

INFORMATIONEN ZUR UMWELTPOLITIK

207

DIESELSKANDAL – EIN UPDATE

Auswirkungen der Abgasmanipulationen
bei Dieselaautos in Österreich

Lydia Ninz und Alexander Holzleitner



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

Autor:innen: Lydia Ninz
„ninz“-medienprofi e.U.

Alexander Holzleitner
Rechtsanwaltskanzlei Poduschka
Partner Anwaltsgesellschaft mbH

Bearbeitung/Layout: Krisztina Hubmann (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22
Telefon: +43 1/501 65 DW 12422
E-Mail: UVSek@akwien.at

Zitervorschlag: *Ninz, L.; Holzleitner, A. (2023): Dieselskandal – Ein Update
Auswirkungen der Abgasmanipulationen bei Dieselaautos
in Österreich Informationen zur Umweltpolitik, 207
Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien*

Stand: März 2023
Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22
Druck: Eigenvervielfältigung
Verlags- und Herstellort: Wien
ISBN 978-3-7063-0949-3

VORWORT

Im achten Jahr ist es an der Zeit, eine Zwischenbilanz über den VW-Dieselskandal zu ziehen, der im September 2015 mit weltweit elf Millionen manipulierten Dieselfahrzeugen begonnen hat. Eine Zwischenbilanz deshalb, weil die Abgasmanipulation nahezu alle Autohersteller erfasst hat und bei der juristischen Abarbeitung kein Ende in Sicht ist.

Auf Initiative der Abteilungsleiterin Umwelt und Verkehr Mag.^a Sylvia Leodolter und des Umweltreferenten Mag. Franz Greil hat die Arbeiterkammer eine umfassende Aufbereitung des Skandals in all seinen Facetten ermöglicht. Vielen Dank dafür.

Ohne fachliche Inputs vieler Expert:innen wäre diese gründliche Analyse des Geschehens nicht gelungen. Ein spezieller Dank gebührt Assoz.-Prof. Priv.-Doz. Dipl.-Ing. Dr. med. Hans-Peter Hutter, Doz. Dr. med. Hanns Moshhammer und Priv.-Doz. med. Peter Wallner von ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt, die im Kapitel 5 die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Gefährdung durch Stickoxid für Mensch und Umwelt in verständlicher Form zusammengefasst haben. Um dieses schädliche Abgas dreht sich hier alles, nicht um CO₂ oder Treibhausgase.

Ein besonderer Dank gilt drei Männern, die seit Jahrzehnten mit nachhaltigem Engagement und fundiertem Fachwissen für eine bessere Luft kämpften: Dr. Axel Friedrich, der schon als Abteilungsleiter im deutschen Umweltbundesamt die Abgasgrenzwerte für Autos verhandelt hat, Jürgen Resch, der rührige und standhafte Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe und Prof. Dr. Remo Klinger als versierter Kenner juristischer Kniffe im Umweltrecht. Dieses Trio ist zweifellos die treibende Kraft bei der Aufdeckung des Dieselskandals. Danke für die vielen fachlichen Inputs.

Zu danken haben wir in Österreich dem Umweltbundesamt und der Statistik Austria für ihre Sonderauswertungen sowie der Austria Presse Agentur (APA), die uns Archivmeldungen zur Verfügung stellte. Ein großes Danke gilt dem Domus Verlag mit Mag.^a Lilo Stranz und Mag.^a Christiane Lerbscher für Lektorat und sorgfältige Bearbeitung, Markus K. Bogacs für Grafik sowie Mag.^a Andrea Helige für das erste sorgfältige Redigieren. Bei Krisztina Hubmann von der AK bedanken wir uns für die kompetente Einführung ins AK Design und für das Layoutieren, bei WU Univ.-Prof. Dr. Helmut Kasper für das wissenschaftliche Monitoring.

Zu uns Autor:innen: Rechtsanwalt Dr. Alexander Holzleitner arbeitet in der Rechtsanwaltskanzlei Poduschka Partner Anwaltsgesellschaft mbH, einer der führenden Kanzleien Österreichs in Sachen Abgasskandal mit über 1.300 Einzelklagen. Mag.^a Lydia Ninz, Wirtschaftsjournalistin, PR-Profi und Ex-Generalsekretärin einer Autofahrerorganisation, hat mit dem Dieselskandal dreifach zu tun: als Buchautorin (Kolba/Ninz 2018), mit einem eigenen Blog (<http://www.wasmichbewegt.at/>) und als Teilnehmerin an der VKI-Sammelklage.

Mag.^a Lydia Ninz, Dr. Alexander Holzleitner

Wien, Linz, 6. März 2023

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	I
Inhaltsverzeichnis	III
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	VII
Zusammenfassung	IX
Abkürzungsverzeichnis	XIII
Literaturverzeichnis	XVII
Informationen zur Umweltpolitik	XXV
1 VW-ABGASSKANDAL: DER URKNALL	1
1.1 September 2015 – VW-Dieselskandal	1
1.2 Wechsel an der Konzernspitze, Winterkorn geht, Müller kommt	2
1.3 So flog der Betrug in den USA auf	3
1.3.1 Studierende zweifelten an ihren Ergebnissen	4
1.3.2 Doppelstrategie Volkswagen – verschweigen und kooperieren	4
1.3.3 Rückruf zur Optimierung der Abgas-Manipulation genutzt	5
1.3.4 Umweltbehörde setzt Volkswagen mit eigenen Tests unter Druck	6
1.3.5 Winterkorn hat Manipulationen nicht unterbunden	6
1.4 Reaktionen in den USA und Kanada	8
1.4.1 Klagen der US-Justiz, Ausweitung auf Oberklasse-Autos	8
1.4.2 Entschädigung für Kund:innen plus Rückkauf manipulierter Autos	9
1.4.3 Auch für Umweltschäden Milliarden-Strafzahlungen	10
1.4.4 Entschädigungen und Strafzahlungen in Kanada	13
1.5 Reaktionen in Europa	13
1.5.1 Anzeigen, Prüfungen, Kommissionen, Razzien	13
1.5.2 Dementis von BMW, Mercedes, Opel – Schweigen bei Bosch	14
1.5.3 Rückruf von 8,5 Millionen VW Autos mit EA 189 Motor	15
1.5.4 Österreich mit 383.000 Autos besonders stark betroffen	16
1.5.5 Rückrufe statt Bußgelder – keine Entschädigung für Kund:innen	18
1.5.6 Weiche Vorgaben für Software-Updates – Abgassenkung kein Ziel	22
1.5.7 Audi dementiert Manipulation großer Oberklasse-Autos	26
1.5.8 Volkswagen schließt Manipulation bei Nachfolgemotor EA 288 aus	26

