



EMIS

Untersuchungsausschuss

-

Abschlussbericht

von Frederick Beck
Europabüro Dr. Cornelia Ernst MdEP

September 2016 - April 20 17

Vereinte Europäische Linke/Nordische Grüne Linke

Parlamentsfraktion EUROPÄISCHES PARLAMENT



GUE/NGL
www.guengl.eu

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag Untersuchungsausschuss	1
2. Aktueller Stand VW	2
3. Aktueller Stand AUDI, FIAT, BOSCH	6
4. Deutsche Rolle im Abgasskandal	10
5. Europäische Rolle im Abgasskandal	12
6. Neue RDE Gesetzgebung	16
7. Untersuchungsbericht EMIS	19
8. Berichterstatter und Mitglieder EMIS	23
9. Literatur und Quellen	28
Kontakt und Ansprechpartner*innen	

Impressum

Herausgegeben von der Delegation DIE LINKE. im Europaparlament /Fraktion der Konföderalen vereinigten Linken/ Nordisch Grüne Linke GUE/NGL.

Redaktion: Frederick Beck (Europabüro Dr. Cornelia Ernst, MdEP)

Layout: Anja Eichhorn

Bildrechte. CCO Public Domain / www.pixabay.com
Veröffentlicht Mai 2017.

1. Auftrag Untersuchungsausschuss

Der Untersuchungsauftrag des Ausschusses setzt sich aus unterschiedlichen Teilbereichen zusammen: Untersuchung von Missständen, Sammlung von Hinweisen und Empfehlungen zur Verbesserung der derzeitigen Situation.

Die Untersuchungen betreffen sowohl Versäumnisse der Kommission, als auch der Mitgliedsstaaten. Im einzelnen geht es darum aufzuklären, ob die Kommission bei der Entwicklung neuer Prüftests, auch im Bezug zum realen Fahrbetrieb, sowie bei der ordnungsgemäße Überwachung der Umsetzung von Verordnung 715/2007 versagt hat. Den Mitgliedsstaaten wird zur Last gelegt, dass das Verbot von Abschaltvorrichtungen nicht klar genug umgesetzt wurde und sie Sanktionen gegen Verstöße nicht in die eigene Gesetzgebung einfügten. Außerdem wird vermutet, dass nicht alle vorgesehenen Tests, welche die Einhaltung der Vorschriften überwachen sollten durchgeführt wurden.

Die Beauftragung Informationen und Beweise zu sammeln soll dazu dienen, ein klares Bild darüber zu erhalten, wie ausgeprägt die Mitgliedsländer die Gesetzgebung implementiert haben und ob sie schon vor Bekanntwerden des VW Skandals mögliche Hinweise auf defeat devices erhielten.

In der Einleitung des Untersuchungsbericht heißt es dann auch: „{...} the European Parliament decided to set up a committee of inquiry to investigate alleged contraventions or maladministration in the application of Union law in relation to emission measurements in the automotiv sector,{...}“

2. Aktueller Stand VW

Die Krise des Volkswagen Konzerns nimmt kein Ende, in den USA und Kanada sind die Strafzahlungen in der Zwischenzeit auf über 24 Milliarden Dollar angewachsen. Erst kurz vor Weihnachten wurde ein weiterer Vergleich über 1,1 Milliarden Euro abgeschlossen, der den Rückruf der 3 L Motoren regeln soll. Die Lage gestaltet sich durch die Wahl Donald Trumps zum neuen Präsidenten zusätzlich schwierig, da Protektionismus und drohende Importzölle eine doppelte Belastung darstellen. Eine Einigung zum Rückruf und Umbau der betroffenen Modelle, mit einem Umfang von 80.000 Fahrzeugen konnte indes mit den Kläger*innen in Amerika erreicht werden. In Europa, respektive Deutschland hingegen, hat der Autobauer keine großen finanziellen Belastungen zu befürchten. Lediglich ein hoher logistischer Aufwand, für die so genannten „Serviceaktionen“, bei denen die mit Schummelsoftware versehenen KFZ umgerüstet werden, muss von VW in hiesigen Ländern hingenommen werden. Anders als bei anderen Firmen, wie etwa Opel sind diese allerdings verbindlich.

Erfolgt kein Softwareupdate droht der Zulassungsentzug. VW Manager*innen und Mitarbeiter*innen, denen in den USA ein Strafprozess droht, brauchen nicht zu fürchten, von der Bundesrepublik abgeschoben zu werden, geschweige denn, im eigenen Land angeklagt zu werden.

Auch rückt VW nicht von seiner Behauptung ab, nach europäischem Recht keinen Betrug begangen zu haben und stellt die Vergleichbarkeit mit amerikanischen Strafen in Frage. Dennoch ist ein großes Stück Vertrauen der Autokäufer*innen verloren gegangen und nicht nur die Marke VW, sondern auch die Marke Deutschland

müssen mit einem riesigen Imageschaden umgehen.

Die Gewinneinbußen beim einstmals größten Autobauer der Welt bleiben nicht ohne Folgen. Jüngst einigten sich Aufsichts- und Betriebsrat auf einen Stellenabbau von 30.000 weltweit und 23.000 in Deutschland. Allerdings, und das ist die gute Nachricht, wird es keine betriebsbedingten Kündigungen geben und es werden 9000 neue Arbeitsplätze im Entwicklungsbereich geschaffen. Die Arbeitszeit steigt, nach zähen Verhandlungen mit dem Betriebsrat von 35 auf 40 Stunden pro Woche. Zudem belastete das Gerücht, Mitarbeiter*innen mit Gewerkschaftszugehörigkeit hätten geringere Karrierechancen im Unternehmen, die Arbeit des Konzerns. Eine interne E-Mail vom November 2016 soll das belegen. Inzwischen ist der Streit um den Zukunftspakt beigelegt, alle offenen Streitpunkte seien ausgeräumt, so VW Markenchef H. Diess, gegen den sich direkte Kritik wandte. Vertrauensbruch, so lautete der Vorwurf aus Arbeitnehmer*innenkreisen. Besänftigen dürfte die Belegschaft auch, dass diese Jahr, trotz der hohen Aufwendungen für die Bewältigung des Dieselskandals, Bonuszahlungen ausgeschüttet werden, das bedeutet für 120.000 Angestellte ein Plus von 2905 Euro.

Die Aufforderung zu mehr couragiertem Handeln innerhalb der Belegschaft hat scheinbar ebenso sein übriges zur Beruhigung des Betriebsklimas getan. So wurden 2016 60 Prozent mehr Hinweise von Mitarbeiter*innen abgegeben als noch 2015. Der Konzern nennt als Grund die Sensibilisierung durch Dieselsgate. Das Hinweisgebersystem soll noch verbessert werden, z. B. mit der Einrichtung einer Rufnummer. Bisher beschäftigen sich zwei unabhängige Rechtsanwälte mit den Eingaben, der Schutz von Hinweisgeber*innen und ein faires Verfahren für die Beschuldigten sei immer gegeben.

Aber nicht nur die Mitarbeiter*innen spüren eine Veränderung, auch die VW Manager*innen sollen zur Kasse gebeten werden und ihre Boni zurückzahlen - so zu mindest der Auftrag seitens der Politik. Während der Anhörung des niedersächsischen Wirtschaftsministers im EMIS Ausschuss wurde jedoch klar, dass daraus wahrscheinlich nichts werden kann, denn die rechtlichen Hürden erscheinen unüberbrückbar. Seit dieser Anhörung ist einige Zeit ins Land gegangen und jetzt zu Beginn des Frühjahrs scheint sich in der Politik tatsächlich etwas zu bewegen. Die SPD will einen Gesetzentwurf zur Deckelung von Manager*innengehältern in die Wege leiten. Und auch VW selbst kündigt umfassende Reformen im Gehaltssystem an. So soll der Vorstandsvorsitzende nur noch maximal 10 Millionen und Vorstandsmitglieder maximal 5,5 Millionen Euro jährlich erhalten. Der Aufsichtsrat will seine Gehälter in Zukunft staffeln, 300.000 für den Vorsitzenden, 200.000 für den Vize und 100.000 für alle weiteren Mitglieder. Bonuszahlungen soll es dann nicht mehr geben. Stephan Weil, der dem Aufsichtsrat als Vertreter des Landes Niedersachsen beiwohnt, begrüßt die Entscheidung: „Das System verliert an seiner Sprunghaftigkeit“, so der Ministerpräsident. Dass dies immer noch utopisch hohe Summen sind steht nicht zur Debatte aber ein erster Schritt in Richtung angemessenes Gehalt für geleistete Arbeit ist gemacht. Vorstandsgehälter wie M. Winterkorn sie einst erhielt (17,5 Mil. pro Jahr), sind damit Geschichte. Vorstandsvorsitzender Müller betonte zwar, dass die Leitung des Konzern geschlossen hinter den Reformen steht, initiiert wurden diese aber von Betriebsrat und dem Land Niedersachsen.

Der Fall Hohmann – Dennhardt hatte in der Vergangenheit für Aufsehen gesorgt. Die ehemalige Verfassungsrichterin wechselte vor gut einem Jahr von Daimler zu VW. Dort hatte sie bereits erfolgreich eine Unternehmenskrise bewältigt. Sie wurde Vorstandsmitglied für die Ressorts Recht und Integration. Ihre Aufgabe war klar: Dieselsgate aufklären und Vergleiche aushandeln, nach dem gleichen Muster, wie sie es zuvor schon bei Daimler in einem ähnlichen Fall getan hatte. Nach 13 Mona-

ten war dann allerdings schon wieder Schluss, nach innen heißt es, dass ihre Linie zu harte gewesen sei, nach außen seien unüberbrückbare Differenzen Schuld am schnellen Ende der Beziehung zum Wolfsburger Konzern. Nun erhält sie eine stattliche Abfindung von 12 Million Euro und eine satte Rente. Ihre Berufung wird inzwischen als Fehlgriff gewertet. Die CDU Fraktion im niedersächsischen Landtag hat sich nun an Ministerpräsident Stephan Weil gerichtet - mit der Aussage, dass Hohmann – Dennhardt von vornherein ein Schein – Amt beglitt. Als Beweis dafür wird die gleichzeitige Besetzung der Rechtsabteilung mit Manfred Döss angeführt, welcher in Wahrheit die Aufgaben von Hohmann – Dennhardt übernommen haben soll, dass zumindest zeigen die gravierenden Ressortüberschneidungen. Die CDU fordert daher eine Sonderprüfung dieses Vorgangs. Johannes Kars, Mitglied des Seeheimer Kreises in der SPD plädierte indes dafür, dass die ehemalige Angehörige des Vorstandes ihre Abfindung einem wohltätigen Zweck zugute kommen lassen sollte. Auch ein anderes ehemaliges Vorstandsmitglied wird den Konzern wohl teuer zu stehen kommen. Der ehemalige Entwicklungsvorstand Heinz – Jakob Neußer, welcher aufgrund des Skandals 2015 beurlaubt wurde, fordert 1,4 Millionen Euro an ausstehenden Bonuszahlungen. Er begründet dies damit, dass seine Beurlaubung vor Ablauf seines Vertrages durchgeführt wurde. In den USA liegt eine Strafanzeige gegen Neußer vor.

Im Rahmen des „Zukunftspaktes“ ging es aber nicht nur um Veränderungen in der Betriebsstruktur. Die E-Mobilität soll in naher Zukunft aus der Dieselmisere helfen, denn VW hinke in diesem Sektor keineswegs hinterher: „Ziel sei es auch in diesem Feld größter Volumenhersteller zu werden“, so VW Chef Müller bei der Vorstellung des Plans. Das bedeutet auch für Sachsen Veränderungen. So soll im Zwickauer Werk ab 2019 das erste Fahrzeug im „Baukastenprinzip“ mithilfe des „Modularen Elektrifizierungsbaukastens“ hergestellt werden. Seit April dieses Jahres läuft auch die Produktion im Dresdner Werk wieder. Hier wird nun der neue E-Golf gefertigt. Er soll Elektrofahrzeuge massentauglich machen. Die ersten 800 Exemplare gehen nach Norwegen, dem bisher größten Absatzmarkt für Elektrofahrzeuge, gefolgt von Deutschland. Die Reichweite des Autos beträgt 300 km, also doppelt so viel wie die vorherige Modellklasse. Zunächst wird mit 300 Beschäftigten im Ein-Schicht-Betrieb gearbeitet, mit der Option in den kommenden Monaten aufzustocken, um wieder die ehemalige Anzahl von 500 Mitarbeiter*innen zu erreichen. „Die Weichen für die Steigerung der Effizienz in Sachsen sind gestellt“, so Markenchef Diess.

