

Forum 10

Dieselgate und die Folgen – wer übernimmt die Verantwortung?

Ulrich Chiellino, ADAC e. V., München

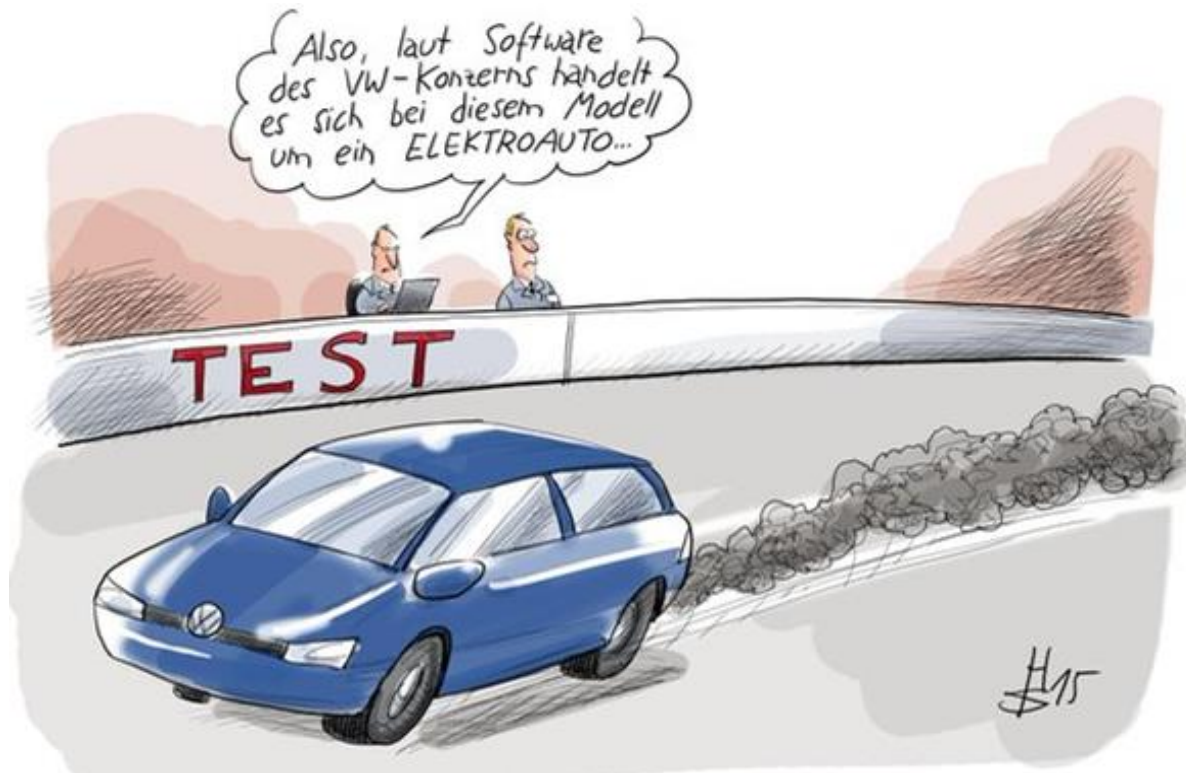
Seit September 2015 ist bekannt, dass Volkswagen bei der Abgasreinigung illegale Abschalteinrichtungen verwendet hat. In der Folge wurde auch bei anderen Herstellern Manipulationen nachgewiesen. Die Zahl der betroffenen Fahrzeuge summiert sich mittlerweile auf mehrere Millionen PKW allein in Deutschland. Emissionen bei der Realfahrt, die deutlich über den zulässigen Prüfstandswerten liegen, sind ein negativer Einflussfaktor auf die Bemühungen von Städten und Gemeinden, die von der Europäischen Union festgesetzten Grenzwerten zur Luftreinhaltung einzuhalten. Für den Verbraucher drohen Fahrverbote und ein Wertverlust nicht nur für die betroffenen Dieselfahrzeuge. Die ursprüngliche VW-Abgasaffäre war Auslöser einer weitreichenden Krise in der Automobilindustrie. Auch drei Jahre nach dem öffentlichen Eingeständnis von Volkswagen ist noch nicht abschließend erkennbar, wer die (Gesamt-)Verantwortung übernimmt, da neben den Herstellern weitere Akteure in dem Prozess beteiligt sind.