1.5.9	Österreich prescht mit Sammelaktion vor _____	27
1.5.10	EU-Untersuchungsausschuss – Strengere Strafen und Zulassungstests _____	27
2	DIE AUSDEHNUNG DES DIESELSKANDALS _____	29
2.1	Die Untersuchungskommission „Volkswagen“ _____	29
2.1.1	Genauere Messungen – milde Bewertung _____	29
2.1.2	Rechtliche Zweifel am Ausmaß von „Thermofenster“ _____	30
2.1.3	Hohe Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxid auf der Straße _____	30
2.2	Freiwillige Serviceaktionen bei Mercedes, Opel und Volkswagen _____	33
2.3	Erste angeordnete Rückrufe von Audi Oberklasse-Autos in Europa _____	35
2.4	VW, Audi, Mercedes, BMW, Opel: Millionen freiwilliger Rückrufe _____	35
2.4.1	Österreich schließt sich freiwilligen Rückrufen an _____	37
2.5	Illegale Abschaltvorrichtungen auch bei neuesten Oberklasse-Autos von Audi _____	37
2.6	Mercedes: Millionen angeordneter Rückrufe _____	38
2.7	Rückrufe bei Opel, BMW – Verfahren gegen Fiat, Peugeot, Mitsubishi, Renault, Suzuki _____	40
2.8	Zweifel an VW Autos mit EA 288 Motoren _____	43
3	RÜCKRUFEN VON VW AUTOS MIT EA 189 MOTOR IN EUROPA _____	45
3.1	Noch 1,2 Millionen VW Autos EA 189 ohne Updates _____	45
3.2	Insgesamt 13,8 Millionen Diesel in Europa zurückgerufen _____	47
4	RÜCKRUFEN IN ÖSTERREICH – AKTUELLER STATUS _____	49
4.1	Noch 27.500 VW Autos mit EA 189 ohne Updates _____	49
4.2	Noch 24.000 Oberklasse-Autos (Audi/Porsche) ohne Updates _____	52
4.3	Zwei Drittel der freiwilligen VW-Serviceaktionen „nicht erledigt“ _____	54
4.4	Bilanz VW: Zwölf Prozent der angeordneten Rückrufe „nicht erledigt“ _____	56
4.5	Mercedes: Über ein Drittel angeordneter Rückrufe „nicht erledigt“ _____	57
4.6	Gesamt-Bilanz aller angeordneten Rückrufe in Österreich: 14 Prozent „nicht erledigt“ _____	64
5	DIE WIRKUNG VON STICKOXID AUF MENSCH UND UMWELT _____	67
5.1	Europäische Umweltagentur: 810 vorzeitige Todesfälle wären in Österreich zu vermeiden gewesen _____	67
5.2	Auswirkungen des Dieselskandals: 38.000 vorzeitige Todesfälle weltweit _____	68
5.3	Schadstoffmix oder „pures“ NO ₂ ? _____	68
5.4	Neuere strengere Grenzwerte gegen Luftverschmutzung _____	68
6	ABGASNORMEN, ABGASSYSTEME UND DIE TRICKS BEI DIESELAUTOS _____	71
6.1	Abgasnormen für Dieselautos _____	71
6.2	Typgenehmigung – was auf dem Prüfstand passiert _____	73
6.2.1	Abgasmessungen und Abschaltvorrichtungen _____	74
6.3	Abgasreinigungssysteme in Dieselautos _____	75
6.3.1	Das Abgasrückführungssystem (AGR) _____	75

6.3.2	AGR mit Stickoxid-Speicherkatalysator (NSK)	76
6.3.3	Harnstoffeinspritzung (AdBlue®) mit SCR-Katalysator	76
6.3.4	Kombination von AGR und SCR, AGR und NSK	77
6.4	So wurde beim AGR-System getrickt	77
6.5	So wurde beim SCR-Katalysator getrickt	79
6.6	Die Rolle der Motorsteuerung und der Zulieferer	80
6.7	So liefen die Updates in Europa	82
6.7.1	Updates bei Autos mit AGR	82
6.7.2	Updates bei Autos mit NSK und SCR-Katalysator	83
6.8	Die Folgen der Software-Updates für Autofahrer:innen	83
7	AUSWIRKUNGEN DER MANIPULATIONEN UND UPDATES AUF DIE LUFT	85
7.1	Amtlich bestätigt: Grenzwerte weit überschritten	85
7.2	Amtlich ermittelte Mehremissionen aus offizieller Statistik gestrichen	86
7.3	Die Wirkung von Software-Updates auf Stickoxid-Emissionen	89
7.3.1	TÜV Hessen: zehn bis 15 Prozent weniger Stickoxid bei VW Autos mit EA 189 Motor	89
7.3.2	EKI-Nachmessungen: Verbesserungen im Sommer, Verschlechterungen im Winter	89
7.3.3	KBA-Nachmessungen: 40 Prozent Verbesserung bei VW Autos mit EA189 Motor	90
7.3.4	Auswirkung der Updates in Österreich gering: acht von zwölf Monaten unter 15 Grad	91
8	BUSSGELDER, KARTELLSTRAFEN, URTEILE, ANKLAGEN, VERHAFTUNGEN	93
8.1	Milliarden-Bußgelder wegen Vernachlässigung der Aufsichtspflicht	93
8.2	EU-Kartellstrafen wegen illegaler Absprachen bei Abgassystemen	94
8.3	Rekordvergleich von Winterkorn und Stadler mit Volkswagen	96
8.4	Urteile, Anklagen, Prozesse und Verhaftungen	97
9	VERBRAUCHERKLAGEN GEGEN AUTOHERSTELLER	99
9.1	Abgeschlossene Sammelverfahren gegen VW	99
9.1.1	Vergleiche in Deutschland und Großbritannien – Aus für Sammelklage Schweiz	100
9.1.2	Vergleiche in Australien, Brasilien und Südkorea	101
9.2	Noch anhängige Sammelverfahren in Italien, Frankreich, Deutschland	102
9.3	Einzelklagen gegen VW	102
10	SAMMELKLAGEN UND EINZELKLAGEN IN ÖSTERREICH	105
10.1	Sammelklage des Vereins für Konsumenteninformation (VKI): 70 Kläger:innen verstorben	105
10.2	Musterklagen von COBIN claims	108
10.3	Grenzüberschreitende Klagen und Anzeigen des Verbraucherschutzvereins (VSV)	109
10.4	Vergleich VW mit Republik Österreich nach Massenklagen	110

10.5	Sammel- und Einzelklagen gegen VW in Österreich _____	111
11	URTEILE UND NICHT-URTEILE DER HÖCHSTRICHTER:INNEN _____	113
11.1	Erste Entscheidung des OGH 10 Ob 2/23a vom 21. 2. 2023 _____	113
11.2	Österreichische Zuständigkeit ist gegeben _____	114
11.3	Wann liegt ein abgasmanipuliertes Fahrzeug vor? _____	115
11.3.1	Wegweisende Urteile BGH und EuGH: VW Autos mit EA 189 Motor und der „Umschaltlogik“ sind verordnungswidrig _____	115
11.3.2	Wegweisendes EuGH-Urteil: „Thermofenster“ grundsätzlich unzulässig _____	117
11.4	Wie hoch kann Schadenersatz sein? _____	118
11.5	Auswirkungen auf Käufer:innen in Österreich _____	119
11.6	Empfehlungen für Halter:innen von abgasmanipulierten Fahrzeugen _____	120
12	Etappensieg der DUH-Klage gegen KBA: Software-Update illegal _____	121
12.1	VG Schleswig erklärt Software-Update eines VW Golf mit EA 189 für illegal _____	121
12.2	Der Marathonlauf der DUH bis zum Verwaltungsgericht Schleswig _____	123
12.3	DUH-Klagen gegen KBA-Freigabebescheide sind zulässig _____	124
12.3.1	Der Preis der Aufdecker: Polizeischutz und persönliche Bedrohungen _____	125
13	Offene Fragen – Systemversagen – mögliche Handlungsfelder _____	129
13.1	Software-Updates illegal? Folgen für Österreich _____	129
13.2	Schadenersatz schon bei Fahrlässigkeit? _____	130
13.3	Systemversagen: Behörden, Regierungen, EU – Justiz zu langsam _____	131
13.4	Verbraucher als letzte in der Kette – Autokonzerne als Gewinner _____	133
13.5	Mögliche Handlungsfelder – Bringen neue Vorschriften die Lösung? _____	134

ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1.1-1	APA meldet VW-Dieselskandal in den USA	1
Tabelle 1.2-1	Vergütungen Martin Winterkorn	3
Abbildung 1.3-1	Aufdeckung des Betrugs in den USA	8
Tabelle 1.4-1	Entschädigungen und Strafzahlungen in den USA	12
Abbildung 1.4-2	Was in den USA und Kanada geschah	13
Abbildung 1.5-1	Der Rückruf in Österreich im Wortlaut	17
Abbildung 1.5-2	Rückrufe statt Bußgelder	19
Abbildung 1.5-3	Auszug aus Geheimdokument	21
Abbildung 1.5-4	Was in Europa geschah	28
Abbildung 2.8-1	Ausweitung des Abgasskandals	44
Abbildung 3.1-1	Status Rückrufe VW mit EA 189 Motor in Europa	46
Tabelle 3.2-1	Rückrufe Dieselfahrzeuge in Europa	48
Tabelle 4.1-1	Rückrufe Autos mit EA 189 Motor von VW, Audi, Seat und Škoda	50
Tabelle 4.2-1	Angeordnete Rückrufe Oberklasse-Autos VW, Audi und Porsche	53
Tabelle 4.3-1	Freiwillige Serviceaktionen von Volkswagen, Audi, Seat und Škoda	55
Tabelle 4.4-1	Gesamtbilanz Rückrufe Volkswagen Konzern in Österreich	56
Tabelle 4.5-1	Angeordnete Rückrufe Mercedes	57
Tabelle 4.5-2	Freiwillige Rückrufe Mercedes	59
Tabelle 4.5-2	Gesamtbilanz Rückrufe Mercedes in Österreich	63
Tabelle 4.6-1	Komplette Übersicht der Rückrufe in Österreich	65
Abbildung 6.1-1	Abgasnormen und Grenzwerte für Stickoxid	71
Abbildung 6.1-2	Laufzeit der Abgasnormen	72
Abbildung 6.2-1	Fahrzyklus NEFZ	73
Abbildung 7.1-1	Viel schmutziger als erlaubt	85
Abbildung 7.2-1	So viel mehr Emissionen durch manipulierte Dieselaautos	88
Tabelle 7.3-1	Die monatlichen Durchschnittstemperaturen in Österreich	91
Tabelle 8.1-1	Die Liste der Bußgeld-Zahler	93
Abbildung 8.4-1	Übersicht über Bußen, Kartellstrafen und Verhaftungen	97
Tabelle 9.1-1	Abgeschlossene Sammelverfahren gegen VW	99
Tabelle 9.1-2	Entschädigungen für deutsche VW Kund:innen im Detail	101
Abbildung 9.3-1	Individuelle Klagen gegen VW	103

Tabelle 10.1-1	Fälle nach Gerichten_____	106
Tabelle 10.5-1	Einzel- und Sammelklagen gegen VW in Österreich _____	112
Tabelle 10.5-2	Die Gewinne der Auto-Konzerne _____	112
Tabelle 12.1-1	Die Software-Updates dieser Autos von DUH angefochten_____	121
Tabelle 13.1-1	Bestand Dieselaautos in Österreich _____	130

ZUSAMMENFASSUNG

Österreich ist in mehrfacher Hinsicht vom Dieselskandal besonders stark betroffen, der mit dem VW-Abgasskandal im September 2015 begonnen hat und mittlerweile fast alle Autohersteller umfasst. 16 Autokonzerne haben in ganz Europa 13 Millionen Dieselfahrzeuge wegen Abgasproblemen zurückgerufen, darunter Mercedes, Renault, Fiat, Opel, Peugeot und BMW. In Österreich gibt es noch immer mehr Pkw mit Dieselantrieb als Benziner. Sie stellen mit 51,5 Prozent den größten Anteil des Pkw-Bestands.

Kein anderer Automobilkonzern hat in Österreich mehr Autos verkauft als Volkswagen. 39 Prozent aller zugelassenen Autos stammen vom VW Konzern mit seinen wichtigsten Marken VW, Audi, Seat, Škoda, Porsche. Die Auto- und Autozulieferindustrie ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in Österreich: mit einer Bruttowertschöpfung bis zu 30 Milliarden Euro und bis zu 335.000 Arbeitsplätzen.

Als „Dieselhochburg“ ist Österreich massiver in diesen Skandal mit abgasmanipulierten Dieselfahrzeugen verwickelt als Deutschland – gemessen an der Bevölkerung. 537.000 Dieselautos des VW Konzerns, Mercedes, Opel, Renault und BMW mussten wegen illegaler Abschaltvorrichtungen oder Konformitätsabweichungen verpflichtend oder freiwillig zum Software-Update zurückgerufen werden. Dazu kommen weitere 253.000 Autos von VW und Renault, deren Abgasreinigungen durch freiwillige Serviceaktionen optimiert werden sollten. Alles in allem sind 790.000 Dieselfahrzeuge mit zu hohen Stickoxid-Emissionen in Österreich unterwegs.

Den Anfang machten die 383.000 manipulierten VW Autos mit dem EA 189 Motor, die im September 2015 aufflogen. Sie entsprachen nicht der Zulassung und sollten durch Software-Updates in einen legalen Zustand versetzt werden. Sieben Jahre nach dem Start der gesetzlich angeordneten Rückrufe haben 27.500 oder 7,2 Prozent dieser Autos keine Updates und sind vom Entzug der Zulassung bedroht. Später kamen verpflichtende Rückrufe für 45.000 „große“ Audi, Porsche und VW Touareg hinzu, von denen 24.000 oder 54 Prozent noch „nicht erledigt“ sind. Auch andere Automarken mussten ihre Dieselautos in Österreich wegen illegaler Abschaltvorrichtungen verpflichtend zurückrufen: Mercedes 38.500, Opel 3.540, BMW 150 und Renault 149.

Beim Dieselskandal dreht sich alles um das Abgas Stickoxid (NO_x), nicht um Treibhausgase wie CO₂. Stickoxid schädigt Menschen und Umwelt (Ozonbildung). Es greift die Atemwege der Menschen an, verschlimmert Asthma, Bronchitis und Allergien, vor allem bei Kindern. In Verbindung mit anderen Schadstoffen führt es zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen und zu vorzeitigen Todesfällen. Laut der Europäischen Umweltagentur sind weltweit 38.000 vorzeitig Verstorbene allein auf die Mehr-Emissionen durch den Dieselskandal zurückzuführen.

Die manipulierten Dieselautos stoßen nicht nur ein bisschen zu viel Stickoxid aus, sondern ein Vielfaches des Erlaubten. Statt maximal 180 Milligramm pro Kilometer (Abgasnorm Euro 5) emittieren sie das Fünffache und kommen auf 960 Milligramm pro Kilometer. Das hat das Umweltbundesamt amtlich festgestellt. Diese Mehr-Emissionen durch manipulierte Dieselautos machten 440.000 Tonnen in zehn Jahren (2010 bis inklusive 2019) aus, ebenfalls amtlich dokumentiert. Das ist viermal so viel an Stickoxid wie in Österreich in einem einzigen Jahr in die Luft gelangt. Österreichs Umweltminister:innen wussten über diese enormen Überschreitungen genau Bescheid und meldeten sie regelmäßig nach Brüssel. Sie beschränkten sich aber darauf, diese Mehr-Emissionen – ganz legal – aus der Statistik zu entfernen, um ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich zu vermeiden. Aus der echten Luft sind die Mehr-Emissionen dennoch nicht verschwunden.

