

WIRTSCHAFT



Die Flensburger Behörde spielt bei der Aufklärung des Dieselskandals eine große Rolle – wie sie sie ausfüllt, bleibt politisch umstritten.

Foto: dpa

Das leise Erwachen des schlafenden Riesen

Dieselmanipulation Lange ist das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg nicht eben Speerspitze der Aufklärung gewesen – inzwischen aber stehen, wie Daimler gerade erfahren musste, mehr Mitarbeiter und bessere Instrumente dafür zur Verfügung. Von Christopher Ziedler

Die Aufseher machen ihren Job: Die Ingenieure beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg sind unlängst bei umfassenden Untersuchungen des Mercedes GLK 220 CDI auf eine verdächtige Software gestoßen. Unter Testbedingungen schaltet sie eine Kühlmitteltemperaturfunktion zu, im normalen Fahrbetrieb wieder ab – im Ergebnis kommt bei dem Daimler auf der Straße somit deutlich mehr Stickoxid aus dem Auspuff als auf dem Prüfstand. Die KBA-Experten vermuten daher eine „unzulässige Abschaltvorrichtung“ bei 60 000 Fahrzeugen und haben ein förmliches Anhörungsverfahren eingeleitet, in dessen Verlauf der Stuttgarter Autobauer ausführlich Stellung beziehen muss.

Noch ist ein solches Vorgehen der zuständigen Aufsichtsbehörde keine Routine, weil sie zu Beginn der großen Dieselsaga selbst nicht unbedingt die Speerspitze der Aufklärung gewesen ist. Ins Rollen gebracht wurde der Dieselskandal rund um betrügerische Abgaswertmanipulationen 2015 von den US-Behörden. Die zuständigen staatlichen Stellen in Deutschland, nicht zuletzt das Kraftfahrt-Bundesamt, mussten sich anschließend vor einem Bundestags-Untersuchungsausschuss für ihre Untätigkeit rechtfertigen.

Absichtliches Vertuschen und Wegsehen wollte zumindest die Koalitionsmehrheit im Ausschuss nicht feststellen, Hinweise dafür, dass vorhandenen Hinweisen besonders aktiv nachgegangen worden wäre, finden sich im Mitte 2017 veröffentlichten Abschlussbericht aber genauso wenig. So sagte KBA-Präsident Ekhard Zinke beispielsweise vor den Abgeordneten aus, erst Ende September 2015 erstmalig vom Wort „Abschaltvorrichtung“ gehört zu haben – obwohl es in der entsprechenden EU-Gesetzgebung bereits 2007 auftauchte. Das Bundesverkehrsministerium wiederum sprach sich zwischenzeitlich mit anderem deshalb gegen eigene Fahrzeuguntersuchungen aus, weil „neben den aufgezeigten Kosten ein erheblicher Personalbedarf

beim KBA“ entstünde. Auch in den ersten Monaten nach Bekanntwerden der Manipulationen bei Volkswagen, als die Behörde auf Geheiß des damaligen Verkehrsministers Alexander Dobrindt (CSU) Modelle anderer Hersteller untersuchte, geschah erst einmal nicht viel. „Letztendlich“, urteilt Grünen-Fraktionsvize Oliver Krischer, „hat das Kraftfahrt-Bundesamt bei der Aufklärung des Dieselskandals und der Verhinderung von Fahrverboten versagt.“

Reichlich spät setzte ein Umdenken ein, begann die neue Struktur zu greifen, die als Konsequenz schrittweise eingeführt wurde. Das fängt damit an, dass seit 2016 insgesamt 33 neue Mitarbeiter eingestellt wurden, die sich um die Konformität der Fahrzeuge auf dem deutschen Markt kümmern. Im Januar 2017 wurde im KBA die Abteilung „Marktüberwachung“ eingerichtet, deren mehr als 70 Frauen und Männer aus einer Hand dafür sorgen sollen, „dass öffentliche Interessen wie Gesundheit und Sicherheit geschützt und Verbraucher- und Umweltinteressen berücksichtigt werden“, wie es auf der Internetseite der Behörde heißt. „Der Stellenaufwuchs ist erforderlich, um die zusätzlichen Aufgaben abdecken zu können, die in den vergangenen Jahren von der Behörde übernommen worden sind“, sagt die verkehrspolitische Sprecherin der Unionsfraktion im Bundestag, Daniela Ludwig. Das KBA sei nun „insgesamt gut aufgestellt, um die ihm übertragenen Aufgaben zu erledigen“.