Und dann sind da noch die deutschen Justizbehörden, wie zum Beispiel das Landgericht Braunschweig, bei welchem die Sammelklage der deutschen VW Aktionäre anhängig ist. Die geforderten acht Millionen Euro werden den Braten wohl aber auch nicht mehr fett machen. Eine andere Klage trägt da schon etwas dicker auf, es ist die erste eines Großaktionärs in Deutschland. Der Fischverarbeiter „Deutsche See“ fordert knapp 12 Milliarden Euro Schadensersatz. Auch diese Klage ist am LG Braunschweig anhängig. Als Begründung gibt der Kläger den massenhaften Betrug an, der einen Schaden an 500 Fahrzeugen des Unternehmens verursacht und das Vertrauen in VW nachhaltig beschädigt habe. Außerdem sind über 2000 Mängelklagen anhängig. Davon wurden 160 Fälle zurückgezogen oder abgewiesen, 200 jedoch in erster Instanz für rechtens erklärt. VW hat jedoch gegen alle gebilligten Verfahren Widerspruch eingelegt. In den USA erhält einzelne Betroffene bis zu 5000 Dollar Entschädigung. Dies, so wird ersichtlich, ist aber immer noch nicht die größte Dimension.

Der Staat Luxemburg erstattete wegen Betrugs und Fälschung ebenfalls Anzeige

gegen Unbekannt, da die Verantwortlichen immer noch nicht ermittelt sind. In der Klageschrift heißt es, hätte man von der Software gewusst, so wären Fahrzeugzertifikate nicht ausgestellt wurden.

Die Ermittlungsverfahren gegen führende aktuelle und ehemalige Köpfe im VW Vorstand scheinen aussichtsreicher, da sie sich gegen konkrete handelnde Personen richten. Betroffen sind u.a. Markenchef Diess und (Ex-) Vorstandsvorsitzenden Winterkorn auch Ermittlungen gegen Chefaufseher Pötsch wurden eingeleitet, damit liegt die Zahl der Angeklagten nun bei 37. Pötsch wird Marktmanipulation vorgeworfen, mit der Begründung, er habe die Anleger zu spät informiert. Der Chefaufseher hält dagegen, dass die Ausmaße des Skandals damals nicht abzusehen waren. Auch Martin Winterkorn muss böses ahnen, denn ihm wird zur Last gelegt genau auskalkuliert zu haben wann man den USA die Wahrheit sagen würde. So hatte das BAV aufgedeckt, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende schon im Juli 2015, also zwei Monate vor der offiziellen Bekanntgabe der Manipulation vom Ausmaß des Skandals Kenntnis gehabt haben soll. Die damalige Vorstandssitzung des 27.7.2015 kann im Nachgang leider nicht mehr rekonstruiert werden. Gegen ihn steht der Anfangsverdacht des Betruges im Raum. Die Villa, in welcher Winterkorn wohnhaft ist, und seine Büros wurden bereits durchsucht. Vor dem Untersuchungsausschuss des Bundestages entschuldigte sich Winterkorn bei den Betroffenen, betonte aber, dass ihn selbst keine Schuld treffe.



Der größte Hammer für viele (Ex-) Funktionäre des Konzerns schienen wohl aber die jüngst publik gewordenen Anschuldigungen durch den ehemaligen Konzernchef Ferdinand Piech, Enkel von Ferdinand Porsche und mittlerweile schon fast 80 Jahre alt. Zum Kreis der von ihm belasteten zählt neben Winterkorn auch der Betriebsratsvorsitzende Bernd Osterloh, der niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil, Ex IG-Metall Vorsitzender Berthold Huber und sein eigener Cousin, der VW Miteigentümer Wolfgang Porsche. Er will sie alle persönlich im März 2015 über die Manipulationen informiert haben. Mit Winterkorn, so Piech weiter, habe

er sogar unter vier Augen am Rande des Genfer Autosalons 2015 gesprochen. Der ehemalige Chef des Konzerns ist bekannt für seine kurzen Sprüche, welche meist weitreichende Konsequenzen für das Unternehmen mit sich brachten und bringen. Das „Orakel“, wie Piech intern auch genannt wird, soll die Manipulationsinformationen vom israelischen Inlandsgeheimdienst Shin Bet im Februar 2015 bei einem vertraulichen Gespräch zwischen ihm und einem Informanten erhalten haben. Die SZ sprach von einer beginnenden „Guerillataktik aus Salzburg“, um seine alten Weggefährten zu diskreditieren. Schließlich war es immer Piech, der die Strippen im Konzern zog, bis er von einer Allianz um Winterkorn aus der Unternehmensspitze befördert wurde. Obwohl Piech selbst Schaden durch das leidende Image des Unternehmens zu befürchten hat – er hält noch einen Großteil der Aktien – scheint ihm der persönliche Racheakt wichtiger zu sein. Eine Einladung des deutschen Untersuchungsausschusses lehnte er jedoch ab. Er wolle seine Aussage nicht öffentlich kommentieren, und das muss er auch nicht. Als Österreicher und damit ausländischer Staatsbürger, ist er nicht verpflichtet vor deutschen U-ausschüssen auszusagen. Der Abgeordnete und Untersuchungsausschussvorsitzende H. Behrens (DIE LINKE) dazu: „Wenn er nichts zu verbergen hätte, wäre er gekommen.“

Indes zeigen die von ihm getroffenen Anschuldigungen auch reale Auswirkungen in der Unternehmensstruktur. Inzwischen hat der einstige Firmenpatriarch selbst die Initiative ergriffen und seine Anteile an der Firma Porsche SE abgestoßen, wie es aus einer offiziellen Erklärung heißt. Die Familien Porsche und Piech hatten große Hoffnungen die Aktien mit einem geschätzten Wert von einer Milliarde Euro in der Familie zu halten. So geht nach neuesten Informationen das Gros an seinen Bruder Hans M. Piech. Die Machtbalance zwischen den zwei Familien bleibt damit gewahrt. Die Porsche SE ist eine Beteiligungsgesellschaft, welche 52 Prozent der VW Aktien hält. Der Vorstand besteht nur aus Mitgliedern der Familien Porsche und Piech. Der Verkauf seiner Anteile ist für Ferdinand Piech wohl auch ein Tauschhandel. Die Überlegung ihm auch noch seinen Aufsichtsratsposten in der Porsche SE zu nehmen ist mit dem Deal wohl vom Tisch.

Der in den USA angeklagte VW - Manager, welcher im Januar am Flughafen Miami verhaftet wurde verweigert die Aussage. Sein Anwalt plädierte bei der Anhörung in Detroit auf unschuldig. Der vormalig für Umweltfragen zuständige Manager soll Beweise vernichtet und Falschaussagen getroffen haben. Eine Haftentlassung gegen Kautions lehnte der Richter ab. Ihm drohen bis zu 169 Jahre Haft. Er ist einer von sieben in den USA namentlich angeklagten VW – Managern. Der Konzern hingegen bekräftigte vor dem Detrouiter Gericht sein Schuldbekenntnis, welches erstmals vor zwei Monaten zu Protokoll gegeben wurde. Es ist Voraussetzung für eine Einigung mit der US-Justiz. Der zuständige Richter muss dem Vergleich am 21.4. noch seinen Segen geben. Im Zuge der Untersuchung von Büros bei AUDI bleibt auch VW nicht unverschont. So wurden die Räume des VW Chefaufsehers, der gleichzeitig auch als AUDI Aufsichtsratsvorsitzender fungiert, durchsucht. Es wurden Dokumente zur Causa AUDI sichergestellt. Die Anwaltskanzlei Jones Day war ebenfalls betroffen. Dieser Umstand stieß auf Ablehnung und Empörung bei VW.

Ein interner Bericht der Kanzlei Jones Day, welche von VW beauftragt wurde, Dieselgate zu untersuchen und vollumfänglich aufzuklären, wird wohl erst im Laufe des Jahres 2017 veröffentlicht. Zu einem genauen Termin möchte sich der Konzern nicht äußern. Nach neusten Informationen scheint nicht einmal mehr sicher, dass die Ergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Gegendarstellungen werden indes immer mehr von VW unter Beschuss genommen. Gegen die DUH hat das Großunternehmen eine einstweilige Verfügung erwirkt. Diese hatte den Erfolg der Umrüstung, aufgrund eigener Nachmessungen, in Frage gestellt

(überhaupt sind bis zum jetzigen Zeitpunkt erst 1,6 von 2,6 Millionen KFZ umgerüstet). Das Gericht hat nun verboten, dass die DUH weiter mit dem Satz „(Die Serviceaktion) war eine weitgehend unwirksame Placebo-Maßnahme, VW verstöße weiterhin gegen geltendes Recht.“ öffentlich Stellung bezieht. Das Unternehmen bestreitet die Messwerte der Deutschen Umwelthilfe nicht einmal, jedoch, so die Argumentation, seien diese für die Straße, im Labor erfülle VW alle Vorgaben, dies sei auch vom KBA bestätigt wurden. Die DUH will ihrerseits juristisch gegen das Urteil vorgehen.

Ob VW so weitermachen kann, ohne dauerhaften wirtschaftlichen Schaden zu nehmen bleibt fraglich. Für das Jahr 2016 jedenfalls wurden die an die Anleger ausgeschütteten Dividenden erhöht. So erhalten die Anleger*innen pro Aktie 2,06 Euro, bei einem Konzerngewinn von 5,1 Milliarden Euro (zum Vergleich: 2015 17 ct pro Aktie, Verlust von 1,6 Milliarden Euro).

3. Aktueller Stand AUDI, FIAT, BOSCH

3.1. AUDI

Der Vorsprung durch Technik schrumpft.

Anders als bei VW (Überschreitung der gesundheitsschädlichen NOX Grenzwerte) wird AUDI zusätzlich eine Manipulation der CO₂-Werte vorgeworfen. Dies ist zwar ein kleiner, aber für deutsches und europäisches Recht entscheidender Unterschied. AUDI drohen, aufgrund der KFZ Steuer, die in Deutschland auch nach Abgasmenge reguliert wird, empfindliche Geldbußen. Brüssel prüft derweil, ob Klimaschutzgrenzwerte überschritten wurden. Die Vorwürfe sind zahlreich und weit gefächert. Der Betrug soll sowohl Benziner als auch Diesel betreffen. Es sind Fahrzeuge mit Automatik und Schaltgetriebe gefunden wurden, die Grenzwerte überschreiten. Die Struktur der Abschaltsoftware ist einfach, über Gang- oder Lenkradbewegung wird festgestellt, ob das Auto auf Straße oder Prüfstand steht. Die genutzte Software, kurz AECD genannt, kann aber auch Geschwindigkeit oder Umdrehungszahl für diesen Vorgang erfassen. Je nach Situation wird die Abgasnachbehandlung hoch oder runter reguliert. Die Manipulationstechnik soll letztmalig im Mai 2016 - kurz bevor die US-amerikanische Umweltbehörde CARB den Skandal entdeckte - verwendet wurden sein. Auch aktuelle Modelle des Typs A3 sind betroffen, somit steigt die Zahl der manipulierten Fahrzeuge auf mehr als 600.000.

Manche sehen in AUDI sogar den Ausgangspunkt des Skandals, gar eine Kaderschmiede der trickreichsten Ingenieur*innen. Und so rückt hier neben Martin Winterkorn, der einst die Marke leitete, auch ihr aktueller Chef Rupert Stadler ins Visier der Ermittlungen. Dieser soll schon seit 2010 von Manipulationen gewusst haben. Beweise gegen ihn liegen aber bis zum heutigen Tag nicht in ausreichender Form vor.

Trotzdem stellt man sich die Frage, warum er nicht selbst die Konsequenzen zieht und aufgrund der Versäumnisse seinen Posten räumt. Zumal er seit 1990 dem Konzern angehört und deswegen nur schwerlich zu glauben ist, dass er völlig im Dunklen gearbeitet hätte. Intern heißt es, dass schon über mögliche Nachfolgekandidat*innen sondiert würde. Entwicklungschef Knirsch - noch nicht einmal ein Jahr im Amt - musste seinen Stuhl schon wieder räumen, er sei zu tief in die Manipulationen

verstrickt, wie es aus Vorstandskreisen heißt, die Anwaltskanzlei konstatiert, „die Beweislast sei erdrückend“. Vier weitere hochrangige Motorentwickler des Unternehmens wurden bereits beurlaubt. Und auch die Liste mit Namen, welche den US-Behörden vorliegt ist lang. Die Staatsanwaltschaften Braunschweig und München prüfen derweil Vorwürfe gegen AUDI Mitarbeiter*innen.