Durch Änderungen der Software sollten die illegalen Abschaltvorrichtungen entfernt und die schädlichen Abgasemissionen gesenkt werden. Diese Reduktion fiel in Österreich besonders mager aus. Das hängt mit der deutschen Zulassungsbehörde und den Klimaverhältnissen in Österreich zusammen. Für das Software-Update der VW Dieselautos der ersten Stunde (mit EA 189 Motoren) hatte das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nicht einmal vorgeschrieben, um wie viel die Abgase zu senken sind. Vielmehr hat diese Behörde sogenannte „Thermofenster“ genehmigt, sodass die Abgasreinigungssysteme nur bei gewissen Außentemperaturen (von z.B. +15 Grad bis +33 Grad) voll funktionieren. Da solch warme Temperaturen in Österreich nur in vier von zwölf Monaten vorherrschen, bleibt die Abgasreinigung die überwiegende Zeit im Jahr ausgeschaltet bzw. stark gedrosselt. Zudem hat das KBA zugelassen, dass ab 1.000 Meter Meereshöhe die Abgasreinigung das ganze Jahr hindurch ausgeschaltet werden darf. In einem Tourismusland wie Österreich mit 136 Orten, die höher liegen, häufen sich damit die Umweltprobleme.

Diese Studie zeigt auch auf, mit welcher großer Energie es Volkswagen 2014 geschafft hat, die US-Umweltbehörden eineinhalb Jahre lang zu gängeln. Ein freiwilliges Software-Update wurde nicht dazu genutzt, die Manipulation abzustellen, sondern sie – im Gegenteil – zu optimieren. Erst nach Androhung eigener behördlicher Tests durch die kalifornische Umweltbehörde knickte der Weltkonzern ein und gestand die Manipulationen. Die Aufarbeitung ging in den USA recht flott über die Bühne: Die manipulierten Autos wurden rasch aus dem Verkehr gezogen oder deutlich verbessert. Die Kund:innen bekamen Ausgleichszahlungen zwischen 5.000 und 10.000 Dollar, selbst Leasingkund:innen und frühere Besitzer:innen. Ende 2018 war der Vergleich für die Mittelklasseautos komplett durchgezogen (ein Jahr früher als geplant) und im Mai 2020 jener für die Oberklasse-Autos. Durch strenge Umweltschutzgesetze („US Clean Air Act“) und effiziente Sammelklagemöglichkeiten musste Volkswagen zur Begleichung der Dieselschäden in den USA 23 Milliarden Euro auf den Tisch legen – für 560.000 manipulierte Fahrzeuge. Für den „Rest der Welt“ waren es bisher nur zehn Milliarden Euro – für über zehn Millionen Autos.

Nach einem Jahr enormer investigativer Arbeit von US-Justiz, Umweltbehörden, FBI und Anwaltskanzleien, bei der unzählige Dokumente und interne Mails analysiert wurden, verhängte die US-Justiz Anfang 2017 über Volkswagen mit 4,3 Milliarden Dollar die höchste Strafe gegen ein Unternehmen seit Bestehen des Gesetzes. Der Konzern habe die Kontrollbehörden jahrelang angelogen, hochrangige Manager hätten davon gewusst und bei der Täuschung der Behörde mitgespielt. Drei kriminelle Delikte hat Volkswagen zugegeben: Teilnahme an einer Verschwörung wegen Betrugs an den Vereinigten Staaten und an amerikanischen Kund:innen sowie Verletzung des Luftreinhaltegesetzes (Clean Air Act), Behinderung der Justiz durch Vernichtung von Dokumenten und falsche Angaben beim Import der Autos. VW Ex-Chef Winterkorn wurde im Mai 2018 in den USA wegen Betrug und Verschwörung angeklagt. Ihm drohen 24 Jahre Haft und hohe Geldstrafen, sobald er seinen Fuß in dieses Land setzt. Die US-Justiz ging schon 2018 davon aus, dass das Komplott bis „in die Unternehmensspitze“ hinaufreiche. Erst drei Jahre später, im September 2021, startete in Deutschland der Strafprozess gegen Winterkorn wegen gewerbs- und bandenmäßigen Betrugs, Marktmanipulation und Verstößen gegen aktienrechtliche Sorgfaltspflichten.

Und in Europa? In Europa wurden die Käufer:innen von manipulierten Dieselautos mit Rückrufen abgespeist. Schadenersatzzahlungen oder echte Umrüstungen mit Hardware kamen nicht in Frage, weder vonseiten der Regierungen noch vonseiten der Autohersteller. Regierungen und Behörden verzichteten darauf, die Autohersteller zu bestrafen. Rückrufe sollten genügen, um die illegalen Abschaltvorrichtungen zu entfernen und die Autos in einen legalen Zustand zu versetzen. Mit Kosten zwischen 70 und 200 Euro pro Auto waren diese Software-Updates eine wirtschaftlich günstige Lösung für die Hersteller. Die Autohalter:innen wurden mit dem drohenden Entzug der Zulassung unter Druck gesetzt. In den meisten EU-Staaten zogen sich die Rückrufe schleppend dahin, die angekündigten Zeitpläne wurden bei weitem nicht eingehalten. 1,2 Millionen oder 15 Prozent der

manipulierten Volkswagen der ersten Stunde (mit dem Motor EA 189) sind in ganz Europa noch unverändert im Schmutzmodus unterwegs.

Die konsequente Hinhaltetaktik der Autokonzerne wurde von der deutschen Regierung wiederholt unterstützt. Obwohl die eingesetzte „Untersuchungskommission Volkswagen“ bereits 2016 alarmierende Abgaswerte bei 22 von 53 geprüften Dieselautos feststellte, ließen Politik und Behörden die Autohersteller mit freiwilligen Serviceaktionen davonkommen. Auch ein Jahr später – im Sommer 2017 beim „Nationalen Diesel Forum“ – half die deutsche Regierung den Autoherstellern wieder, Zeit zu gewinnen. Bis Ende 2018 sollten sie die völlig überhöhten Stickoxid-Emissionen der Autos mit freiwilligen Rückrufen senken. Als sie nur die Hälfte davon schafften, gab es keinerlei Sanktionen. Dieser Zeitgewinn war ein nicht zu unterschätzender Faktor: Inzwischen verjährten Ansprüche der Käufer:innen gegenüber den Händler:innen und jedes Jahr schrumpfte die Zahl der manipulierten Autos durch Unfälle, Verschrottung oder Exporte.

Die Mühlen der Justiz fingen zwar an, auch in Europa zu mahlen. Es dauerte aber fünf Jahre bis 2020, bis diese Causa bei den Höchstgerichten landete. Bis dahin verstopften Hunderttausende Einzelklagen in Deutschland die Gerichte. Den VW Anwälten gelang es mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit („Litigation PR“), Richter und Öffentlichkeit mit technischen Details und rechtlichen Interpretationen zu verwirren. Im Mai 2020 stellte der deutsche Bundesgerichtshof (BGH) in einem wegweisenden Urteil für Deutschland fest, dass VW bei den EA 189 Motoren die Kund:innen arglistig und rechtswidrig getäuscht hat und ihnen Schadenersatz zustehe. Die Kund:innen mussten sich allerdings ein Nutzungsgeld für die gefahrenen Kilometer vom erstrittenen Schadenersatz abziehen lassen.

Dieses drohende BGH-Urteil hatte nicht unwesentlich dazu beigetragen, dass Volkswagen kurz davor bei der deutschen Musterfeststellungsklage (MFK) einlenkte und 245.000 Kläger:innen insgesamt 770 Millionen Euro im Rahmen eines außergerichtlichen Vergleichs zahlte. Alle VW Kund:innen, die ihre Autos nicht in Deutschland gekauft hatten, wurden dabei ausgegrenzt, darunter auch 1.100 Österreicher:innen und Südtiroler:innen.