Tatsächlich kam als zusätzliche Aufgabe die sogenannte Feldüberwachung hinzu, die freilich ebenfalls ein altes Versäumnis korrigiert. Seit Herbst 2017 gilt als Folge einer neuen EU-Gesetzgebung nicht nur auf dem Prüfstand ein realistischerer Messzyklus namens WLTC, die nationalen

Behörden wurden zudem verpflichtet, die Abgaswerte im realen Fahrbetrieb zu messen. Auch die Fachleute aus Flensburg verfügen seither über portable Emissionsmessgeräte. Und im Sommer 2018 wurde schließlich in Harsilee an der dänischen Grenze ein eigenes Abgasprüflabor eingeweiht – im Beisein von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU), der sogleich behauptete, dass keine andere Behörde auf der Welt strenger die Einhaltung der Abgasgrenzwerte kontrolliere: „Deutschland ist mit dem KBA Vorreiter.“ Sein Staatssekretär Steffen Bilger (CDU) sagt über die Entwicklung der vergangenen drei Jahre: „Das Kraftfahrt-Bundesamt hat schärfere Instrumente an die Hand bekommen, spielt damit eine ganz neue Rolle und macht jetzt in einem schwierigen Umfeld einen tollen Job – vor allem, wenn man bedenkt, dass andere europäische Regierungen und deren Behörden die dortigen Hersteller mit Samthandschuhen anfassen.“

Eine Reihe von Zahlen belegen, dass der schlafende Riese erwacht ist. Noch nie hat es mehr staatlich angeordnete Rückrufaktionen gegeben als im vergangenen Jahr – 572 an der Zahl. Insgesamt waren davon 3,5 Millionen Fahrzeuge betroffen, verglichen mit lediglich 820 000 im Jahr 2012. Ursache sind teilweise auch defekte Airbags, Bremsprobleme oder Fehler bei der Lenkung – Hauptgrund sind jedoch die verfügbaren Software-Updates im Zusammenhang mit der „Diesel-Abgasthematik“, wie das KBA selbst seinen eigenen Dauerbrenner nennt. Aus denselben Gründen wurden 2018 zusammen 146 072 Fahrzeuge von Amts wegen außer Betrieb gesetzt – ebenfalls so viel wie nie zuvor.

Die härtere Linie mag sich auf neue Befugnisse stützen, die die Flensburger vom

Gesetzgeber in Berlin und Brüssel erhalten haben. Das möglicherweise veränderte Rollenverständnis der Behörde mag jedoch auch mit einer EU-Verordnung zusammenhängen, die bereits beschlossene Sache ist, aber erst im September 2020 in Kraft tritt. Sie soll Kumpanei zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und der Autoindustrie verhindern, die viele als Hauptursache des großen Dieselskandals sehen und manche immer noch vermuten, da das KBA beispielsweise nach einem entsprechenden Koalitionsbeschluss im Herbst 1,5 Millionen Dieselbesitzer anscrieb und für die Rabatte beim Kauf eines saubereren Neuwagens der deutschen Hersteller warb. Künftig müssen sich die nationalen Typgenehmigungsbehörden jedenfalls selbst einer Überprüfung durch die EU-Kommission stellen. Diese wird überdies selbst auf dem Markt befindliche Fahrzeuge untersuchen. Prüfergebnisse produzieren, Rückrufe oder Strafen anordnen können, die auch das Kraftfahrt-Bundesamt alt aussehen lassen könnten, wenn es nicht selbst entsprechend tätig wird.