Bereits 2007 soll ein AUDI Ingenieur in einer Mail an einen Manager folgenden Satz geschrieben haben: „Ganz ohne beschießen werde man es nicht schaffen.“. Und auch im Jahr 2008 findet sich eine E-Mail in der AUDI BOSCH warnt den US-Behörden möglichst nicht zu viele Informationen über die Abgasmanipulationssoftware zu geben. Der ehemalige Chef Antriebsentwicklung, Axel Eiser, soll auf einer Sommerfahrt laut Bericht der „BamS“ gesagt haben, dass das Schaltprogramm so konzipiert sein solle, dass es auf dem Prüfstand zu 100%, beim Kunden aber nur zu 0,01% aktiv werde.

Bereits 1999 soll AUDI eine „Akustikfunktion“ eingesetzt haben, die Geräusche am Motor dämpfte, die Abgaswerte aber nach oben schnellen lies. 2004 bis 2008 soll die Software europaweit eingesetzt wurden sein. VW griff später auf ebendiese Technik zurück. Anfänglich wies AUDI Manipulationsvorwürfe zurück und beteuerte bestimmte Spezifikationen der Motorsteuerung seien gegenüber den US-Behörden lediglich nicht offengelegt worden. Dann hat das Unternehmen Ende 2016 zugegeben, zu mindest bei Sechszylinder Dieselmotoren mit 3 Liter Hubraum eine nach US-Recht illegale Software eingesetzt zu haben.

In den USA konnten, bis auf eine noch offene Sammelklage alle Forderungen der US Justiz beglichen werde. Es wurden mehrer Vergleiche mit einem Gesamtvolumen ausgehandelt, welches die Rücklagen des Konzerns, die eine Milliarde Euro betragen, wohl beträchtlich schmelzen lassen werden.

AUDI schloss den Kreis der angehörten Unternehmen im Untersuchungsausschuss EMIS. Der Leiter des technischen Dienstes Florian Heuberger und sein Kollege Oliver Hoffmann, welcher für die Antriebentwicklung bei AUDI zuständig ist, traten vor die Parlamentarier*innen. Dabei glichen die 90 Minuten eher einer „Verkaufsveranstaltung, denn einer wahrhaftigen Anhörung“, wie Cornelia Ernst (stellv. Mitglied im EMIS, DIE LINKE) im Dialog mit den Konzernlakaien anmerkte. Man sehe den Weg der Aufrichtigkeit als einzig richtigen an, um verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Zu oben erwähnten neuerlichen Manipulationsvorwürfen bei Fahrzeugen der Modelle A6, A8, Q7 und Q5 (Fahrzeuge mit Automatikgetriebe) wollten die Herren keine Aussage machen, man habe im Rahmen der Sammelklage, bis zum Abschluss des Verfahrens, Stillschweigen vereinbart.

Zu den Vorwürfen bezüglich der A3 Reihe stellten die Vertreter fest, dass das KBA seine Messergebnisse zurückgezogen und als fehlerhaft geltend gemacht habe. Einige Abgeordnete hielten dies allerdings für mehr als fraglich, da andere Testreihen, u.a. des JRC erhebliche Grenzwertüberschreitungen darlegen, sobald man einzelne Parameter innerhalb der Prüfung modifiziert. Abschließend bekannte man sich dazu, keinerlei Trickseriei bei CO₂ Werten vorgenommen zu haben. Es sei ganz normal, dass einzelne Funktionen aus Gründen der Sicherheit und Praktikabilität bei den jetzigen Prüfzyklen abgeschaltet würden. Verdächtig scheint aber auch, dass die Typenzulassung für sämtliche Abgasdevices in Luxemburg stattfindet. Dort wurde in der Vergangenheit immer wieder ein zu lascher Umgang mit Prüfrichtlinien moniert, dass so genannte Zulassungsshopping. AUDI hingegen begründet die Zusammenarbeit als historisch gewachsen.

In Zukunft soll alles neu, alles besser werden, aber das brauche eben Zeit. Nur bei der Entwicklung vergangener Technologien, mit denen munter betrogen wurde,

bedurfte es auch keinem Entwicklungszeitraum von 5 bis 7 Jahren. Die Verantwortlichkeit wird nicht etwa beim Hersteller gesehen, sondern stattdessen auf die Politik abgeschoben. Man fordert Anreize und bessere Infrastruktur - zugeben die Zukunft verschlafen zu haben, möchte hingegen keiner im Konzern. Bis 2025 wollen die Ingolstädter einen Elektroautoanteil von 25 Prozent am Markt haben und zum Branchenführer in der Batterieproduktion aufsteigen. Dafür werden gerade neue Kompetenzen aufgebaut. Der Weg solle mit der Belegschaft gegangen werden und diese wird ausdrücklich dazu aufgefordert bei neuerlichen Ungereimtheiten ihre Stimme zu erheben. Der Diesel sei aber keinesfalls eine Technik der Vergangenheit, nein, der Verbrennungsvorgang soll optimiert und der Diesel noch eine ganze lange Weile weiter emittieren.

Zur Gesetzgebung äußert man sich wohlwollend. RDE sei die beste Lösung aber eine technische Herausforderung, um langfristig Arbeiten zu können müsse Planungssicherheit in der Politik geschaffen werden. Auch der technische Zielkonflikt durch verschiedene Anforderungen rund um den Globus, die an die Fahrzeuge gestellt werden, sei ein Problem, dass in naher Zukunft ausgeräumt werden müsse. Brisant sind auch Informationen über informelle Gespräche mit dem KBA, in denen der Konzern beteuert haben soll Manipulationstechniken, welche in den USA eingesetzt wurden, in Europa nicht verwendet zu haben. Das Gespräch soll an einem Samstag stattgefunden haben, einen Tag bevor die Bild am Sonntag die Vorwürfe öffentlich machte. Das KBA soll mündlich zugesichert haben, den Ingolstädtern glauben zu schenken. Eine wahre und konstruktive Prüfung mit Fakten und Gegenfakten schien nicht Teil der Lösung zu sein.

AUDI ist jedoch nicht nur von Problemen bezüglich der Abgastechnologie betroffen, wegen fehlerhafter Schweißverbindungen müssen nun auch zahlreiche A4 Modelle in die Werkstatt. Die Serie von Pleiten, Pech und Pannen scheint schier endlos und wartet immer wieder mit neuen bizarren Ereignissen auf. So wurden just am Tage der Jahrespressekonferenz die Geschäftsräume der VW - Tochter in Ingolstadt und das Werk in Neckarsulm durchsucht. 100 Beamte und Staatsanwälte waren an der Aktion beteiligt, Rupert Stadler meinte dazu: „Die Aufklärung sei noch lange nicht abgeschlossen“. Ein Anfangsverdacht besteht bisher jedoch nur gegen Unbekannt.

Bleibt also abzuwarten, ob aus Vorsprung Rückstand und aus Rückstand schließlich Aufgeben wird.

3.1. FIAT

Als erster Hersteller nach dem Konzern Volkswagen, wurden bei FIAT nachweislich illegale Abschaltvorrichtungen durch das KBA identifiziert. Aber nicht nur FIAT, auch die italienischen Behörden sehen dies ganz anders, als ihre deutschen Kolleg*innen. Die europäische Union hat deswegen ein Vermittlungsverfahren zwischen beiden Ländern eröffnet, um die Frage zu klären, ob eine Abschaltvorrichtung benutzt wurde, oder ob es sich lediglich um Motorschutz handelte.

Am 17.10. stellte sich Harald Wester – Technikvorstand von FCR – den Fragen des EMIS Ausschusses oder besser gesagt er nahm daran teil, mehr als Zuhörer denn als Redner. Auf den Vorwurf, die Abgasreinigung schalte sich nach 22 Minuten ab, entgegnete er entschlossen, dass dies nicht der Fall sei und man darüber hinaus so etwas als Motorschutz und nicht als illegale Abschaltvorrichtung deklarieren. Man „moduliere die Abgasreinigung lediglich etwas herunter, um die Fahrsicherheit und Leistung des Fahrzeuges aufrechtzuerhalten. Kleinlich zeigte man sich

auch bei der Verwendung von Begrifflichkeiten: so hätte man moduliert, aber niemals manipuliert. Überdies hinaus unterstütze FIAT die neue RDE - Gesetzgebung und garantiere, dass man, wie auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht betrügen würde. Die Ergebnisse aus Flensburg seien falsch, wie auch die italienische Verkehrsbehörde bestätige. Offenkundig liegt eine Täuschung der Verbraucher*innen vor, doch ob es sich um eine strafbare Manipulation handelt, muss das Vermittlungsverfahren klären.

Einige Tage zuvor kam Antonio Erario von der italienischen Verkehrsbehörde zu einem ähnlichen Schluss wie Wester: Motorschutz Ja, defeat device Nein. Auch der stellvertretende Verkehrsminister, der erst im Januar vorm Ausschuss erschien, lies wissen, dass FIAT nicht betrogen habe. Er gehe davon aus, man wolle den VW Skandal auf FIAT ummünzen. Die italienische Regierung jedenfalls, arbeite nicht mit dem Hersteller zusammen. Die Kommunikation mit dem KBA sei unglücklich, die deutschen Kolleg*innen hätten den Prozess verzögert. Im Frühjahr wird eine weitere Studie zu getesteten FIAT Fahrzeugen veröffentlicht, auf die Ergebnisse darf man gespannt sein. Alexander Dobrindt fordert indes Rückrufe von FCR Fahrzeugen in ganz Europa. Der Hersteller soll in den USA bei bis zu 100.000 KFZ falsche Angaben zu den NOX - Werten gemacht haben.

3.3. BOSCH

Zulieferer und Mitwisser? Diese Frage stellen sich nicht nur Bevölkerung, Justiz und Regierungen, auch die Europäische Union, namentlich der Abgasuntersuchungsausschuss. Mitte September waren Peter Biesenbach (Leiter Außenangelegenheiten) und Michael Krüger (Diesel Systems Engineering) zum Rapport geladen. Gleich vorweg nahmen sie, dass Fragen bezüglich laufender Verfahren, Kundenbeziehungen und internen, bzw. externen Untersuchungen nicht beantwortet werden könnten. Man ließ nur wissen, dass man keineswegs wissentlich an einer Manipulation beteiligt gewesen sei. Die finalen Einstellungen an der Software lägen immer noch beim Hersteller selbst.

Nach einer Recherche von Frontal21 zeigt sich ein ganz anderes Bild. Bei Fahrzeugen von zehn Herstellern, mit nachgewiesenen Abschaltteinrichtungen, irrelevant, ob legal oder nicht, finden sich Steuerungsgeräte der Firma BOSCH. Der Generalstaatsanwalt von West Virginia schreibt sogar: „BOSCH wusste, dass VW die Komponenten als Abschaltteinrichtung nutzte und hat den Softwarealgorithmus mit entwickelt“. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart ermittelt zurzeit gegen unbekannte Mitarbeiter*innen bei BOSCH. Räumlichkeiten wurden und werden aber nicht durchsucht, schließlich, so die Staatsanwaltschaft, kooperiere BOSCH. Auch die Ergebnisse der internen Untersuchungen werden wohl erst im laufenden Jahr - wenn überhaupt - publik gemacht.

Nun ist klar, der Zulieferer BOSCH wird 554.000 betroffene Dieselbesitzer in den USA entschädigen. Dafür zahlt das Unternehmen 327,5 Millionen Dollar. Zahlreiche Betroffene hatten Bosch verklagt und dem Konzern aktive Mithilfe bei der Manipulation vorgeworfen. Auch mit dem nun geschlossenen Vergleich räumt BOSCH ausdrücklich keine Schuld ein, dies ist ein entscheidender Unterschied zwischen Zulieferer und Autobauer.

NDR, WDR und Süddeutsche Zeitung hatten berichtet, dass dem Unternehmen auch klar war, dass die entwickelte Abschaltteinrichtung in den USA verboten ist. Dies gehe aus bislang unveröffentlichten Teilen der US-Klageschrift hervor, die gegen BOSCH eingereicht wurde. Als Beweis dafür wird u.a. ein Brief vom Juni 2008

aufgeführt. Darin habe BOSCH vom VW-Konzern gefordert ihn von einer Haftung freizustellen. Begründung damals: die Weiterentwicklung der Software könne ggf. zum Einsatz von defeat devices führen. Die jetzt entschädigten Kläger*innen werfen dem Unternehmen vor, über mehr als zehn Jahre eine aktive Rolle bei der Entwicklung einer an VW gelieferten Software gespielt zu haben. Unkenntnis über den Betrug sei auszuschließen.