Auch der Europäische Gerichtshof (EuGH), dessen Urteile bindend für die Höchstgerichte der EU-Mitgliedstaaten sind, stufte im Dezember 2020 diese „Umschaltlogik“ der EA 189 Motoren von VW als ebenso unzulässig ein, wie das temperaturabhängige Abschalten der Abgasreinigung („Thermofenster“). Doch von diesen und weiteren EuGH-Urteilen zugunsten der Käufer:innen bekamen die Kläger:innen in Österreich bisher recht wenig zu spüren. Geschätzt 25.000 Klagen wurden in Österreich gegen Autohersteller eingebracht. Die größte davon, die Sammelklage des VKI mit 10.000 Teilnehmer:innen läuft seit 2018. Davon sind 70 Kläger:innen schon gestorben. Ebenso wie die anderen Klagen hängen die VKI-Klagen in der Warteschleife, bis Urteile des Obersten Gerichtshofes (OGH) vorliegen.

Neue Player wie COBIN claims und der Verbraucherschutzverein (VSV) traten auf den Plan. Doch alle Versuche, grenzüberschreitend für heimische Kund:innen Vergleichszahlungen von VW zu erstreiten, sind bisher gescheitert. Einzig der Republik Österreich ist es – verkörpert durch die Finanzprokurator – gelungen, von VW einen Vergleich für 2.500 Polizeiautos zu erstreiten. Der Anwalt der Republik hatte damit argumentiert, dass die Software-Updates nicht in der Lage waren, den Sachmangel zu beheben.

Die rechtliche Aufarbeitung des Dieselskandals ist bei weitem noch nicht abgeschlossen. Am 20. Februar 2023 hat das Verwaltungsgericht Schleswig den Freigabebescheid des KBA für das Software-Update eines VW Golf mit dem EA 189 Motor für unzulässig erklärt. Mit Spannung blickt man dem Revisionsbescheid entgegen. Denn die Deutsche Umwelthilfe (DUH), die dieses Urteil nach sechs Jahren mit großer Hartnäckigkeit erstritt, hat gegen insgesamt 119 Rückrufbescheide des KBA

geklagt: gegen weitere Modelle von VW, Seat, Audi und Porsche und gegen Freigabebescheide für Modelle von Mercedes, Opel und BMW. Für Österreich hätte das unabsehbare Konsequenzen, weil sowohl Typgenehmigungen als auch Rückrufbescheide stets von der deutschen Zulassungsbehörde KBA erteilt wurden. Im Extremfall geht es um die Zulassung von 1,67 Millionen Dieselfahrzeugen der Abgasnormen Euro 5 und Euro 6a,b.

Knapp vor Abschluss dieser Studie haben Österreichs Höchststrichter:innen am 21. Februar 2023 erstmals über die Causa geurteilt: Mit dem Teilurteil 10 Ob 2/23a bestimmte der Oberste Gerichtshof (OGH), dass ein Händler einen manipulierten VW Tiguan zurückkaufen muss, weil das Software-Update nicht ausgereicht habe, den bestehenden Mangel zu beseitigen. Das eingebaute „Thermofenster“ sei auch nicht ausnahmsweise zu genehmigen, weil die Abgasreinigung nur vier bis fünf Monate in Österreich voll funktioniert und die überwiegende Zeit im Jahr gedrosselt bzw. weggeschaltet wird. Der Kläger musste sich zwar Nutzungsgeld abziehen lassen, erhielt jedoch vier Prozent Zinsen zugesprochen, rückwirkend für den eingesetzten Kaufpreis.

Die spannende Frage, ob auch die Hersteller (nicht nur Volkswagen) belangt werden können, hat der OGH offengelassen. Darüber wird der EuGH befinden, dessen Urteil für 21. März 2023 zu erwarten ist. Entschieden wird darüber, ob die EU-Verordnung als Schutzgesetz interpretiert werden kann. Wenn ja, würde schon eine fahrlässige Verletzung der Gesetze durch die Hersteller ausreichen, um einen Anspruch auf Schadenersatz zu begründen. Dieses Urteil spielt vor allem dort eine Rolle, wo die Illegalität von sogenannten „Thermofenstern“ noch nicht eindeutig geklärt ist, wie etwa bei Mercedes. Offen ist auch, inwieweit sich umweltstrafrechtliche Konsequenzen ergeben.

Den Autoherstellern ist es jedenfalls in den Jahren nach Platzen des Dieselskandals gelungen, hohe Gewinne einzufahren. Wie ihre Bilanzen und darin ausgewiesenen Bilanzgewinne zeigen, konnten sie die Kosten für den Abgasskandal bisher gut verkraften. Weniger gut lief es für die Käufer:innen. Sie konnten sich nicht darauf verlassen, dass die zuständigen Behörden das tun, wozu sie geschaffen wurden.

1 VW-ABGASSKANDAL: DER URKNALL

1.1 September 2015 – VW-Dieselskandal

Der Urknall passierte kurz vor dem Wochenende, am Freitag, dem 18. September 2015. Die amerikanische Umweltbehörde „Environmental Protection Agency“ (EPA) warf dem Weltkonzern Volkswagen (VW) in einer „Notice of Violation“ vor, den Schadstoffausstoß seiner Diesel-Fahrzeuge mit einer illegalen Software („defeat device“) zu manipulieren. Es handelte sich um 482.000 Diesel-Autos der Marken VW und Audi, die zwischen 2009 und 2014 gebaut und bis 2015 in den USA verkauft worden waren: „Jetta“, „Golf“, „Beetle“, „Passat“ und „Audi A3“.

In Österreich tickte diese Nachricht um 18.46 Uhr über die Austria-Pressagentur (APA 573, 18. 9. 2015, 18.46) an alle Medien. In dürren Worten stand zu lesen: „US-Umweltbehörde zwingt Volkswagen zu Rückruf von fast 500.000 Autos.“

Abbildung 1.1-1 APA meldet VW-Dieselskandal in den USA

APA0573 5 WA 0078 Fr, 18.Sep 2015
Kfz-Industrie/VW/Deutschland

US-Umweltbehörde zwingt Volkswagen zu Rückruf von fast 500.000 Autos =

Wolfsburg (APA/AFP) -

Wegen Verstößen gegen Umweltschutzvorschriften muss der Autobauer Volkswagen in den USA knapp eine halbe Million Autos in die Werkstätten zurückrufen. Volkswagen habe eine Software entwickelt, die Vorgaben zur Luftverschmutzung zwar bei Tests, nicht aber beim normalen Betrieb der Autos erfülle, teilte die Bundesumweltschutzbehörde EPA am Freitag mit.

stf

Die Schreckensmeldung platzte mitten in die „Internationale Automobil-Ausstellung“ (IAA) Frankfurt, dem jährlichen „Mekka“ der Autowelt, die am Vortag begonnen hatte. Dort präsentierte sich der Weltkonzern VW mit seinem legendären Boss Martin Winterkorn in all seinem Glanz vor Medien und der Weltöffentlichkeit. Winterkorn konnte sich als Gewinner eines hausinternen Matches zelebrieren, das er gegen den Porsche-Erben Ferdinand Piëch gewonnen hatte. Und das im April zum Abgang Piëchs als Aufsichtsratsvorsitzendem geführt hatte. „Mister Volkswagen“ spielte auf heile Welt, obwohl der Konzern gegenüber der amerikanischen Umweltbehörde EPA bereits am 3. September 2015 diese Abgasmanipulationen eingestanden hatte, ohne die Öffentlichkeit darüber zu informieren. Erst jetzt, fünf-zehn Tage nach dem Eingeständnis, sorgte die EPA dafür, dass die umfangreichen Manipulationen publik wurden.