Dass das KBA auf dem richtigen Weg ist, räumt auch Oppositionsmann Krischer ein: „Das Kraftfahrt-Bundesamt ist besser geworden, nachdem es lange beschämend war, wie die Bundesbehörde funktioniert hat.“ So sei es etwa hilfreich, dass inzwischen externe Software-Experten für die Motorsteuerung hinzugezogen werden. Der Grüne kritisiert jedoch, dass die KBA-Statistik zu Ordnungswidrigkeiten nach wie vor blütenweiß ist: „Die Pkw-Hersteller haben keinen Respekt vor dem Kraftfahrt-Bundesamt, weil sie wissen, dass ihnen keine Bußgelder und Sanktionen drohen.“ Den Grund dafür, dass „die Behörde nur billige Software-Rückrufe anordnet und keine Rückrufe, bei denen die schlechte Abgastechnik ausgetauscht werden muss“, sieht Krischer jedoch nicht in Flensburg, sondern in Berlin, „weil ein umfangreiches Durchgreifen seitens der politischen Leitung im Verkehrsministerium nicht erwünscht war und ist“.



Foto: dpa

„Das KBA ist besser geworden, nachdem es lange beschämend war, wie die Behörde funktioniert hat.“

Grünen-Politiker Oliver Krischer über die Aufseher in Flensburg

Aufsichtsrat hält an Bayer-Chef fest

Chemiekonzern Vor allem eines erzürnt die Aktionäre: Monsanto. Die Rechtsrisiken durch die Übernahme sind unberechenbar.

Diese Zahl dürfte dem Bayer-Chef Werner Baumann noch lange im Gedächtnis bleiben – 44,48 Prozent. Die Aktionäre sprachen auf der Hauptversammlung des Agrarchemie- und Pharmakonzerns sowie Monsanto-Käufers ihr Misstrauen aus. Noch nie zuvor war einem amtierenden Dax-Vorstand die Entlastung verweigert worden. 2018 lag der Wert für die Entlastung des Bayer-Vorstands trotz Kritik am Monsanto-Deal noch bei gut 97 Prozent. Ein Normalwert.

Doch normal ist bei den Leverkusenern derzeit wenig: Der Konzern baut Stellen ab, allein in Deutschland soll jeder siebte Job gestrichen werden. So richtig schlechte Laune bekommen die Aktionäre aber vor allem beim Blick über den Atlantik: Dort sind die Rechtsrisiken durch die von Baumann durchgesetzte Monsanto-Übernahme unberechenbar. Anstatt durch den Zukauf als globaler Branchenprimus zu glänzen, herrscht Katerstimmung nach bereits zwei verlorenen Prozessen wegen möglicher Krebsrisiken glyphosatbasierter Unkrautvernichter wie Roundup. Vorstand und Aufsichtsrat des Konzerns üben sich in Optimismus. Man zeigt Mitgefühl mit den schwer erkrankten Klägern, verweist aber unbeirrt auf zahlreiche Studien zur Sicherheit von Glyphosat.

Erst mal bleibt also alles beim Alten an der Spitze des Traditionsunternehmens mit seiner mehr als 150 Jahre langen Geschichte. So zumindest war die Wortmeldung des Aufsichtsrats in der Nacht auf Samstag zu verstehen trotz der schallenden Ohrfeige der Aktionäre. Man stehe „geschlossen hinter dem Vorstand“. Zudem habe die Nichtentlastung keine rechtlichen Auswirkungen. Heißt: Baumanns Stuhl wa-

ckelt vorerst offenbar nicht. Nach der 13-stündigen Hauptversammlung mit beikender Kritik von Klein- und Großaktionären erscheint das erstaunlich.

Nie zuvor waren die Anteilseigner so hart ins Gericht gegangen mit der Leverkusener Chefetage. 2018 sei „Katastrophe und Albtraum“ für die Anteilseigner gewesen. Bayer sei zu einem Zwerg auf dem Börsenparkett geschrumpft. Einflussreiche Aktionäre hielten sich mit Rücktrittsforderungen zurück, obwohl sie dem Vorstand die Entlastung verweigerten. Marc Tüngler von der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitzer (DSW) sagte, der Vorstand solle an Bord bleiben, um „den Karren wieder aus dem Dreck“ zu ziehen. dpa

Börsenwoche

Die Bilanzsaison nimmt Fahrt auf



Aktienmarkt Etliche Schwergewichte aus dem Dax legen ihre Quartalszahlen vor.
Von Barbara Schäder

Der April macht bekanntlich, was er will. Beim Wetter hat sich diese Regel mit Tagestemperaturen zwischen zehn und 25 Grad auch dieses Jahr wieder bestätigt. Den Börsen allerdings bescherte der April ein nahezu stabiles Hoch: Schon zu Monatsbeginn übersprang der Deutsche Aktienindex (Dax) die Marke von 12 000 Punkten, die er nach einem kleinen Rücksetzer inzwischen klar hinter sich gelassen hat.

