

Beweisantrag Nr. 1.6: Beweisantrag Kraftfahrtbundesamt macht keine Aufsicht

Zu beweisende Tatsachen:

1. Die Prüfer beim Kraftfahrtbundesamt haben keinen technischen Sachverstand im Bezug auf Abgasreinigung.
2. Bis Ende 2019 hatte das Kraftfahrtbundesamt lediglich vier Mitarbeiter, welche jährlich etwa 800 Typengenehmigungen prüfen mussten.
3. In der Regel traut das Kraftfahrtbundesamt den Vorlagen der Automobilindustrie und überprüft diese nicht.
4. Vergleichbare Aufsichtsbehörden in den USA sind deutlich besser ausgestattet.
5. Die Aufsichtsbehörde zur Abgaskontrolle und Aufsicht über die Zulassung neuer Fahrzeuge (das Kraftfahrtbundesamt) ist nicht in der Lage, die von den Firmen eingereichten Papiere zu überprüfen.
6. Die öffentliche Diskussion um die manipulierten Abgaswerte von VW änderten an der Situation über mehrere Jahre nichts.

Beweismittel:

- Vernehmung von
 - Oliver Krischer als Mitglied des Abgas-Untersuchungsausschusses, zu laden über Deutscher Bundestag, Platz der Republik 1, 11011 Berlin
 - Barbara Hendricks, Umweltministerin 2013-2018, zu laden über Deutscher Bundestag, Platz der Republik 1, 11011 Berlin
 - Präsident vom Kraftfahrtbundesamt **Richard Damm, zu laden über Fördestraße 16, 24944 Flensburg**
- Anschauen der Dokumentation „Dieselgate – Die Machenschaften der deutschen Autoindustrie“ von WDR.DOK, zu beziehen aus der Ardmediathek <https://www.ardmediathek.de/ard/video/wdr-dok/dieselgate-oder-doku/wdrfernsehen/Y3JpZDovL3dkci5kZS9CZWl0cmFnLTc5ZGF1MTI2LTM1ZDMtNDg1Yi05MTJiLWY4YTdhZDc5MDZjNA/>

Begründung:

Im Dokumentarfilm, welche den Abgas-Betrug von VW ausarbeitet, wird ein VW-Ingenieur zitiert (bei Minute 58:55): „Die Prüfer hatten und haben bis heute keine Ahnung. Ich glaube auch dass das politisch gewollt war. Wir hatten ein paar Mitarbeiter vom Kraftfahrtbundesamt bei uns zum Workshop. Wir haben zwei Tage gebraucht um denen zu erklären, was Abgasreinigung überhaupt ist und wie das funktioniert. Die hatten von nichts eine Ahnung. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich das geändert hat.“ Der aktuelle Präsident vom Kraftfahrtbundesamt kann bestätigen, dass sich seitdem nichts wesentliches an der Qualifikation der Mitarbeiter*innen getan hat.

Oliver Krischer als Mitglied des Abgas-Untersuchungsausschusses fasste im Film „Dieselgate“ die personelle Besetzung des Kraftfahrtbundesamtes zusammen (Minute 59:50): „Das Kraftfahrtbundesamt hat tatsächlich die unglaubliche Zahl von vier Mitarbeitern gehabt, die die Typengenehmigungen, wo diese Abgaswerte dann auch gemacht werden, messen werden, um die zu überprüfen. 4 Mitarbeiter für jährlich 800 Typengenehmigungen.“ Das wird er auch in persönlicher Vernehmung bestätigen, ebenso wie der Präsident des Kraftfahrtbundesamtes.

Von Barbara Hendricks als zuständige Umweltministerin stammt die Aussage: „Über viele Jahre gab es schon eine große Nähe zwischen der Automobilindustrie und dem Kraftfahrtbundesamt. ... Über viele Jahre war das so, dass das Kraftfahrtbundesamt im Prinzip den Vorlagen getraut hat und dann auch die Zulassung erteilt hat.“ (Minute 57:50 in „Dieselgate“)