Der Referent Ulrich Chiellino beleuchtete in seinem spannenden Vortrag die Fragen, welche Akteure in dem Prozess beteiligt sind, ob ein Unternehmen eine Moralentwicklung durchlaufen kann, ob Ethikrichtlinien in einem Unternehmen Fehlhandlungen vermeiden können, wer wofür warum Verantwortung trägt und welche Rolle der Verbraucher hier spielt. Ulrich Chiellino ist Diplom-Psychologe und Leiter der Verkehrspolitik beim Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC). Er übernimmt als Vorstandsmitglied Aufgaben für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat und setzt sich mit den Fragestellungen zur Ethik des automatisierten Fahrens auseinander.

Wer ist schuld? Hintergründe und Rahmenbedingungen

Ulrich Chiellino stellt zunächst die Ursachen, die zum Dieselgate geführt haben, dar und beleuchtet dabei die Hintergründe zu den Abgasen aus Autoauspuffen und den Grenzwerten. Durch die im Jahr 1999 von der EU erlassene Richtlinie zur Verbesserung der Luftqualität, die seit 2010 einzuhalten ist, darf neben Feinstaub auch die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid (NO₂) bestimmte Grenzwerte (Jahresmittelwert: 40 µg/m³) nicht überschreiten. Die Richtlinie verpflichtet die nationalen Regierungen, Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu ergreifen. In Deutschland wurden hierzu Umweltzonen eingerichtet. In vielen deutschen Städten werden die NO_x-Grenzwerte überschritten, weshalb Vertragsverletzungsverfahren und Bußgelder seitens der EU drohen. Aber auch die Testzyklen waren nicht ideal, da die Bedingungen nur unzureichend die Realität abgebildet haben. Zudem wurden keine Nachuntersuchungen vorgenommen. Ein Fahrzyklus legt fest, unter welchen Bedingungen und mit welchen Geschwindigkeitsabläufen ein Fahrzeug bei der Ermittlung von Energieverbrauch bzw. Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission betrieben wird. Sie ist Teil der Herstellerangaben für Zulassung und Vertrieb der Fahrzeuge. Für einen Fahrzyklus sind Randbedingungen wie Starttemperatur, Schaltpunkte, Fahrzeugvorbereitung, Zuladung, Beginn der Abgasmessung und weiteres vorgegeben. Fahrzyklen sollen eine möglichst realitätsnahe Belastung produzieren, wobei es sich dabei um ein Durchschnittsprofil handelt. Der Fahrzyklus wird üblicherweise auf einem Motoren- oder Rollenprüfstand abgefahren, wodurch ermöglicht wird, reproduzierbare und vergleichbare Ergebnisse zu erhalten. Erst die neue RDE (Real Driving Emission) verlangt eine Testung auch auf der Straße.

Der Referent blickt aber auch auf andere Rahmenbedingungen und Akteure: die Kommune und den Verbraucher. So erfüllen die Standorte der Messstationen teilweise nicht die Bestimmungen der EU-Richtlinie. Die Ergebnisse sind somit nicht vergleichbar. Bei der Erstellung der Luftreinhaltepläne wurde zudem in der Vergangenheit nicht sorgfältig genug gearbeitet. Nicht zuletzt bestimmt der Verbraucher mit seiner Nachfrage das Angebot. Oft hat dieser eine unkritische Haltung und ein grenzenloses Vertrauen gegenüber den Versprechen der Hersteller.



Quelle: Cicero online

Die Chronologie der Diesel-Affäre

Mit dem Streben nach der Weltmarktführerschaft ging es los: Volkswagen wollte durch die Einführung des Diesels in den USA Weltmarktführer gemessen an der Anzahl verkaufter PKW werden. Hierzu fehlte nur die vergleichsweise kleine Zahl von 50.000 Stück. Wann jedoch die Entscheidung zum Einbau einer Manipulations-Software in Diesel-Fahrzeuge kam, ist bis heute noch ungeklärt. Man vermutet, dass die Entscheidung bereits in den frühen 2000er Jahren getroffen wurde.