Ob die gute Stimmung anhält, wird unter anderem von den Bilanzberichten der Unternehmen für das zurückliegende Quartal abhängen. Daimler, die Deutsche Bank und SAP öffneten bereits vergangene Woche ihre Bücher, doch erst jetzt kommt die Bilanzsaison in Deutschland richtig in Schwung. Am Montag legen der Kunststoffhersteller Covestro und die Deutsche Börse ihre Zahlen vor, am Dienstag Lufthansa und der Nivea-Produzent Beiersdorf. Am Donnerstag folgen Volkswagen und das Gesundheitsunternehmen Fresenius samt der Dialysetochter FMC. Freitag präsentieren der Chemiekonzern BASF und der Sportartikelhersteller Adidas ihre Quartalsbilanzen. Neben diesen Schwergewichten aus dem Dax legen auch mehrere Unternehmen aus der zweiten Reihe Zahlen vor, darunter der Modeproduzent Hugo Boss aus Metzingen und der Schmierstoffhersteller Fuchs Petrolub in Mannheim.

Mit Spannung erwartet wird auch die Schätzung zum europäischen Wirtschaftswachstum im ersten Quartal, die Eurostat am Dienstag veröffentlicht. Analysten erwarten für den Euroraum ein Plus von 0,3 Prozent gegenüber dem Vorquartal. Viel ist das nicht, aber zumindest dürfte „das Rezessionsgespenst etwas an Schrecken verlieren“, schreiben die Analysten der Commerzbank. Die US-Regierung hatte bereits vergangenen Freitag einen kräftigen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts in den Monaten Januar bis März bekannt gegeben. Das nimmt Druck von der amerikanischen Notenbank Federal Reserve (Fed), der US-Präsident Donald Trump eine Mitschuld an der Konjunkturabkühlung im Vorquartal vorgeworfen hatte. Auf ihrer Sitzung am Mittwoch wird die Fed voraussichtlich ihren Leitzins stabil halten.

Arbeitslosengeld

Neues Verfahren gilt jetzt bundesweit

Schnelles Bargeld für den Notfall? Arbeitslosengeld-Empfänger bekommen den Vorschuss von nun an auch an Supermarktkassen. Nach einer Testphase 2018 gilt das neue Verfahren bundesweit.

Rund 20 Millionen Euro hat die Bundesagentur für Arbeit (BA) bisher in bar an Empfänger von Arbeitslosengeld an Supermarktkassen ausgezahlt. Das neue Verfahren wurde nach einer Testphase Ende Januar bundesweit eingeführt, wie die BA mitteilte. Insgesamt wurden rund 78 000 Auszahlungen geleistet. Das Verfahren ist vor allem für Arbeitslosengeld-II-Empfänger gedacht, die in finanziellen Notlagen dringend Bargeld brauchen.

Bisher standen in solchen Notfällen Kassenautomaten in den Jobcentern und Arbeitsagenturen zur Verfügung, die aus Kostengründen und wegen Störanfälligkeit abgebaut werden. Zu den teilnehmenden Supermärkten und Drogerien gehören unter anderem Rewe, Penny, Real, dm und Rossmann. Damit steige die Zahl der Auszahlungsstellen von derzeit 300 auf 10 000 an, sagte ein Sprecher der Nürnberger Bundesbehörde. Eine Kaufverpflichtung in den Läden gebe es nicht. Die Resonanz in den Modellregionen sei positiv gewesen. Die Auszahlungen seien störungsfrei abgelaufen. Im Schnitt gehen laut BA pro Auszahlung rund 245 Euro über die Theke. Perspektivisch könne man sich vorstellen, das Verfahren weiterzuentwickeln – etwa per digitalem Barcode mit einer App. dpa

Kontakt

Wirtschaftsredaktion
Telefon: 07 11/72 05-12 11
E-Mail: wirtschaft@stzn.de