Seit 2001 soll das Motorsteuergerät EDC17, bekannt unter dem Arbeitstitel „Akustikfunktion“, als Abschaltvorrichtung zum Einsatz gekommen sein.

Das der VW Konzern die Software für seine Zwecke, ohne die Hilfe von BOSCH hätte umschreiben können, ist stark zu bezweifeln. In der Klageschrift hieß es, BOSCH habe die Kontrolle über die Software immer „fest im Griff“ gehabt. 2006 wurde sogar vertraglich festgeschrieben, dass nur 35 Mitarbeiter*innen von VW Einblick in erweiterte Softwarefunktionen erhalten durften. Dies war der Bereich, in dem der Betrug programmiert werden konnte. Änderungen in der Software, hätten nur mit Zustimmung von BOSCH erfolgen dürfen.

4. Deutsche Rolle im Abgasskandal

Im Zusammenhang mit dem VW Abgasskandal wurden im EMIS Untersuchungsausschuss drei relevante Persönlichkeiten aus Deutschland angehört. Es handelt sich dabei um Alexander Dobrindt (Verkehrsminister, CSU), Ekhard Zinke (Vorsitzender KBA) und Olaf Lies (Wirtschaftsminister Niedersachsen, SPD). Sie alle waren sich in zwei Punkten einig: vor Bekanntwerden der VW Betrugerei wusste keiner, dass Abschaltvorrichtungen zur bewussten Täuschung verwendet wurden und dass mit den neuen RDE Tests (mithilfe von PEMS - Geräten) die göttliche Rettung naht.

Der Bundesminister brüstete sich damit, sofort nach Offenbarung des Skandals eine Untersuchungskommission einberufen zu haben, die aber leider zum größten Teil aus seinen eigenen Mitarbeiter*innen bestand und als Topping noch einen wirtschaftsnahen Professor zur Mitarbeit einlud. Immerhin legte man sich fest, ab jetzt so genannte „Dopingtests“ (stichprobenartige Kontrollen) durchzuführen, obwohl dies in Verordnung 715/2007 bereits fest verankert ist und somit seit 2007 zum Standardrepertoire einer Aufsichtsbehörde wie dem KBA gehören sollte.



Auch die Offenlegung der Steuerungssoftware in den Fahrzeugen ist ein Schritt in die richtige Richtung. Leider endet an dieser Stelle schon das Positive, welches den Anhörungen zu entnehmen war. Dobrindt sagte Zinke ist schuld und Zinke sagte... naja ist schon klar. Auch aus kürzlich veröffentlichten E-Mails geht hervor, dass der Untersuchungsbericht keineswegs unabhängig erstellt wurde, vielmehr gab es einen regen Schriftverkehr zwischen Autobauern und BMVI. Auch dass kein weiterer Hersteller neben VW zu Rückrufen verpflichtet wurde, obwohl Thermofenster (Abgasnachbehandlung schaltet sich bei einer gewissen Temperatur ab) entdeckt wurden (z.B. Opel, AUDI), bleibt ein Desaster für die deutsche Klimapolitik. Gegen die Sammelklage der VW Aktionäre hat Herr Minister natürlich auch etwas einzuwenden und zu laufenden Verfahren, die Kläger*innen Recht gegeben haben, Schadensersatz zu verlangen, möchte er lieber gar nichts sagen.

Sich selbst über FIAT beschweren, aber in seinem eigenen Land keine Sanktionen gegen VW - obwohl von der EU vorgeschrieben - vorzunehmen, ist das Einzige, was das BMVI dieser Tage zustande bringt.

Der Wirtschaftsminister aus Hannover trat eher als VW Aufsichtsrat, denn als Politiker auf. Alles was auf Dieseldgate folgt, ist ein Integritätsressort und das Ziel, den Dieselmotor vor 2030 nicht von der Straße zu verbannen. Bleibt noch der KBA Chef aus Flensburg. Aber der scheint vom politischen Berlin nicht nur geografisch weit entfernt zu sein.

Man hörte nur „Amtspräsident Zinke und seine Sprecher blocken jede Anfrage zum Skandal ab. Sie verweisen auf das Verkehrsministerium in Berlin.“ Wie aus seinen Erklärungen vom 11.10. hervorgeht, scheint man auf Vertrauensbasis Typenzulassungen erteilt zu haben, trotz unzureichender Informationen, welche die Hersteller zum Fahrzeug lieferten. Briefe von Kommissar Tajani oder der DUH, die auf mögliche defeat devices aufmerksam gemacht haben sind angeblich nie angekommen. Die Post scheint der wahre Übeltäter zu sein und sollte wohl offensichtlich zwangssanktioniert werden, damit überhaupt mal jemand was bezahlen muss.

Zum Abschluss der Anhörungsrunden im vergangenen Jahr 2016 wurde zur Aussprache mit den Vorsitzenden der nationalen Untersuchungsausschüsse gebeten. Auch Herbert Behrens (DIE LINKE) reiste aus diesem Anlass nach Brüssel, um die Situation im Ausschuss des Bundestages zu schildern und auf weitergehende Fragen der hiesigen Abgeordneten einzugehen. Das erste große Problem, welches er skizzierte, bezog sich auf den eng bemessenen Zeitrahmen, welcher den Parlamentariern von der Bundesregierung aufoktroiert wurde. Bereits im März soll die Ermittlungsgruppe ein letztes Mal zusammen treffen, um Kanzlerin Merkel anzuhören. Im Juni dann soll der Abschlussbericht vorgelegt werden. Die initiale Frage, die sich die Abgeordneten stellen, ist die Verantwortlichkeit für die zahlreichen Versäumnisse in Politik und Wirtschaft. Dabei wollen sich die Volksvertreter*innen aber nicht nur um die Vergangenheit kümmern, sondern auch eruieren, wie es in der Zukunft zur Vermeidung solcher Skandale kommen kann. Dabei gibt es noch eine Reihe von strittigen Punkten. So ist z. B. weiter ungeklärt, inwiefern die Autolobby Einfluss auf die Gesetzgebung nimmt und ob eine bürgerfreundliche Entscheidung für die jetzt anhängigen Sammelklagen gegen VW gefunden wird. Fest steht aber, dass Regierung und Untersuchungsausschuss zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Hier fordern die Mitglieder mehr Informationen.

Als Empfehlung für die europäische Arbeit gibt Behrens noch zu bedenken, dass die jetzige Gesetzgebung keinesfalls schlecht, jedoch hier und da zu unpräzise sei und ihr die nötige Schärfe fehle. Man möge auch bedenken, dass ein ähnlicher Skandal mit Überschreitungen von CO2 Grenzwerten im Anzug sei - durch welchen den

Nationalstaaten vermutlich Milliarden an Steuergeldern verloren gegangen sein könnten. Auch der DGB, als deutsche Stimme der Arbeitnehmer*innen positionierte sich jüngst mit einem 5-Punkte-Vorschlag („offensiv und transparent“) in der hitzigen Debatte. So fordert der Vorsitzende Jörg Hoffmann, Grenzwerte unter Einbeziehung aller Akteure festzusetzen und zwar mit dem Anspruch „hart aber realistisch“. Der Dieselmotor wird keineswegs als Auslaufmodell kategorisiert, sondern soll mindestens bis 2030 weitere deutsche Autos antreiben. Stattdessen schlägt der DGB den Abbau von Verbrennungsmotoren um 1,5 Prozent pro Jahr ab 2020 vor. Weitere Ideen, die sich in dem knappen Papier wiederfinden, beschäftigen sich mit Kaufprämien für Elektrofahrzeuge, moderner Verkehrsinfrastruktur, stichprobenartigen Normübereinstimmungstests und der Einführung einer blauen Plakette.

Vom Landesherren Niedersachsen ist zu hören, dass sich die Landesregierung dort keiner Schuld bewusst sei. Die Anschuldigungen des Konzernpatriarchen Ferdinand Piech seine haltlos: „Piech greift zu Mitteln die man heutzutage als „Fake News“ bezeichnen würde“, so der Ministerpräsident. Man wisse erst, genau wie alle anderen, seit September 2015 von den Manipulationen. Eine Eidesstattliche Versicherung will Stephan Weil dafür dann aber doch nicht abgeben, seine Aussage vor dem deutschen Untersuchungsausschuss sei ausreichend. Außerdem wird bemängelt, dass seitens VW nur mangelhafter Wille zur Kooperation bestehe - vertrauliche Akten würden nicht an den niedersächsischen Landtag weitergeleitet. Das kann man aber genauso gut als persönliche Niederlage Weils betrachten.

Die Deutsche Umwelthilfe wird nicht müde, sich in die Debatte einzubringen. Sie fordert jetzt ein generelles Fahrverbot für Dieselfahrzeuge, welche die EURO 6 Norm nicht ehrlich, d. h. unter realen Fahrbedingungen einhalten. Dies müssen besonders in Städten mit Grenzwertüberschreitung so schnell wie möglich durchgesetzt werden.

Angela Merkel markierte indes das Ende der Anhörungen im deutschen Untersuchungsausschuss, nun gilt es dort so schnell wie möglich - denn die Regierung macht Druck - einen Abschlussbericht zu zimmern. Frau Merkel bekräftigte ihre Aussage, erst aus den Medien am 19.9.2015 vom Abgasskandal in Kenntnis gesetzt worden zu sein. Sie habe gleich im Anschluss Alexander Dobrindt dazu aufgefordert alles nötige zu unternehmen, um eine bestmögliche Aufklärung zu erreichen. Außerdem lobte sie den Dieselmotor, als wichtige Technik im Kampf für mehr Umweltschutz. Der Ausschussvorsitzende H. Behrens übte Kritik: „Da erwarte ich von einer Kanzlerin mehr, als das was sie heute dargestellt hat.“ Im Nachgang bekräftigte die Kanzlerin ihr eigenes Bekenntnis und fügte an es sei „perfide“, dass Teile der SPD und Grünen ihren Standpunkt angreifen. Der Rat der Bundesregierung Dieselfahrzeuge zu kaufen, um CO2 Werte zu senken, sei keineswegs falsch.

5. Europäische Rolle im Abgasskandal

Es ist widersprüchlich, was da aus den Institutionen der Europäischen Union zu vernehmen ist. Man könnte das Problem auf folgendes Schema bringen: Kommissar 1 sagt Ja, Kommissarin 2 Nein und Generaldirektor A sieht das Ganze eher neutral.

Um etwas Licht ins Dunkel zu bringen muss man chronologisch vorgehen und bei Gunther Verheugen (Industriekommissar 2004-2010) beginnen. Unter ihm nahm die Arbeit an EURO5/6 und die Implementierung von Verordnung 715/2007 ih-

ren Anfang. Er war, von der Ausschussvorsitzenden van Brempt nur folgerichtig gehandhabt, der erste geladene Exkommissar. Er ist verantwortlich für die Gründung der AG Cars21 – eine Lobbygruppe die an Gesetzten herumdoktert – und das Scheitern einer frühzeitigen Testverfahrensreform. Zwei Studien des JRC während seiner Amtszeit blieben ohne Ergebnis, aber eine Zeitverschleppung sei das keineswegs, so Verheugen.

Auf ihn folgten zwei Herren, deren Zeit noch nicht so lange zurückliegt: J. Potocnik (Umweltkommissar 2010-2014) und A. Tajani (Industriekommissar 2010-2014 und jetziger Präsident des Europäischen Parlaments). Die Zusammenarbeit zwischen beiden Abteilungen lief ganz großartig, so der Tenor der Anhörung. Potocniks Toppriorität belief sich darauf, die bestehende Gesetzgebung besser umzusetzen. Sein Hauptaugenmerk lag bei PM und CO2 Partikeln. Er belebte auch CARS21 neu. Er nannte viele Gründe, warum die Standards nicht erreicht wurden und werden (Kostenprobleme, fehlender Wille der Mitgliedsstaaten...), übte aber auch, und das ist schon etwas Besonderes in der Reihe der Angehörten, ein gewisses Maß an Eigenkritik. Das Wissen um Diskrepanzen zwischen Labortests und realem Fahrbetrieb trug er dennoch nicht in die Kommission. Sein damaliger Kollege Tajani war auch Teil von CARS21 und gab neue Studien beim JRC in Auftrag. Er initiierte die Arbeit an modernen Testverfahren und verteidigte RDE gegen die Autolobby, auch wenn unklar ist, was es da zu verteidigen gibt, schließlich macht doch die EU die Gesetze und nicht FIAT oder Daimler. Verstoßverfahren waren Fehlanzeige, ebenso Verdachtsmomente auf defeat devices, trotz vergleichbarer Fälle in den USA und Hinweisen aus der DG ENVI. Alles in allem war diese Amtszeit von Dienst nach Vorschrift geprägt, ohne über den Tellerrand hinaus zu blicken.

