszentrum umgehend einzurichten.

Warum ist dies von großer Bedeutung? Bei den 800.000 betroffenen Fahrzeugen, bei denen offensichtlich andere CO₂-Werte real zu erwarten sind, als dies bisher angegeben ist, kommt es zu Auswirkungen auf die Kfz-Steuer. Das bedeutet, dass, falls die Werte nach oben korrigiert werden müssen – wovon auszugehen ist –, eine andere Kfz-Steuer fällig wäre. Das gilt auch rückwirkend. Deswegen sind wir schon in Abstimmung mit dem Finanzministerium und arbeiten an einer Gesetzgebung, die dafür sorgt, dass nicht der Kunde durch diese Mehrkosten bei der Kfz-Steuer belastet wird, sondern der Volkswagen-Konzern. Auch da steht Volkswagen in der Verantwortung.

Sie sehen, dass wir auch an dieser Stelle entschlossen handeln und dafür sorgen, dass zum einen die Aufarbeitung des Falles stattfindet und zum anderen die Problemlagen erörtert und auch schon im Vorfeld bereinigt werden, soweit sie die Kunden betreffen.

Ich habe schon bei unserer letzten Debatte darauf hingewiesen, dass wir im Nachgang der NO_x-Diskussion bezüglich VW Nachprüfungen angeordnet haben, die durch das KBA aktuell durchgeführt werden. Die Fahrzeuge werden sowohl auf der Rolle als auch auf der Straße und auch in Crosstests geprüft. Bei diesen Prüfungen werden auch die CO₂-Werte gemessen.

Ich habe darauf hingewiesen, dass es, wenn diese Fahrzeuge, sowohl inländische auch als ausländische, die sich im deutschen Markt befinden, geprüft sind, ein Gesamtergebnis geben wird. Dieses Gesamtergebnis wird veröffentlicht werden. In diesem Gesamtergebnis werden auch die entsprechenden CO₂-Werte ausgewiesen sein.

Wir haben den Rückruf der infrage stehenden Dieselfahrzeuge angeordnet, was die NOX-Thematik angeht, und wir sind damit übrigens deutlich weiter, als es unsere amerikanischen Kollegen sind. Ich habe mit den amerikanischen Kollegen Kontakt aufgenommen. In Amerika ist man heute bei der Abarbeitung der NOX-Thematik noch nicht annähernd bei einem Rückruf angekommen. Weder hat man einen Fahrplan zur technischen Aufarbeitung, noch hat man die dezidierten technischen Lösungen. Es ist auch ein Teil unserer Aufarbeitungskultur, dass wir sehr schnell an den Lösungen arbeiten und den Rückruf schon zum 1. Januar 2016 – mit den technischen Lösungen – angeordnet haben.

Es gilt, jetzt auch auf Basis dieser Informationen nicht nur am Thema RDE zu arbeiten, wie ich zu Beginn im Zusammenhang mit unseren Entscheidungen auch in der letzten Woche erklärt habe, sondern wir wollen auch ein einheitliches internationales Testverfahren erreichen, den sogenannten WLTP. Ich gehe davon aus, dass auch die Entscheidungen hierüber in wenigen Monaten fallen können. Wir haben großes Interesse daran, dass es diesen internationalen Standard gibt. Vergleichbarkeit schaffen wir nur durch internationale Standards bei den Abgasmessungen. Das kann durch ein WLTP-Verfahren entsprechend gewährleistet werden.

Auch mögliche irreguläre Einflussnahmen bei den Testverfahren können damit reduziert werden. Das, was wir hier zurzeit in der Frage der CO₂-Messungen erleben, kann darauf zurückzuführen sein, dass man während der Testverfahren Manipulationen beispielsweise am Öl- oder am Reifendruck vorgenommen hat. Dies wollen wir auch für die Zukunft mit unseren internationalen Standards ausschließen und dafür sorgen, dass Manipulationen in dieser Art und Weise nicht vorkommen. Wenn sie vorkommen, wie geschehen, dann werden sie von uns nicht geduldet, sondern geahndet und im Sinne der Kunden reguliert.

* * * * *