Insgesamt ergibt sich also nach Anhörung der Zuständigen, dass die sogenannte Aufsichtsbehörde tatsächlich ihren Aufsichts- und Prüfpflichten nicht einmal nachkommen kann. Wie ebenfalls im genannten Film deutlich wird, ist die US-amerikanische Behörde, welche den Skandal aufdeckte deutlich besser ausgestattet, sodass es nicht zu erwarten gewesen wäre, dass die deutsche Aufsichtsbehörde da irgendetwas gemerkt hätte oder auch jetzt bei Zulassungen in der BRD irgendwelche realen Prüfungen vornehmen würde. Der Präsident des Kraftfahrtbundesamtes kann auch bestätigen, dass die Anzahl der Mitarbeiter*innen nur geringfügig erhöht wurde und sich an der politischen Nähe zwischen Automobilindustrie und Kraftfahrtbundesamt nichts geändert hat, obwohl seit mehreren Jahren über Abgaswerte und deren Manipulation öffentlich diskutiert wird und es Klagen und Gerichtsverfahren dazu gibt. Oliver Krischer konstatierte in „Dieselgate“ also auch folgerichtig: „Mein Eindruck während der ganzen Zeit des Untersuchungsausschusses war, dass es ein Schuldbewusstsein oder überhaupt nur ein Problembewusstsein, dass es das bei relevant entscheidenden Leuten überhaupt nicht gibt.“

Die genannten Zeug*innen werden die Beweistatsachen also bestätigen können.

Relevanz:

Relevant für das Verfahren hier sind die Tatsachen, weil sie belegen, dass die zuständige Aufsichtsbehörde im Hinblick auf die Einhaltung von Umweltauflagen vollkommen versagt hat, aber auch heute und zum Zeitpunkt der streitgegenständlichen Aktion nur versagen konnte und musste, da sie weder technisch noch personell fähig ist eine entsprechende Aufsicht auszuüben. Das durch die Autoabgase eine Gefahr für Leib und Leben besteht, wird in anderen Beweisanträgen bewiesen. Im Hinblick auf das Vorliegen eines rechtfertigenden Notstands nach § 34 StGB ist jedoch auch zu überprüfen, ob Abhilfe nicht anders zu erwarten war. Hier wird belegt, dass dies eben nicht der Fall war. Vom Kraftfahrtbundesamt ist exakt nichts zu erwarten an Kontrolle und Eingriffen in die Autoindustrie. Es wird genehmigt, was vorgelegt wird. Insbesondere existiert also kein milderes Mittel zu Abwehr der Gefahr, als direkt in die Produktions – und Auslieferungsprozesse der Automobilindustrie einzugreifen.

Diese Frage ist bei der Prüfung von § 34 StGB besonders relevant, wie das OLG Naumburg in einer Entscheidung zum Aktenzeichen 2Ss 58/12 es 2013 betont hat:

Nach den bisherigen Feststellungen kann auch die Möglichkeit der Angeklagten, die zuständigen Behörden über die unterstellten Verstöße gegen die im Genehmigungsbescheid erteilten Auflagen zu informieren, nicht zu der Feststellung führen, dass ihr Verhalten nicht das angemessene Mittel war, um die Gefahr abzuwenden. [...] Davon abgesehen wäre die Information der "zuständigen Behörden" nur dann ein mögliches und milderes Mittel zur Abwehr der Gefahr gewesen, wenn die Angeklagten mit einem Eingreifen der Behörden rechnen konnten. Dass dieses der Fall war, ist nicht festgestellt. Im Gegenteil hatten die Angeklagten in der Hauptverhandlung einen substantiierten Beweisantrag [...] dahingehend gestellt, dass die zuständige Behörde auch bei einer Benachrichtigung über den Auflagenverstoß nicht tätig geworden wäre. Diesen Antrag hat das Gericht mit der Begründung zurückgewiesen, es bedürfe keiner Entscheidung, ob die Benachrichtigung der zuständigen Behörde über die behaupteten Gefahren das relativ mildere Mittel zur Feldzerstörung gewesen wäre. Damit durfte es eben dieses nicht zum Nachteil der Beschwerdeführer unterstellen.

Politische Mittel wie eine öffentliche Diskussion oder juristische Mittel wie Klagen gegen Autokonzerne haben ganz offensichtlich ebenfalls nicht zum Erfolg geführt. Alle milderen Mittel haben also auf ganzer Linie versagt. Insofern ist das Mittel der Aufsichtserregenden

Abseilaktionen ein angemessenes Mittel um Gefahren für die Gesundheit aller Menschen durch Abgase von Autos abzuwehren.

Ebenfalls relevant ist das im Hinblick auf die Verwerflichkeitsprüfung nach § 240 StGB Abs. 2. Wenn hier irgendwer verwerflich handelt, dann sind das die Leute, die über Jahre hinweg Autos produzierten und dabei mit den Abgaswerten betrogen und diejenigen, die sich als offenes Geheimnis weigerten, das auch nur ansatzweise zu kontrollieren.

XX-Stadt,