Und schließlich folgt die aktuelle Generation Kommissar*innen. Dabei nehmen wir als erstes K. Vella, seit 2014 Umweltkommissar, unter die Lupe. In der Anhörung blieb gleich ein Satz ganz besonders hängen: „Ich bevorzuge strengere Gesetzgebungen, anstatt langwieriger Vertragsverletzungsverfahren“, aber für eine übergeordnete Kontrollbehörde spricht er sich trotzdem nicht aus. Es gehe eher um „Sanktionsharmonisierung“. Er hingegen entschuldigt sich wenigstens für die Verzögerung bei der Einführung von RDE, oder anders gesagt, „die Verzögerung ist nicht zu entschuldigen“, so Vella. Aber die vermutlich interessanteste Kommissarin trägt den Namen E. Bienkowska und ist seit 2014 für das Industrieressort verantwortlich. Diese Frau fährt einen zweiseitigen Kurs, auf der einen Seite fordert sie massive Gesetzesveränderungen und rigorose Strafen, auf der anderen Seite verschleppt und wartet sie zu lange. Ihre Ambivalenz zeigt sich auch in ihrer Aussage zum Thema Marktüberwachung: für eine stärkere Marktüberwachung tritt sie ein, eine Agentur mit übernationalen Befugnissen hält sie aber nicht für tragbar. Hauptargument für ihre bisherige Tatenlosigkeit waren fehlende Unterlagen aus den Mitgliedsländern. Jetzt hat sie allerdings tatsächlich ernst gemacht und wohl Vertragsverletzungsverfahren u. a. gegen Deutschland eingeleitet, da die festgeschriebenen Sanktionen bis zum heutigen Tag nicht umgesetzt wurden. Auch fordert sie die staatliche Bezahlung der Zulassungsstellen, um diese aus der Herstellerabhängigkeit zu befreien und eine Möglichkeit, für andere Staaten und die Union selbst in Typenzulassungen einzugreifen. Für Bienkowska sind jedoch die Definitionen der Gesetzestexte völlig ausreichend, obwohl sie den Betrug mit möglich machten.

Und natürlich haben mal wieder alle ihre Post nicht zugestellt bekommen und E-Mails wurden auch nicht gecheckt.

Jeder Kommissarin und jedem Kommissar steht eine Generaldirektion unter. Deren Chefs wiederum sind die Generaldirektoren. Diese sollten innerhalb der zwei-



ten Anhörungsrüge zu Gehör kommen. Den Anfang machten Jos Delbeke (Ex-GD DG CLIMA), Heinz Zourek (Ex-GD DG ENTR) und Carlo Petinelli (Ex-GD DG GROW). Die beiden zuletzt genannten Personen dürfen sich auch ruhig in dieser Reihenfolge verstehen, denn des Erfolges rühmen können sie sich gewiss nicht. Der Entwicklungszeitraum für RDE (immerhin drei Jahre, reine technische Entwicklung, ohne Berücksichtigung des Zeitraums der politischen Debatte) scheint für die Herren kein Problem darzustellen, ebenso wenig wie die mangelnde Marktüberwachung. Sie widersprechen ihrem eigenen vormaligen Kommissar Verheugen, indem sie behaupten die Definition von Abschalteneinrichtungen sei perfekt gewesen. Mal ist der veraltete Test das Problem, dann wieder die Umsetzung der Gesetze. Etwas konkreter äußert sich da schon Jos Delbeke, er gesteht sogar offen Versäumnisse innerhalb der Kommission ein. Auch spricht er davon, dass die Hersteller keineswegs im Sinne der Verordnung handeln - sich also gar nicht bemühen. Er hofft, dass die EU die Zukunft der Autoindustrie nicht verschläft.

Auf das Tripel folgte ein Doppel: Karl Falkenberg (ehemaliger GD DG ENV) und Daniel Calleja y Crespo (ehemaliger GD DG GROW). Falkenbergs Generaldirektion hätte sich schon lange mit den Diskrepanzen auseinandergesetzt. Es gab auch (mal wieder) eine Studie zum Thema und man kam zu dem Schluss, dass die Diskrepanzen - zu mindest in weiten Teilen - durch das Fahrverhalten der Halter*innen ausgelöst wurden. Er hat persönlich nie an Sitzungen der TCMV (technische Arbeitsgruppe Verkehr) teilgenommen und auch kein einziges nationales Prüflabor besucht. Wenigstens spricht er sich für eine unabhängige Kontrollbehörde aus und fordert schärfere Grenzwerte, aber leider erst nach seinem Amtsabtritt. Mit Calleja verstand er sich ausgezeichnet und schrieb ab und an einen Brief, falls ihm die Industrie zu viel an RDE herumnörgelte, diese scheinen ausnahmsweise auch einmal angekommen zu sein. Damit sind wir auch schon zum Mann mit dem wohlklingenden Namen übergeleitet. Calleja war auch ein fleißiger Briefschreiber: er verschickte Aufforderungen an die Mitgliedsstaaten ihrer Überwachungspflicht nachzukommen. Vermutlich hätte er lieber eine Mitteilung an die Postbeamt*innen schicken sollen, mit der Aufforderung ihrer Arbeit nachzugehen, damit auch nur eine einzige Sendung beim Empfänger landet.

Ein E-Mail Anhang, der womöglich vor defeat devices warnte, wurde versehentlich nicht mitgeschickt und es dauerte ein Jahr, bis die GD ENVI dieses Dokument an die GD GROW weiterreichte. Auch Calleja ist ein Befürworter der europäischen Kontrollbehörde. Schön formulierte er zum Abschluss: „Wenn die Gesetzgebung nicht besser, die Kontrollen nicht schärfer und das Engagement nicht größer wird, gebe ich keine Garantie, dass sich Dieselgate nicht wiederholt.“ Den Abschluss bildeten zwei Funktionsträger in der Kommission, auf die ein besonderes Augenmerk gelegt werden sollte. Es handelt sich um den Generaldirektor des JRC Vladimir Sucha und seinen Kollegen, den Vorsitzenden des JRC Giovanni De Santi. Das Joint Research Center spielt insofern eine wichtige Rolle, als dass es verantwortlich für Testreihen im Zusammenhang mit Autoabgasen aller Art ist und die Entwicklung von PEMS - Geräten, beziehungsweise dem RDE - Verfahren maßgeblich mit gestaltet hat. Grob gesagt liefert es die technische Expertise für den politischen Legislativvorgang. Auch am Tage dieser Anhörung wiederholte sich ein in der Vergangenheit nur allzu oft gehörter Spruch: „Wir wussten von Diskrepanzen, aber wir hatten nicht die leiseste Ahnung, dass die Fahrzeughersteller betrügen würden“. Auf den Vorwurf, warum das JRC nicht auf den Verdachtsmoment der unterschiedlichen Messergebnisse auf Straße und Prüfstand Untersuchungen, oder Prüfungen durchgeführt hat, die sich mit der Aufklärung dieses Missstandes beschäftigen, hieß es simpel, es habe kein Mandat der Kommission vorgelegen.

Den Herren war wichtig zu betonen, dass ihre Befugnisse eben begrenzt sein und sie keineswegs mit der amerikanischen EPA zu vergleichen wären. Für die Zukunft wünsche man sich also mehr Befugnisse zu erhalten und enger mit den nationalen Behörden zusammenzuarbeiten, natürlich, so der Tenor, beruhe dies aber auf Freiwilligkeit. Das JRC zu einer supranationalen Behörde auszubauen schien eher ungewollt. Verantwortlich sein will auch hier keiner, stattdessen pocht man darauf, dass ohne die Zuarbeit der Hersteller eine systematische Überprüfung auf defeat devices gar nicht möglich sei, zumal man erst seit Kurzem auf eine ausreichende Testkapazität zurückgreifen könne. Bisher sieht es also düster aus, für eine wirkliche Reform, denn sowohl Rat, als auch weite Teile des Parlaments widersprechen den ehrgeizigen Vorhaben von Bienkowska und wenn sich nicht mal die Generaldirektionen untereinander und die Kommissar*innen miteinander einigen können, wie soll da eine europäische Lösung zustande kommen.

6. Neue RDE Gesetzgebung

Neben der Aufarbeitung von Dieselgate darf nicht vergessen werden, dass gerade eine neue Gesetzgebung für den Abgasausstoß von Fahrzeugen erarbeitet wird und in ersten Schritten auch schon teilweise verabschiedet wurde. Die neue RDE Gesetzgebung beruht auf zwei Grundpfeilern: auf der einen Seite die Marktüberwachung und auf der anderen die Reformierung der Typenzulassung. Bevor sich also der Chronologie des Verfahrens gewidmet werden kann, sollen zunächst die zur Disposition stehenden Ansätze der einzelnen Beteiligten näher beleuchtet werden. Sehr weit auseinander gehen die Meinungen, wenn eine unabhängige Kontrollbehörde für KFZ ins Spiel gebracht wird. Das JRC (Prüflabor der EU in Ispra) bezieht sich nicht direkt auf den Wortkern, befürwortet aber ein Forum zum Informationsaustausch unter eigener Ägide und eine unabhängige Kommission, welche die technischen Dienste prüfen und zulassen muss, bevor diese Typgenehmigungen aussprechen dürfen. Neben den Vorstellungen, die das JRC in einem Positionspapier („Proposal for a new type Approval Framework“) verdeutlicht, trugen die hohen Vertreter ihre konkreten Ansichten auch noch einmal in einer persönlichen Anhörung vor. Dabei setzte man den Akzent vor allem auf die Themen Marktüberwachung und Testkapazität.

So wird die Kontrolle der bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge als fehlendes Kernelement skizziert, welches den Europäer*innen zur Vorreiterstellung in der Welt fehle. Mit den neu geschaffenen Kapazitäten innerhalb des JRC Testlabors, soll diesem Problem aber zügig beigegeben werden. RDE an sich sei eine gute, aber noch ausbaufähige technische Lösung.

Die Meinung der Kommissar*innen geht auseinander: blickt man auf die Seite der Umwelt (Vella, Potocnik) zeichnet sich eher ein Ja ab, im Sektor der Industriekommissar*innen eher ein Nein. Bienkowska versucht einen Kompromiss und fordert die Harmonisierung von Überwachungsstandards ohne supranationale Behörde. Bei den Generaldirektoren (oben genannte) sieht die Situation ganz ähnlich aus. Die einen sprechen sich klar für eine solche Behörde aus, die anderen äußern sich zurückhaltender und meinen man solle sich erstmal um bessere Tests bemühen. Von Seiten der Zulassungsstellen lässt sich auch kein eindeutiges Bild zeichnen, so äußern sich die Franzosen (UTAC CERAM) offen für einen Kontrollbehörde, die Niederländer (RDW) halten sich ihre Optionen eher offen. In der Wirtschaft hält man sich lieber ganz bedeckt.

Bleiben schließlich noch die Mitgliedsstaaten und auch hier gibt es kein eindeu-



vereinheitlichte Marktüberwachung, aber ohne das Wort Kontrollbehörde und unabhängig in den Mund zu nehmen. Das italienische Verkehrsministerium sagt dazu nur, man werde sich an gefundene Kompromisse halten. Ein abstimmendes und koordinierendes Gremium auf EU-Ebene sei grundsätzlich der richtige Ansatz. Lediglich die Franzosen bekennen sich klar zur einheitlichen europäischen Marktaufsicht. Der verantwortliche Staatssekretär aus der Slowakei, Viktor Stromcek, stimmt diesem Gedanken im Allgemeinen zu. Allerdings sieht er diese Lösung nur als eine von unterschiedlichen Möglichkeiten an.