Noch in der Nacht auf Samstag lieferte die APA nähere Details: VW stehe laut EPA im Verdacht, eine spezielle Software eingesetzt zu haben, um die Messung des Schadstoffausstoßes zu manipulieren. Das Abgas-Kontrollsystem solle nur bei den offiziellen Emissionstests aktiviert worden sein, sodass die Luftverpestung in Wirklichkeit viel höher sei. „Solche Mittel zu benutzen, um die Klimaschutzstandards zu umgehen, ist illegal und eine Bedrohung für die öffentliche Gesundheit“, wurde EPA-Vertreterin Cynthia Giles wörtlich zitiert (APA 003, 19. 9. 2015, 0.30). Ihre Behörde werde

die Untersuchungen in diesem „sehr ernsten“ Fall fortsetzen. Dabei sei nicht auszuschließen, dass weitere Verdachtsfälle ans Licht kämen. VW drohten gigantische Strafen von über 18 Milliarden Dollar, bis zu 37.500 Dollar pro Wagen, sofern sich die Vorwürfe bestätigen sollten. Dennoch reagierte VW zunächst sehr verhalten. Eine Sprecherin erklärte nur, VW wolle bei den Ermittlungen mit den Behörden kooperieren.

Die deutsche Umweltorganisation „Deutsche Umwelthilfe“ (DUH) erklärte, dass das Problem nicht nur in den USA bestehe, sondern in „noch deutlich stärkerem Umfang“ in Europa, vor allem bei den deutschen Herstellern. Sie forderte sofort ein Fahrverbot für alle Dieselfahrzeuge in Deutschland.

Zwei Tage später, am Sonntag, meldete sich VW Konzernchef Winterkorn erstmals zu Wort: „Ich persönlich bedauere zutiefst, dass wir das Vertrauen unserer Kunden und der Öffentlichkeit enttäuscht haben“, hieß es in einer Aussendung. VW habe eine externe Untersuchung in Auftrag gegeben. „Klar ist: Volkswagen duldet keine Regel- oder Gesetzesverstöße jedweder Art“, fuhr er fort. VW werde alles daransetzen, Vertrauen wiederzugewinnen. Eine direkte Bestätigung von Manipulationen lieferte Winterkorn damit nicht. Das überließ der mächtige Konzernherr lieber einem Unternehmenssprecher, der an diesem Sonntag kurz und knapp bestätigte: „Die Manipulation an der eingesetzten Software hat es gegeben.“

Am Montag darauf stürzte die VW Vorzugsaktie zeitweise um 23 Prozent auf 125,4 Euro ab. Es war der größte Kurssturz seit 21 Jahren. 17 Milliarden Euro Börsenwert schmolzen dahin. Volkswagen stoppte sofort den Verkauf der beanstandeten Mittelklasse-Autos mit EA 189 Motoren in den USA. US-Regionalchef Michael Horn entschuldigte sich mit den Worten: „Wir haben Mist gebaut.“

Am Dienstag, dem 22. September, veröffentlichte VW eine Gewinnwarnung und kündigte Rückstellungen von 6,5 Milliarden Euro an. Die deutsche Industrie verharrte in Schockstarre über ein Unternehmen, das „Made in Germany“ wie kein anderes verkörperte. VW stand für „deutsche Ingenieurskunst“, für Perfektion, Wirtschaftswunder und Wohlstand. Am Nachmittag publizierte VW ein Video, in dem Winterkorn um Entschuldigung bat. Von seinem Rücktritt war nicht die Rede.

1.2 Wechsel an der Konzernspitze, Winterkorn geht, Müller kommt

Mittwoch, 23. September 2015: Martin Winterkorn trat nach einer Sonderaufsichtsratssitzung als Vorstandsvorsitzender des Konzerns zurück. Er musste den Chefsessel räumen, den er vor sieben Jahren und neun Monaten erklommen hatte. Davor hatte der bullige Ex-Fußball-Tormann von 2002 bis 2006 die Geschicke der VW Tochter Audi gelenkt. Die Rücktrittserklärung des „Prof. Dr. Winterkorn“ lautete wie folgt:

„Ich bin bestürzt über das, was in den vergangenen Tagen geschehen ist. Vor allem bin ich fassungslos, dass Verfehlungen dieser Tragweite im Volkswagen Konzern möglich waren.

Als Vorstandsvorsitzender übernehme ich die Verantwortung für die bekanntgewordenen Unregelmäßigkeiten bei Dieselmotoren und habe daher den Aufsichtsrat gebeten, mit mir eine Vereinbarung zur Beendigung meiner Funktion als Vorstandsvorsitzender des Volkswagen Konzerns zu treffen. Ich tue dies im Interesse des Unternehmens, obwohl ich mir keines Fehlverhaltens bewusst bin.“

Winterkorn sprach nicht von Manipulationen, sondern lediglich von „Unregelmäßigkeiten“. Er war sich auch keines „Fehlverhaltens“ bewusst. Der, als detailverliebt gefürchtete Techniker hatte eigentlich darauf hingearbeitet, seinen lukrativen Vorstandsvertrag am darauffolgenden Freitag vorzeitig verlängert zu bekommen. Die aufgeflogenen Manipulationen mit US-Autos machten dem 68-Jährigen einen Strich durch die Rechnung.

Winterkorn war seit Jahren der mit Abstand am besten bezahlte Top-Manager Deutschlands und führte die Riege der Spitzenverdiener börsennotierter Unternehmen an. Winterkorns variable und fixe Vergütungen hatten sich zwischen 2010 und 2015 auf 79,4 Millionen Euro addiert. Für das Skandaljahr 2015 erhielt er 7,3 Millionen Euro. Winterkorns Gage von 17,4 Millionen im Jahr 2011 hatte in Deutschland zu einer heftigen Diskussion über eine Begrenzung von Vorstandsgehältern geführt. Der Hamburger Wirtschaftsrechtsprofessor Michael Adams hatte in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (vgl. Ankenbrand/Meck 2012) von einem „obszönen Gehalt“ gesprochen und es mit „spätromischer Dekadenz“ verglichen. Für Staatsmänner, die Verantwortung über Krieg und Frieden tragen, sei es schwer erträglich, „dass ein Autoverkäufer das 50-Fache von ihnen kassiert“, meinte Adams: „Muss Herr Winterkorn wirklich das 50-Fache der Bundeskanzlerin verdienen, das 180-Fache eines Professors oder 15-mal so viel, wie ein Nobelpreisträger bekommt?“

Tabelle 1.2-1 Vergütungen Martin Winterkorn

JAHR	IN MIO. EURO
2010	9,3
2011	17,4
2012	14,5
2013	15
2014	15,9
2015	7,3
SUMME:	79,4

Quelle: Geschäftsberichte Volkswagen

Finanziell war Winterkorn auch nach seinem Abgang versorgt. Erstens lief sein Vertrag noch bis Ende 2016, weil eine vorzeitige Auflösung noch teurer gewesen wäre. Zweitens stand ihm eine Abfertigung in zweifacher Höhe eines Jahresgehalts zu, deren Barwert zuletzt 28,6 Millionen Euro ausmachte. Drittens bezog er nach Vertragsende eine Firmenpension von 1,12 Millionen Euro pro Jahr (70 Prozent des fixen Grundgehalts von 1,6 Millionen) oder 3.068 Euro pro Tag.

Zwei Tage nach Winterkorns Rücktritt wurde am Freitag, dem 25. September, Porsche-Chef Matthias Müller zu seinem Nachfolger als VW Konzernchef bestellt. Dass ein Mann in den VW Chefsessel gehievt wurde, der seine ganze Karriere in diesem Konzern gemacht hatte, kam nicht überall gut an. Ausgerechnet einer, der zum internen Netzwerk gehörte, sollte nun für die Aufklärung des Abgasskandals sorgen. Begonnen hatte Müller bei Audi, zuletzt war er Vorstandsvorsitzender der VW Tochter Porsche gewesen.