So gibt es Hinweise darauf, dass sich die fünf großen Hersteller VW, Audi, Porsche, Daimler und BMW bereits sehr früh über die Fahrzeugentwicklung abgesprochen und so ein illegales Kartell gebildet haben sollen. Die EU-Kommission bestätigte bereits, dass sie dem Verdacht solcher Absprachen nachgeht. Dabei sollen sich die Vertreter der fünf Hersteller im Jahr 2006 zu unterschiedlichen AdBlue-Tankgrößen ausgetauscht und im September 2008 auf die Einführung eines einheitlich großen Acht-Liter-Tanks in Europa geeinigt haben. Damit wurde auch der Grundstein für den späteren Abgasskandal – also die Manipulationen an der Software für die Abgasreinigung – gelegt. AdBlue ist ein Harnstoff-Wasser-Gemisch, das in das Abgasreinigungssystem von Diesel-Fahrzeugen zur Reduzierung des Stickoxid-Ausstoßes eingespritzt wird. Die Flüssigkeit ist nicht nur klebrig und damit mühsam zu handhaben, bei überfülltem Tank kann sie auch zu unangenehmen Gerüchen im Fahrzeug führen – und genau das wollten die Hersteller von Anfang an offenbar ihren Kunden nicht zumuten. Die Unternehmensvertreter einigten sich offenbar darauf, dass die AdBlue-Flüssigkeit in ihren Fahrzeugen möglichst nicht von den Pkw-Fahrern selbst nachgefüllt werden soll, sondern von Automechanikern im Rahmen der vorgeschriebenen Wartung. Damit aber AdBlue trotz kleinem Tank (Gewicht!) bis zur nächsten Wartung ausreicht, musste mit AdBlue gespart werden.

Im Jahr 2014 deckte eine Studie des Forschungsinstituts International Council on Clean Transportation (ICCT) und der Universität West Virginia erhöhte Emissionswerte bei einigen VW-Modellen in den USA auf. Auf Nachfrage des Instituts bei Volkswagen reagierte der Konzern überheblich, indem die Unternehmensvertreter meinten, dass es bei den Messungen in den USA wohl Fehler gab. Am 19. September 2015 gab VW dann jedoch nach der Veröffentlichung der Vorwürfe durch die EPA die Manipulation der Abgaswerte bei Dieselmotoren öffentlich zu. Allein in den USA sollen mehr als 480.000 Fahrzeuge betroffen sein, weltweit rund 11 Millionen.

Bei der Stickoxid-Emissionsbilanz 2017 überschritten zehn deutsche Städte den zulässigen Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ um mehr als $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Mit 72,5 % stoßen Dieselfahrzeuge im Vergleich zu anderen Autos mit Abstand am meisten Stickoxide aus. Verlässt man jedoch die verkehrsnahen Messstationen und misst im Hintergrund (z. B. Wohngebiete), sinken die Messwerte deutlich.



Die Stufen der Moralentwicklung nach Lawrence Kohlberg

Herr Chiellino geht nun auf die Stufen der Moralentwicklung nach Lawrence Kohlberg ein und fragt, auf welcher Stufe sich die Autobauer befinden bzw. ob die Stufen der Moralentwicklung überhaupt auf Unternehmen anwendbar ist. Es entwickelte sich eine lebhaftere Diskussion unter den Teilnehmern, wobei als Ergebnis festgehalten werden kann, dass man eher bezweifeln muss, dass dieses Modell auf Unternehmen angewandt werden kann, auch wenn die einzelnen Entscheidungen im Unternehmen natürlich von Menschen getroffen werden.

Mögliche Lösungen – wer kann was tun?

Aufbauend auf die Schuldfrage und die Rahmenbedingungen zu Beginn des Vortrags stellt der Referent nun mögliche Lösungen vor. So müssten die Kommunen die Messstationen überprüfen, aber auch weitere Schritte zum Ausbau des ÖPNV unternehmen. Diese beinhalten auch eine deutliche Subventionierung und Preissenkung im ÖPNV. Die Hersteller müssten neben der Softwareupdates auch Hardwarenachschrüstungen anbieten, die nachweislich wirkungsvoll wären. Die Politik müsste die Automobilindustrie stärker überwachen, was unter anderem mit dem Deutschen Institut für Verbrauchs- und Emissionsmessungen (DIVEM) geschehen könnte, dessen Gründung aber noch aussteht. Zuletzt entscheidet wie bereits oben erwähnt der Verbraucher mit seiner Nachfrage nach Dieselfahrzeugen.

Matthias Schilling