Bleibt die neue Typengenehmigung nach RDE Verfahren, mit Hilfe der PEMS, bzw. WLTP Tests. Die Kommission ist sich einig, dass die Gesetzgebung zu lasch ist. Bienkowska fordert dabei u. a. die Umsetzung von Sanktionen und eine schnelle Fertigstellung des 3. und 4. RDE Rechtsaktes. Das Joint Research Center schlägt Kontrollen vor, welche von den herkömmlichen Testsstandards abweichen, um die Prüfungen unberechenbarer zu machen. Die technischen Dienste und Zulassungsstellen würden sich einheitliche Leitlinien zum Testvorgehen wünschen und Treffen dabei auf Zustimmung in der Kommission. Damit soll auch ein Wettbewerb der einfachsten Zulassung zwischen den Mitgliedsstaaten vermieden werden, ein Projekt das auch von Frankreich positiv gesehen wird. Die italienischen Expert*innen bekennen sich zu der RDE Umsetzung in zwei Phasen. So stellte der stellvertretende italienische Verkehrsminister auch klar, dass der Mittelmeeranrainer sogar einen

Konformitätsfaktor von 1,4 eingebracht habe, welcher den Kommissionsvorschlag noch deutlich unterbiete. Auch die zukünftige Offenlegung der Emissionsstrategien begrüßte der Italiener. Für eine weitreichende Verbraucher*innenentschädigung sieht der Minister allerdings keine Option, dafür müsse erst eine geänderte Gesetzgebung her.

Vertreter*innen der Wirtschaft stimmen RDE zu und bekennen eine progressive Haltung bei der Entwicklung von Gesetzen. Dabei wird allerdings die Frage aufgeworfen, warum ehemalige Kommissare sich damit brüsten, dass sie einzelne Gesetzesvorhaben gegen die Wirtschaft verteidigt haben, wenn die Zusammenarbeit doch so 1A läuft und lief. Die Wirtschaft, namentlich FCR, AUDI und BOSCH wünschten sich auch eine Angleichung der europäischen und amerikanischen Standards, aber nicht aus Umweltfreundlichkeit, sondern weil es dann einfacher wäre Produkte ins Ausland zu verkaufen. Aus den Generaldirektionen ist der Ruf nach geringeren Konformitätsfaktoren und höheren Grenzwerten zu vernehmen. In der Verbesserung der Typengenehmigung wird gleichzeitig eine Verbesserung der Marktüberwachung gesehen. Für Deutschland ist RDE „zukunftsweisend“, man sehe aber nicht, dass die Kommission „an der Spitze der Bewegung stehe“. Ganz im Gegensatz zu Kommissarin Bienkowska, die sich mit ihren eigenen Vorschlägen übertrumpft. Auch seien laut Dobrindt Grenzwerte dafür da, um sie einzuhalten, welch wohlthuende Erkenntnis. Interessant scheint aber, dass Dobrindt die eigentlich klare Definition von Abschaltvorrichtungen um einen Halbsatz ergänzen will, nämlich dass im Fahrzeug immer die neueste Technologie verbaut werden muss und wenn die nicht ausreicht, dann darf ein defeat device für den Motorschutz verwendet werden.

Nur leider weiß niemand was die neueste Technologie aktuell darstellt und es wird auch niemand genannt, der eine solche Definition durchführen könnte, also eindeutig eine Verwässerung des Gesetzes. Die Slowak*innen wünschen sich vor allem eigene Test- und Genehmigungsstrukturen. Von einer Einigung im laufenden RDE – Verfahren ist Stromcek, als Vertreter der ehemaligen Ratspräsidentschaft, überzeugt.

Abschließend äußerten sich zu diesem komplexen Gesamtpaket die vier Vorsitzenden der nationalen Untersuchungsausschüsse. Frappierend dabei war, dass die Meinung der hiesigen Parlamentarier*innen zum Teil deutlich von denen der Regierungen abwich. Die französischen Kolleg*innen fordern ein endgültiges Verbot aller defeat devices ohne Ausnahmeregelungen. Außerdem sprachen sie sich für eine EURO7 Norm aus, welche alle Parameter und Verantwortlichkeiten unter einen Hut bringen soll. Zum RDE - Kompromiss bekenne man sich. Auch die Option auf Verbesserung nationaler Gesetze wird angestrebt. Im Nachbarland Belgien fordert man eine ähnliche Lösung: die Harmonisierung von Standards und mehr Befugnisse für die Zulassungsbehörden. Eine neue Idee ist die Ausweisung von NOX Emissionen direkt an den Fahrzeugen. Eingefordert wird auch, dass sich die Mitgliedsstaaten endlich an die geltenden Verordnungen halten und Sanktionen einführen und umsetzen.

Die Briten gehen sogar soweit, dass sie sich für weltweite Harmonisierung aussprechen. Auch sie bemängeln, dass die Regierung Verantwortlichkeiten auf die Kommission abgeschoben hat und die Vorschläge des Ausschusses nur teilweise umsetzen will. Eine möglichst schnelle Implementierung der neuen Verordnung, sowie strengere NOX Grenzwerte sind zwei weitere Punkte, die in den Augen der Engländer sinnvoll erscheinen. Die deutschen Mitglieder des Untersuchungsausschusses sind auch nicht zufrieden mit der Arbeit ihrer Regierung. Die Bundesregierung wirke massiv an der Aufweichung der Gesetzgebung mit. Auch die Hersteller wür-

den ihren Beitrag zur Veränderung von einzelnen Passagen liefern. Hierbei wurde vor allem auf die noch in Arbeit befindliche letzte RDE 4 Maßnahme verwiesen. Man hoffe, dass die bisher mangelhafte Verordnung 715, die nicht genau regle was geht und was nicht, klarer und präziser formuliert würde.

Einig sind sich aber alle, dass das Problem eher bei der Umsetzung der Verordnung, als bei der Strenge und Genauigkeit der Gesetzestexte liegt. Nun stellt sich die abschließende Frage, wie sich die RDE Gesetzgebung entwickelte und aktuell entwickelt. Beginnend mit der Arbeit an Verordnung 715/2007 im Jahr 2005 startete ein bis heute wärender Prozess. Diese Verordnung stellt die Grundlage für alle heutige Diskussionen und die Entwicklung von RDE dar. Darin wird auch festgeschrieben, dass so bald wie möglich ein neuer, zum NEFZ alternativer Testzyklus realisiert werden muss und so begann die Arbeit an PEMS -Geräten. Die experimentelle Phase wurde 2011 abgeschlossen und das JRC schlug die PEMS Tests als bestmögliche Messoption vor, um nah an reale Werte heranzukommen.

Nach weiteren Untersuchungen konnte im November 2014 das erste RDE Paket verabschiedet werden. Im Februar darauf begann gleich die Arbeit an dessen Nachfolger. Noch im gleichen Jahr segnete der TCMV ebendiese ab. Seither wird am 3. Paket gebastelt in dem u. a. die Konformitätsfaktoren und Messung bei Hybridfahrzeugen geregelt werden soll. Den Abschluss bildet das 4. RDE Paket 2017, in welchem Regelungen zur Konformität und Marktüberwachung aufgeführt werden dürften.

Im Umweltausschuss gab es dazu bereits eine rege Diskussion zwischen Parlament und Kommission, welche die Konformitätsfaktoren damit begründet, dass die PEMS noch eine hohe Ungenauigkeit besitzen. Die Grünen sehen darin eher ein Zugeständnis an die Industrie, welche die Möglichkeit hätte durch neue Partikelfilter alle Vorgaben locker einzuhalten, sich aber aus Kostengründen davor scheut. Dafür unterbreitet die Kommission den Vorschlag von Konformitätszertifikaten, die den Verbraucher*innen die Möglichkeit geben übersichtlich zu erfahren, wie viel ihr Auto verbraucht und ausstößt. Die Leitlinien sind dabei Transparenz, Vergleichbarkeit und Anreize für sparsamere Fahrzeuge. Grundlegende Bestimmungen zu defeat devices sollen nicht geändert, nur ihre Umsetzung angeglichen werden.

Was sich Menschen wünschen und wie Vorstellungen der unterschiedlichen Parteien und Gruppierungen aussehen ist die eine Sache, die andere ist, was am Ende wirklich dabei herauskommt und das sieht bisher nicht so gut aus. Eine selbstständige Überwachungsagentur, wird wohl sobald keinen Einzug in die Gesetzgebung finden. Die Senkung des Konformitätsfaktors steht ebenso in Frage wie die Entschädigungszahlungen an Betroffene, aber dazu mehr im nächsten Kapitel.

7. Untersuchungsbericht EMIS

Ein Bericht zum anfreunden, so könnte man sagen, aber wie in jeder Freundschaft, gibt es auch Kritikpunkte und unliebsame Marotten, mit denen es zu arbeiten gilt. Der EMIS Report gliedert sich in drei Teile. Die Empfehlungen an Kommission und Rat, die auch im gesamten Plenum abgestimmt wurden, der Bericht an sich, der vor allem Thesen proklamiert, welche dann in die Empfehlungen umgemünzt wurden und der fakultative Teil, der sich vor allem mit Begriffserklärungen und Chronologien beschäftigt. Er gehört formal zum Berichtsteil und war schon lange vor Abstimmung von Empfehlungen und Bericht in einem recht undemokratischen Prozess hinter verschlossenen Türen ausgehandelt.

Der Bericht unterteilt sich in verschiedene Sinnabschnitte, beginnend mit Labortests und realen Emissionen. Es wird darauf eingegangen, dass aktuelle Techniken sehr wohl vorhanden sind, um EURO 6 Normen zu erreichen. Außerdem stellt man fest, dass die Diskrepanzen zwischen Werten auf der Straße und im Labor lange Zeit bekannt waren und die Kommission gescheitert ist gemäß ihres Auftrages einen sinnvollen Test zu entwickeln, um diese Differenzen auszuräumen. Angeprangert wird ebenso die ungleiche Zusammensetzung der Expertengruppen mit Lobbyist*innen, anstatt mit ausreichend Vertreter*innen, die Expertise mitbringen. Auch Schlampigkeit bei der Zusammenarbeit innerhalb der Kommission und bei der Protokollführung sind angesprochene Punkte. Im nächsten Kapitel befasst man sich mit dem eigentlichen Corpus Delicti, den defeat devices. Im Kern steht die Aussage, dass niemand nach Abschaltvorrichtungen gesucht hat, oder auch nur im Erwägung zog, dass diese für Unregelmäßigkeiten verantwortlich sein könnten. Den Mitgliedsstaaten wird zur Last gelegt, ihre gesetzlichen Verpflichtungen nicht wahrgenommen zu haben, nach defeat devices zu suchen, bzw. den zahlreich vorhandenen Hinweisen nachzugehen.

Auch jetzt scheint ihr Interesse an der Ausradierung der Diskrepanzen eher minder hoch. Die Kommission selbst, so der Berichtstenor, hat keinerlei Möglichkeit nach Abschaltstrategien Ausschau zu halten, hätte jedoch die Mitgliedsstaaten besser überwachen müssen und das JRC mit einem Mandat beauftragen, technische Überprüfungen durchzuführen. Am Ende steht fest, dass auch RDE keine endgültige Abhilfe darstellen wird. Schließlich wendet man sich der Typenzulassung und in-service conformity zu. Insgesamt lässt sich aus vielen Einzelthesen ein Gesamtbild formen. Das System der Zulassung und Überwachung ist der EU entglitten. Die Hersteller können willkürlich, in einer Art Wettbewerb, wählen bei welchem technischen Dienst sie am günstigsten ihre Zulassung erhalten. Eine Kontrolle dieser, oder der zugelassenen Fahrzeuge durch die EU erfolgte nicht. Auch was bei Zulassungsverweigerung oder Entzug geschieht ist völlig unklar, ebenso wie die Kommunikationswege.

Den Mitgliedsstaaten wird nahegelegt, den Tests nicht immer blind zu vertrauen, sondern mitunter nachzuprüfen. Auch die finanziellen Verbindungen hätten untersucht werden müssen. Ein neues Steuersystem, so die Idee, soll jedoch Abhilfe bei der finanziellen Abhängigkeit der Zulassungsstellen von den Herstellern schaffen. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass den Behörden genug finanzielle und humane Ressourcen zur Verfügung stehen. An der Marktüberwachung sind die EU Mitglieder gänzlich gescheitert. Die Kommission hat die Aufgabe der Koordination völlig überfordert. Schließlich wäre da noch der Abschnitt zu Strafen und Umsetzung der Gesetzgebung. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Mitgliedsländer überhaupt keine Anstalten gemacht haben, geltendes Recht umzusetzen. Weder nach Verabschiedung von Richtlinien, und teilweise noch nicht einmal nach dem VW Skandal 2015. Auch mit der Herausgabe von Informationen betreffend dieser Causa hielten sie sich sehr zurück. Strafen für Hersteller gab es nie und Rückrufe nur freiwillig - auf Druck der Öffentlichkeit und der Medien.