1.3 So flog der Betrug in den USA auf

Um die Geschehnisse in den USA besser zu verstehen, ist ein Blick auf den Ursprung des Abgasskandals nötig. Am Anfang stand ein Studienauftrag. Die gemeinnützige und unabhängige Forschungseinrichtung „International Council on Clean Transportation“ (ICCT) wollte wissen, warum deutsche Dieselaautos in den USA sauberer waren als in Europa. Peter Mock, ICCT-Direktor in Europa, wollte dieser Frage technisch auf den Grund gehen und amerikanische Diesel zum Vorbild für Europa statuieren. Mock ersuchte seinen ICCT-Kollegen in den USA, John German, ihn zu unterstützen.

German beauftragte die West Virginia University damit, Straßentests bei Diesel-Pkw durchzuführen. Dort hatte sich das „Center for Alternative Fuels Engines and Emissions“ (CAFEE) bereits die nötige Ausrüstung beschafft, um Straßentests bei fahrenden Pkw durchzuführen. Zwischen Februar und

April 2013 nahmen Marc C. Besch, ein junger Doktorand aus der Schweiz, und seine Studienkollegen aus Indien, Hemanth Kappanna und Arvind Thiruvengadam, sowie Wissenschaftskollege Greg Thompson unter Teamleiter Dan Carder die Messungen bei drei Diesel-Pkw deutscher Hersteller vor. Sie hatten keine Ahnung, was sie mit ihren Forschungen ins Rollen bringen sollten.

Pech für Volkswagen war, dass die Studierenden für ihre Tests gleich zwei VW Modelle und eines von BMW auswählten. An sich hätten auch Dieselfahrzeuge von Mercedes dabei sein sollen. Doch das gewünschte Mercedes-Modell war bei der Mietwagenfirma vor Ort nicht greifbar (vgl. Blinda 2015). Kriminelle Machenschaften unterstellten die Studierenden dem Volkswagen Konzern auf gar keinen Fall (vgl. Ewing 2017, 232).

Die findigen Jungs hatten sich einiges einfallen lassen, um den Stickoxid-Ausstoß im Straßenbetrieb zu überprüfen. Sie wickelten Schläuche um den Auspuff und leiteten das herausströmende Gemisch ins Innere des Pkw, wo sie es per Computer analysierten. Um ihre Laptops mit genug Strom zu versorgen, montierten sie Generatoren am Heck ihrer Test-Fahrzeuge. Damit kurvten sie durch die Straßen von Los Angeles, San Francisco, San Diego, Seattle und fuhren sogar bis hinauf nach Portland (Oregon). Die auf der Straße erzielten Messergebnisse fielen alarmierend aus, aber auf dem Prüfstand hielten alle drei Fahrzeuge sämtliche Abgaswerte tadellos ein.

Fahrzeug „A“ stieß auf der Straße das 15- bis 35-Fache des gesetzlichen Limits von Stickoxid aus.

Fahrzeug „B“ überschritt das Limit für Stickoxid um das Fünf- bis 20-Fache.

Fahrzeug „C“ überschritt den Grenzwert nur beim Bergauffahren um das Zehnfache.

1.3.1 Studierende zweifelten an ihren Ergebnissen

Die Studierenden zweifelten zunächst an ihren Ergebnissen. Nach nochmaliger Prüfung stand fest: die Straßentests funktionierten einwandfrei. Und so konnten sie ihre Forschungsarbeit mit dem Titel: „In-use emissions testing of light-duty diesel vehicles in the United States“ fertigstellen. Marc Besch referierte die spektakulären Ergebnisse im März 2014 vor Expert:innen in San Diego (vgl. Ewing 2017, 229ff.). Auftraggeber ICCT veröffentlichte die Studienergebnisse erst zwei Monate später, im Mai 2014.

Zwar nannte Marc Besch in einem Vortrag weder Marken noch Modelle der Testfahrzeuge. Trotzdem war den 200 versammelten Expert:innen im Saal klar, dass es sich um den VW Jetta („A“), den VW Passat („B“) und um einen BMW („C“) handelte. Der Jetta (Baujahr: 2012) war mit einem NO_x-Speicherkat ausgestattet, der das Abgas Stickoxid wie ein Schwamm aufsaugt. Der Passat (Baujahr: 2013) und der BWW waren jeweils mit einem SCR-Katalysator ausgestattet, der das Abgas Stickoxid durch Zugabe von Harnstoff (AdBlue®) in die harmlosen Bestandteile Stickstoff und Wasser aufspaltet.

Noch vor der offiziellen Publikation im Mai bekam das VW Büro für Umweltfragen in den USA Wind davon. Deren Leiter Oliver Schmidt leitete eine Kopie der ICCT-Studie am 15. April nach Wolfsburg weiter, an den obersten Chef des „Arbeitskreis Produktsicherheit“ (APS) bei Volkswagen, Bernd Gottweis. Darin schreibt er unter anderem: „Wir werden vorsichtig sein müssen, wie das weitergeht“ (vgl. Schaal 2017). Auch der damalige VW Entwicklungschef Hans-Jakob Neußer soll laut einem Mitarbeiter-Mail direkt in die Sache involviert gewesen sein (vgl. Schaal 2017).

1.3.2 Doppelstrategie Volkswagen – verschweigen und kooperieren

Als die US-Umweltbehörden das Unternehmen mit immer konkreteren Fragen zum Abgasverhalten der Autos konfrontierten, bildete die VW Motorenentwicklung eine Ad-hoc-Taskforce, die Antworten auf diese Fragen formulieren sollten. Anstatt den Betrug zuzugeben, sollen die Mitglieder der Taskforce – unter anderem Neußer, Gottweis und Schmidt – eine Strategie entwickelt haben, wie die

Software verschwiegen werden kann, während sie vorgaben, mit den US-Behörden zu kooperieren (vgl. Schaal 2017).

Noch im Mai leiteten die als streng geltende kalifornische Umweltbehörde CARB und die US-Umweltbehörde EPA offizielle Ermittlungen gegen die Volkswagen Group of America ein. Alberto Ayala, damals Leiter des CARB-Emissionstestlabors, wollte mit einer eigenen Studie nachfassen (vgl. Ewing 2017, 232 ff.).

Damit wurde es für VW heikel. Man wollte von CARB die Zulassung für den neuesten Motor für Zweiliter-Autos, den EA 288. „EA“ ist die interne Abkürzung für Entwicklungsmotor. Gottweis schrieb am 23. Mai 2014 einen Bericht (E-Mail) an VW Boss Winterkorn. Darin heißt es, man könne den Behörden keine fundierte Erklärung für diese dramatisch hohen Abgaswerte geben. In diesem E-Mail wird ausdrücklich vermutet, dass die US-Behörde nach einem „defeat device“ suchen könne. Die Existenz dieser Notiz wurde von Volkswagen nicht bestritten. Man habe die Notiz der umfangreichen Wochenpost für Winterkorn („Wiko-Post“) beigelegt. „Ob und inwieweit Herr Winterkorn von dieser Notiz damals Kenntnis genommen hat, ist nicht dokumentiert“, betonte Volkswagen ausweichend (vgl. Fromm 2016).

CARB beharrte auf Aufklärung der eklatanten Stickoxid-Emissionen von Jetta und Passat. Alberto Aya-la ließ eigene Tests durchführen und stieß auf Ungereimtheiten. Das Testverfahren von CARB sei falsch, konterte Volkswagen und setzte weiter auf Zeit (vgl. Ewing 2017, 242). So verging der Sommer und Ayala riss der Geduldsfaden. In einer Telefonkonferenz am 1. Oktober 2014 konnte Volkswagen die Behörde nicht länger gängeln und kündigte freiwillige Rückrufe an, um den Stickoxid-Ausstoß zu senken. Im November 2014 erging eine weitere Notiz an Winterkorn, wo von Kosten für die „Diesel-Thematik“ in Nordamerika von 20 Milliarden Dollar die Rede war (APA 507, 12. 1. 2017, 8.28).