Die Kommission hat zwar keine Rechte in diesem Fall selbst das Zepter in die Hand zu nehmen, sie hätte jedoch frühzeitig mit Vertragsverletzungsverfahren Einhalt gebieten müssen, doch eine ausreichende Überwachung der Implementierung scheint nicht stattgefunden zu haben. Das letzte Kapitel räumt gründlich mit den Missständen bei der Arbeit des Untersuchungsausschusses auf. Es geht um mangelnden Willen von Eingeladenen zu erscheinen, um langwierige Informationsbeschaffung, unordentliche Archivierung von Daten und großem Zeitdruck. Außer-

dem sind Regeln und Deadlines unklar und ein sinnloser Zwischenbericht frisst viel zu viel Zeit. Es gilt also, so der O - Ton, einheitliche Regeln zu schaffen, die dem europäischen Untersuchungsausschuss die gleichen Rechte zuspricht, wie nationalen Untersuchungskomitees.

Die Empfehlungen des Untersuchungsausschusses an die Kommission und den Rat decken sich im Wesentlichen mit den Punkten die im Bericht enthalten sind. Die Strahlkraft ist jedoch wesentlich höher, da dieser Teil vom Plenum legitimiert ist und sich mit direkten Aufforderungen an die EU Institutionen richten. Einführend verweist man darauf, dass sich außerdem die parlamentarischen Ausschüsse für ENVI, TRAN und IMCO begleitend zur Arbeit des EMIS mit der Thematik beschäftigen sollen. In Folge dessen, verabschiedete das Parlament zeitgleich mit den Recommendations auch die gesetzgeberischen Rahmenbedingungen durch eine Entschließung des IMCO Ausschusses.

Die Gliederung des Schriftstücks gestaltet sich ähnlich wie im Bericht und beginnt mit Labortests und RDE. So wird die Kommission aufgefordert, die finanziellen und humanen Ressourcen im JRC aufzustocken, um eine ausreichende technische Expertise für KFZ, KFZ Systeme und Emissionstechnologien sicherzustellen. Ebenso fordert man, die Ausweitung der Verantwortlichkeiten des JRC hin zu mehr Befugnissen bei der Marktüberwachung und Fahrzeugkontrolle. Die Gesetzgeber werden auch gemahnt, ihren Pflichten nachzukommen, die Implementierung der Gesetzgebung, insbesondere im Hinblick auf 715/2007 ausreichend zu überwachen. Eine schnelle Annahme der RDE 3 und 4 Pakete, sowie eine möglichst breite Spanne an Testbedingungen sind weitere angemerkte Punkte. Die Kommission wird gedrängt, die Konformitätsfaktoren für RDE jedes Jahr neu zu überdenken. Ebenso soll die PEMS Methodik weiter vorangetrieben und eine Technologie für die Messung von Kleinstpartikeln unter 23nm entwickelt werden.

Das Protokoll der Kommission vom Januar 2017 wird als deutlicher Fortschritt bewertet. Es legt den Mitgliedsstaaten u. a. einen Leitfaden für die Durchführung von Abgaskontrollen vor. Das Kapitel beschließt die Aufforderung im TCMV (technische Arbeitsgruppe Verkehr) mehr Transparenz zu schaffen und den nationalen Parlamenten Zugang zu relevanten Dokumenten zu gewähren. Es folgt die Auseinandersetzung mit defeat devices und damit einhergehend die schon im Bericht erwähnte Feststellung, dass RDE kein Allheilmittel darstellen wird. Man empfiehlt die Orientierung an den „random – Tests“ der Amerikaner und fordert eine Analyse, warum die strikteren Regeln für schwere Nutzfahrzeuge nicht auch auf leichte Nutzfahrzeuge übertragen werden können.

Die Kommission soll außerdem untersuchen, warum Erkenntnisse aus dem JRC nicht an höhere Kreise weitergeleitet wurden und ihre daraus resultierenden Ergebnisse an das Parlament weiterleiten. Die Hersteller sollen verpflichtet werden ihre Abgasstrategien offenzulegen und die Kommission soll im Zuge dessen Interpretationsrichtlinien erarbeiten, die festlegen was defeat device ist und was nicht. Auch die nationalen Parlamente werden gebeten ihre Untersuchungsergebnisse zu teilen. Im Kapitel type approval und in – service conformity geht es vor allem um eine Novellierung der Marktüberwachung und Zulassungsmechanismen. Die erste zentrale Forderung nach einer Überarbeitung der Gesetzgebung wurde mit dem IMCO Bericht folge geleistet. Vor allem geht es darum der EU mehr Kompetenzen bei der Marktüberwachung und Zulassung zu erteilen, um u. a. die finanzielle Abhängigkeit der Zulassungsbehörden von den Herstellern zu kappen. Aufmerksamkeit soll dabei dem amerikanischen System geschenkt werden. Neben der Säule der Kompetenzerweiterung geht es vor allen Dingen darum Ordnung ins System zu bringen, d. h. u. a. eine klare Deklaration der Zuständigkeiten und die Kommission als kontrollierendes (z. B. für Gegenteilstests), sowie als koordinierendes und

überblickendes Organ. Für all diese Maßnahmen ist ein Kapitel unverzichtbare, nämlich jenes, dass sich mit der Umsetzung und den Strafen beschäftigt. Auch hier stehen wieder die EU Kompetenzen, bzw. Nichtkompetenzen im Vordergrund. Es ist, so die Empfehlungen, wichtig der EU die Möglichkeit zu geben, auch finanzielle Strafen zu verhängen, sowohl gegen die Hersteller, als auch gegen die Mitgliedstaaten. Ihre Rolle als Hüterin der Verträge muss die Kommission wieder mehr gerecht werden. Es wird außerdem angeregt ein internationales Kooperationsnetzwerk zu etablieren, in welchem Daten und Erfahrungen ausgetauscht werden könnten. Die Mitgliedsstaaten werden bei diesem Thema besonders in die Mangel genommen, ihnen wird eindringlich dazu geraten, endlich angemessene Strafen für betrügerische Hersteller einzuführen und ggf. verbindlich Rückrufe zu organisieren. Die nationalen Gesetzgebungen müssen dahingehend klarer werden und so konzipiert sein, dass die EU die Möglichkeit erhält einen übersichtlichen Eindruck darüber zu erhalten.

Ein völlig neues Kapitel - welches im ursprünglichen Text gar keine Erwähnung fand - ist im Laufe des parlamentarischen Prozesses glücklicherweise hinzugekommen: Verbraucher*innenschutz. Es geht dabei vor allen Dingen um eine adäquate Entschädigung aller vom Dieselskandal Betroffenen. Darüber hinaus die Erstattung der Fahrzeugkosten bei Zulassungsentzug und einem finanziellen Ausgleich, wenn die Softwareupdates negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten zeigen. So soll ein europäisches Entschädigungssystem eingeführt werden, dass auch Rückrufaktionen und Zulassungsentzug zentral, also EU weit harmonisiert, organisieren könnte. Das Dokument wird vom Kapitel „power and limitations of inquiry“ beschlossen. Die Forderung nach einer Angleichung der Befugnisse mit nationalen Parlamenten, sowie einer besseren Koordinierung des zeitlichen Rahmens für die Arbeit des Untersuchungsausschusses wird ebenso verankert, wie die Bitte, dass zukünftig Dokumente pünktlich, bzw. überhaupt an den Ausschuss übermittelt werden. Ehemalige Kommissar*innen sollen zum Erscheinen gezwungen werden und der Zugang zu Dokumenten muss auch für Assistent*innen von Abgeordneten uneingeschränkt möglich sein.



Nachdem nun in aller Ausführlichkeit wiedergegeben wurde, zu welchem Inhalt der Bericht gediehen ist, geht es im Folgenden um eine kurze Analyse. Wie schon in der Einführung Anklang ist die Richtung des Berichts nicht schlecht, aber leider sind einige unserer Kernforderungen nicht oder nur teilweise in den Empfehlungen verankert wurden.

Zum einen mangelt es an Kritik der Arbeit des Parlaments selbst, d. h. eine kritisch, reflektierte Auseinandersetzung mit Arbeitsabläufen, Motivationen und Einsatz für Mensch und Umwelt im Sinne der europäischen Bevölkerung fehlt völlig. Die zeitliche Rahmensetzungen, also Deadlines für die Umsetzung und Weiterarbeit an Projekten, Richtlinien und Ideen wird nur unzureichend in die Texte eingeflochten, leider scheiterten die Änderungsanträge der GUE/NGL zu diesem Thema im Plenum weitestgehend. So wird u. a. die Forderung nach einer Regulierung des Konformitätsfaktors auf 1 bis spätestens 2021 in den Empfehlungen keine Erwähnung finden. Es werden viele Projekte und Aufträge an die Kommission und den Rat delegiert, leider bleibt die Forderung über eine ausreichende Rechenschaft zur Arbeit an ebendiesen meist vage oder fehlt.

DIE LINKE hätte sich auch dort gerne verstärkt mit ihren Änderungsvorschlägen vertreten gesehen. Die Durchsetzung der zwei zuletzt erwähnten Punkte scheiterte aber vor allem am Widerstand der EVP. Des Weiteren mangelt es an konkreten weiterführenden Vorschlägen, wie man alle Ansätze konkret in einem neuen gesetzlichen Rahmen einpflegen könnte. Das Kapitel über Lobbyeinflüsse wurde völlig ausgespart, obwohl im Bericht ersichtlich ist, dass Fachausschüsse ungleich besetzt waren und Entscheidungen und Stimmvergaben maßgeblichen Einfluss der Autolobby unterlagen (z. B. zu Grenzwerten). Ein Transparenzregister wäre hier die richtige und wichtige Entscheidung hin zu einem demokratischeren Europa gewesen, fand aber leider im Plenum nicht genügend Anhänger*innen. Am aller schmerzlichsten jedoch ist das Scheitern einer europäischen Agentur, ähnlich wie es sie schon in allen anderen Transportsektoren gibt. Im Ausschuss fand sie noch ausreichend Ja-Votierende, im Plenum wurde sie aber mit 13 Stimmen Mehrheit abgeschmettert, obwohl Dieselgate ganz deutlich das Scheitern der Mitgliedsstaaten an einer angemessenen Kontrolle und Überwachung gezeigt hat. Man kann hier nur auf eine positive Entwicklung vor Ort hoffen.

8. Berichterstatter und Mitglieder EMIS

Wie in der unteren Auflistung zu erkennen ist, gibt es innerhalb des EMIS zwei Berichterstatter. Zunächst wurde der Posten des EPP Rapporteurs von Pablo Zalba besetzt, dieser schien aber zu höherem berufen (er ist jetzt Chef der spanischen Investitionsbank) und gab die Funktion an seinen deutschen Kollegen Jens Gieseke (CDU) ab. Giesekes Position zum Abgasskandal lässt sich mit einem Zitat von seiner eigenen Website recht gut widerspiegeln: "Bei Vertretern der Automobilindustrie verbreitete sich schnell die Sorge, dieser Ausschuss könnte als Tribunal gegen Unternehmen, die in die Abgas-Affäre verwickelt sind, verwendet werden. Als Vize-Koordinator der EVP-Fraktion habe ich mich daher von Anfang an für eine {...} sachliche Aufarbeitung eingesetzt." Gerne stellt sich Gieseke schützend vor die Industrie und warnt vor einer Pauschalisierung der Wirtschaft. Auch versucht er aus der sachlichen Debatte heraus immer wieder gegen linke und grüne Parteien Stimmung zu machen. Als Mitglied des ENVI Ausschusses ist er auch an der Entwick-

lung der neuen RDE Gesetzgebung beteiligt, scheint seine Erfahrungen aus dem Untersuchungsausschuss aber nur bedingt in die dortige Debatte einzubringen. In der Aussprache vom 12.1. manifestierte sich noch einmal die wahre Gestalt des Berichterstatters. So wurde das Dieselsystem als „umweltfreundlich und Arbeitsplatzgarant“ titulierte. Die von ihm so genannte Diffamierung von Kommissar*innen angeprangert und darum gebeten, aus Gründen des Konsensschutzes, bitte nicht gar zu viele Änderungsanträge zu stellen. So sieht also Aufklärungsarbeit für die EVP Fraktion aus, dann sollte man sich die Arbeit wohl lieber gleich ganz sparen. Eine bessere Zusammenarbeit konnte man sich vom liberalen Kollegen Jan Gerbrandy erhoffen. Er arbeitet sachlich, ambitioniert und fordernd an den Themen des Untersuchungsausschusses. Seine Fragen wirken fundiert unterlegt und gehen meist mit sachlicher Kritik gegenüber dem Befragten einher. Er versucht allgemeine Phrasendrescherei zu vermeiden und geht lieber in Dissens mit den Angehörten aus der Sitzung, als diesen im Nachgang - wie Kollege Gieseke - den Hof zu machen. Als Mitglied der niederländischen Partei Democraten66 bringt er links-liberale Ansichten in den Diskurs ein und arbeitet sich gerne mal an der gesamten Autoindustrie ab. Wenn er mit der Linie seiner Fraktion kollidiert, so hält er doch an seinen Überzeugungen fest. Auch er ist Mitglied des ENVI Ausschusses und dort sogar stellvertretender Vorsitzender. Leider kommt auch bei ihm die Kritik an der Ausschussvorsitzenden Kathleen van Brempt etwas zu kurz.

Frau van Brempt spielt, trotz ihrer Position als Vorsitzende nur eine Schattenrolle. Obwohl sie die Möglichkeit besaß direkt in die Anhörung einzugreifen, nutzte sie dieses Privileg selten und so blieb ein hartes Nachfragen meist aus. Lieber ging sie mit ungenügenden Antworten aus der Anhörung, anstatt sich auch mal mit den Angehörten zu überwerfen oder ihnen zumindest deutlich zu widersprechen. Van Brempt scheint sich in ihrer Rolle als Vorsitzende nicht so recht wohlfühlen und hat ihren eigenen Standpunkt auch nach Ende der Ausschussarbeit noch nicht gefunden. Im Geiste der S&D, also für einen starken Arbeitnehmer*innenschutz, setzte sie sich bisher nur bedingt ein.

Chair:

Ms Kathleen VAN BREMPT (S&D, BE)

Bureau:

Mr Ivo BELET, 1st Vice-President (EPP, BE)

Mr Mark DEMESMAEKER, 2nd Vice-President (ECR, BE)

Ms Kateřina KONEČNÁ, 3rd Vice-President (GUE/NGL, CZ)

Ms Karima DELLI, 4th Vice-President (Greens/EFA, FR)

Coordinators:

Mr Krišjānis KARIŅŠ (EPP, LV)

Mr Jens GIESEKE (EPP, DE) – vice-coordinator

Mr Seb DANCE (S&D, UK)

Mr Hans-Olaf HENKEL (ECR, DE)

Mr Fredrick FEDERLEY, (ALDE, SE)

Ms Merja KYLLÖNEN (GUE/NGL, FI)

Mr Bas EICKHOUT (Greens/EFA, NL)

Ms Eleonora EVI (EFDD, IT)

Mr Marcus PRETZELL (ENF, DE) – from 17/05/2016
Mr Georg MAIER (ENF, AT) – until 17/05/2016

Rapporteurs:

Mr Jens GIESEKE (EPP, DE) – from 24/11/2016
Mr Pablo ZALBA BIDEGAIN (EPP, ES) – until 24/11/2016
Mr Gerben-Jan GERBRANDY (ALDE, NL)

Shadow Rapporteurs:

Ms Christine REVAULT d'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR)
Mr Hans-Olaf HENKEL (ECR, DE)
Mr Neoklis SYLIKOTIS (GUE/NGL, CY)
Mr Bas EICKHOUT (Greens/EFA, NL) – for the final report
Mr Claude TURMES (Greens/EFA, LU) – for the interim report
Ms Eleonora EVI (EFDD, IT)
Mr Marcus PRETZELL (ENF, DE)

Other Members:

Mr Nikos ANDROULAKIS (S&D, EL)
Mr José BLANCO LÓPEZ (S&D, ES)
Mr Wim van de CAMP (EPP, NL)
Ms Dita CHARANZOVA (ALDE, CZ)
Ms Miriam DALLI (S&D, MT)
Mr Daniel DALTON (ECR, UK)
Mr Ismail ERTUG (S&D, DE)
Ms Ildikó GÁLL-PELCZ (EPP, HU)
Ms Julie GIRLING (ECR, UK)
Ms Françoise GROSSETÊTE (EPP, FR)
Ms Rebecca HARMS (Greens/EFA, DE)
Mr Roger HELMER (EFDD, UK)
Mr Jean-François JALKH (ENF, FR)
Ms Karin KADENBACH (S&D, AT)
Mr Marian-Jean MARINESCU (EPP, RO)
Ms Cláudia MONTEIRO DE AGUIAR (EPP, PT)
Mr Massimo PAOLUCCI (S&D, IT)
Mr Franck PROUST (EPP, FR)
Mr Dominique RIQUET (ALDE, FR)
Mr Massimiliano SALINI (EPP, IT)
Ms Christel SCHALDEMOSE (S&D, DK)
Mr Sven SCHULZE (EPP, DE)
Ms Olga SEHNALOVÁ (S&D, CZ)
Mr Ivan ŠTEFANEC (EPP, SK)
Ms Róza Gräfin von THUN UND HOHENSTEIN (EPP, PL)
Mr Kosma ZŁOTOWSKI (ECR, PL)
Mr Carlos ZORRINHO (S&D, PT)

Other substitute Members:

Ms Lucy ANDERSON (S&D, UK)
Ms Marie-Christine ARNAUTU (ENF, FR)

Ms Inés AYALA SENDER (S&D, ES)
Ms Pilar AYUSO (EPP, ES)
Mr Mario BORGHEZIO (ENF, IT)
Ms Deirdre CLUNE (EPP, IE)
Ms Lara COMI (EPP, IT)
Mr Nicola DANTI (S&D, IT)
Mr Michel DANTIN (EPP, FR)
Mr Ian DUNCAN (ECR, UK)
Ms Cornelia ERNST (GUE/NGL, DE)
Mr Francesc GAMBÚS (EPP, ES)
Ms Evelyne GEBHARDT (S&D, DE)
Ms Theresa GRIFFIN (S&D, UK)
Mr Dennis de JONG (GUE/NGL, NL)
Ms Elisabeth KÖSTINGER (EPP, AT)
Mr Giovanni LA VIA (EPP, IT)
Ms Paloma LÓPEZ BERMEJO (GUE/NGL, ES)
Mr Antonio LÓPEZ-ISTÚRIZ WHITE (EPP, ES)
Ms Gesine MEISSNER (ALDE, DE)
Mr Siegfried MUREŞAN (EPP, RO)
Mr Dan NICA (S&D, RO)
Ms Angelika NIEBLER (EPP, DE)
Mr Luděk NIEDERMAYER (EPP, CZ)
Mr Gilles PARGNEAUX (S&D, FR)
Mr Pavel POC (S&D, CZ)
Ms Julia REDA (Greens/EFA, DE)
Ms Julia REID (EFDD, UK)
Mr Robert ROCHEFORT (ALDE, FR)
Mr Bronis ROPÉ (Greens/EFA, LT)
Mr Dariusz ROSATI (EPP, PL)
Mr Andreas SCHWAB (EPP, DE)
Mr Remo SERNAGIOTTO (ECR, IT)
Mr Tibor SZANYI (S&D, HU)
Mr Paul TANG (S&D, NL)
Mr Nils TORVALDS (ALDE, FI)
Mr Evžen TOŠENOVSKÝ (ECR, CZ)
Ms Henna VIRKKUNEN (EPP, FI)
Mr Anders Primdahl VISTISEN (ECR, DK)
Ms Martina WERNER (S&D, DE)
Ms Lieve WIERINCK (ALDE, BE)
Mr Flavio ZANONATO (S&D, IT)
Mr Marco ZULLO (EFDD, IT)

Political group staff:

Ms Camilla BURSI (Greens/EFA)
Mr Fabrizio FABBRI (EFDD)
Mr Gareth GOLDSMITH (ECR)
Ms Agnieszka GREGORCZYK (S&D)
Mr Tomas HANUS (ECR)
Ms Tiina HARTMAN (GUE/NGL)
Mr Maximillian KEMP (Greens/EFA)
Ms Terhi LEHTONEN (Greens/EFA)
Mr Lars Ole LOCKE (EPP)

Mr Thierry MASSON (ALDE)
Ms Barbara MAZZOTTI (ENF)
Mr Aleš PECKA (ALDE)
Mr Maxim RAYM (ECR)
Mr Fernando SANCHEZ AMILLATEGUI (EFDD)
Mr Viktor SATA (EPP)
Mr Cameron SMITH (ECR)
Mr Sven Werner TRITSCHLER (ENF)
Mr Jan WISSWAESSER (EPP)

Secretariat
Head of Secretariat:
Ms Elisa DAFFARRA

Administrators:
Mr Anno AEDMAA
Mr Emiliano IMERONI
Ms Maria JUUL
Ms Nora KOVACHEVA

Assistants:
Ms Diane BELIN
Ms Eivvyda BUDVYTYTE
Ms Marcia MAGUIRE
Ms Christine VANDENEYCKEN – Committee Assistant



9. Literatur und Quellen

Anhang Ia: Offizieller Untersuchungsbericht Empfehlungen an Rat und Kom.
Anhang Ib: Offizieller Untersuchungsbericht Bericht
Anhang II: Dieselgate Report Transport & Environment
Anhang III: Hintergrundinformationen zu RDE Gesetzgebung
Anhang IV: Follow-up Fragen A. Dobrindt (GUE/NGL Fragen 5-7)
Anhang V: EMIS Report Timeline
Anhang VI: Bericht französische Untersuchungskommission
Anhang VII: PEMS-RDE Chronologie
Anhang VIII: Vorschlag für eine neue Typengenehmigungsarbeitsgruppe
Anhang VIII: deutsche Antworten zur nationalen Typengenehmigung
Anhang X: Studie Differenzen US - EU Emissionsgesetzgebung
Anhang XI: Zusammenfassung schriftliche Antworten Hersteller
Anhang XII: Rückrufübersicht Stand September in Mitgliedsstaaten
Anhang XIII: Vorschläge BEUC an neue Gesetzgebung
Anhang XIV: Blick der Konsument*innen auf Vorschlag der Kommission
Anhang XV: Zusammenfassung der Antworten der MGS Teil II.
Anhang XVI: Standpunkt Verbraucherschutzzentrale
Anhang XVII: T&P Argumente für eine EU Agentur

Offizielle Ausschusseite: <http://www.europarl.europa.eu/committees/de/emis/home.html>

<https://www.zdf.de/politik/frontal-21/abgasskandal-bosch-tiefer-in-dieselskandal-verstrickt-als-100.html>

<http://www.autobild.de/artikel/vw-abgasskandal-news-und-hintergruende---update-6077591.html>

<http://www.lvz.de/Nachrichten/Wirtschaft/VW-Chef-Mueller-wirft-Deutschen-Inkonsequenz-vor>

<http://www.lvz.de/Nachrichten/Wirtschaft/Weil-und-Piech-sollen-Boni-von-VW-Managern-zurueckholen>

<http://www.zeit.de/wirtschaft/diesel-skandal-volkswagen-abgase>

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-skandal-eu-kommission-plant-vertragsverletzungsverfahren-a-1115546.html>

<http://www.lvz.de/Nachrichten/Wirtschaft/Hohmann-Dennhardt-erhaelt-Millionenabfindung>

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-und-bosch-zahlen-in-abgasaffaere-1-6-milliarden-dollar-in-den-usa-a-1132623.html>

<http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-09/abgasskandal-bosch-manipulation-verwicklung-mitanklage>

DIE ZEIT 10.11.2016 No. 47 „Der Diesel stinkt weiter“

Flensburger Tageblatt 7.4.2016

Süddeutsche Zeitung 27.1.2017

Süddeutsche Zeitung 10.2.2017 „Alles kurz und klein“

„Neue Abgasnormen als Chance nutzen“, 1. Vorsitzender DGB Jörg Hofmann, Oktober 2016

Kontakt und Ansprechpartner*innen

Dr. Cornelia Ernst

Mitglied des Europäischen Parlamentes

Sprecherin Delegation DIE LINE. im Europaparlament



Europäisches Parlament

Rue Wiertz 60, WIB 03 M 19

B-1047 Brüssel

Belgien

fon +32 (0)228/ 476 60

fax +32 (0)228/ 496 60

www.cornelia-ernst.de

cornelia.ernst@europarl.europa.eu

Europabüro Dresden

Großenhainerstr. 93

01127 Dresden

fon +49 (0)351/ 426 900 05

fax +49 (0)351/ 206 990 46

europa@cornelia-ernst.de