1.3.3 Rückruf zur Optimierung der Abgas-Manipulation genutzt

Der Rückruf von 500.000 Diesel-Autos der Marken Audi und VW startete im Dezember 2014 und zog sich monatelang hin. Die Kund:innen wurden zwar über eine „Emissions Service Action“ informiert, bei der Begründung aber belogen. Man müsse eine Fehlerfunktionsanzeige am Aufleuchten hindern, hieß es gegenüber den Kund:innen (vgl. Ewing 2017, 243).

Dieser Rückruf wurde dazu genutzt, die eingebaute Betrugs-Software zu optimieren. Die Autos auf der Straße hatten nicht blitzartig in den Schmutzmodus umgeschaltet und so verstopften sich die Partikelfilter rascher und mussten vorzeitig gewechselt werden. Ein teurer Spaß für Kund:innen. Die Lösung: Eine neue Lenkwinkel-Erkennung wurde in die Schummel-Software eingebaut, sodass die Autos noch präziser wussten, ob sie auf dem Prüfstand oder auf der Straße fahren, und rascher in den jeweiligen Modus umschalteten (vgl. Döring 2016).

Im April 2015 kam es beim Weltkonzern Volkswagen zu einem ungewöhnlichen Wechsel. Der legendäre Porsche-Enkel, Anteilseigner und Aufsichtsratsvorsitzende des Konzerns, Ferdinand Karl Piëch, ließ über den „Spiegel“ wissen: „Ich bin auf Distanz zu Winterkorn“ (vgl. Hawranek 2015) und trat als Aufsichtsratschef des Volkswagen Konzerns zurück. Winterkorn schien fester denn je im Sattel zu sitzen, eine vorzeitige Vertragsverlängerung seines Ende 2016 auslaufenden Vorstandsvertrags wurde angekündigt. Der inzwischen verstorbene Piëch hat Winterkorn später bei seiner Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig in Zusammenhang mit dem Abgasskandal massiv beschuldigt.

1.3.4 Umweltbehörde setzt Volkswagen mit eigenen Tests unter Druck

In den USA gerieten die VW Ingenieure vor Ort durch die bohrenden Fragen der CARB-Mitarbeiter immer mehr in Bedrängnis. Nach dem Rückruf wollte die CARB schwarz auf weiß wissen, ob die gesetzlichen Grenzwerte nun auch real eingehalten werden. Wieder verzögerte Volkswagen in gewohnter Manier. Bis die Umweltbehörde neuerlich mit eigenen Tests drohte. Am 18. Mai 2015 wollte der später geständige VW Ingenieur Robert L. in einem E-Mail von der Zentrale wissen: „Sagen Sie mir bitte, was ich erzählen soll“ (vgl. Ewing 2017, 245).

Im Juni 2015 führte CARB die angedrohten eigenen Tests tatsächlich durch, mit einem Passat, Baujahr 2012. Sie entdeckten, dass sich die Abgaswerte (Stickoxid) plötzlich vervielfachten und die abgassenkende Einspritzung von Harnstoff bei manchen Fahrzyklen gar nicht stattfand.

Jetzt schaltete CARB auf hart und meldete die schlechten Ergebnisse an EPA und VW. Zudem drohte CARB damit, auch noch die erste Generation von VW Diesel Fahrzeugen zu untersuchen („Gen I“), den „Jetta“ und „Tiguan“, die 2008 und 2009 auf den US-Markt gekommen waren. Unter den VW Ingenieuren brach Panik aus. „Wenn die Gen I bei CARB auf den Rollenprüfstand kommt, wird uns das Lachen vergehen!“, meinte VW Mann James Liang (vgl. Ewing 2017, 245).

CARB drohte einmal mehr damit, die Zulassung der neuesten Modelle zu verweigern. VW Amerika-Chef Michael Horn schlug Alarm und informierte wichtige Vorstandsmitglieder in Deutschland, darunter auch VW Entwicklungschef Hans-Jakob Neußer.

Volkswagen gab später zu, dass die „Umschaltlogik“ am 21. Juli 2015 in einer Taskforce einem „breiteren Kreis von Personen“ offengelegt wurde. Unbestritten ist auch, dass das „Diesel-Thema“ am 27. Juli 2015 auf dem „Schadenstisch“ landete, dort, wo bei VW generell Problemfälle besprochen wurden (vgl. Schaal 2017). Anwesend waren Winterkorn und der damalige VW Markenvorstand und spätere VW Konzernchef Herbert Diess. Auch der für Produktsicherheit zuständige und inzwischen pensionierte Gottweis sagte später vor Gericht aus, Winterkorn am 27. Juli 2015 telefonisch darüber informiert zu haben, dass VW in den USA „beschissen“ habe (vgl. Mascolo/Ott 2019). Und VW Manager Friedrich Eichler ließ vor der Staatsanwaltschaft Braunschweig im November 2017 gar mit der Aussage aufhorchen, Winterkorn hätte jenen Ingenieuren, die manipuliert hatten, aufgetragen, eine neue Software zu finden, die legal sei und sämtliche Probleme löse, bevor die US-Behörde alles entdeckte (vgl. Mascolo/Ott, Richter 2018).

1.3.5 Winterkorn hat Manipulationen nicht unterbunden

Fakt ist, dass Winterkorn auch nach dem 27. Juli 2015 den Betrug in den USA nicht unterband. Im Gegenteil ordnete er seinen Mitarbeiter:innen vor Ort an, bei der kalifornischen Umweltbehörde CARB die Zulassung der neuen Autos aus dem Modelljahr 2016 zu beantragen – wissend, dass auch deren Abgaswerte auf dem Prüfstand und auf der Straße nicht übereinstimmten.

Die unter Druck geratenen VW Manager vor Ort (Oliver Schmidt und Stuart James) mussten Anfang August gegenüber CARB eingestehen, das Abgasproblem durch das Software-Update nicht bereinigt zu haben. Die Existenz einer illegalen Abschaltvorrichtung gaben sie aber (noch) nicht zu.

Bei ihrem Treffen am 5. August 2015 präsentierten sie dem CARB-Mitarbeiter eine dicke Mappe. Als Alberto Ayala diese Infos von seinem Team überprüfen ließ, musste er zur Kenntnis nehmen: „Was VW da geliefert hatte, war blanker Unsinn“ (vgl. Ewing 2017, 260). Jetzt erst wurde der US-Umweltbehörde klar, dass man es mit einer illegalen Abschaltvorrichtung zu tun hatte und nicht mit technischen Problemen, wie VW vorgegaukelt hatte. CARB weigerte sich weiterhin, die 2016er-

Modelle zu zertifizieren. Auch weil sich Volkswagen dagegen sträubte, die genauen Parameter der Motorsteuerung offenzulegen – wie es CARB nun forderte.

Am 18. August 2015 fing das Kartenhaus langsam an, in sich zusammenzufallen. In einem informellen Treffen mit Alberto Ayala gestand Manager Stuart James endlich die Existenz der Abschaltvorrichtung, wobei er offenbar gegen die Anweisungen von oben handelte. Ayala war außer sich. Er hatte dem deutschen Konzern einen Vertrauensbonus eingeräumt, viele Stunden lang versucht, Probleme zu lösen, von denen Volkswagen behauptet hatte, sie seien nur technischer Natur. Der CARB-Mitarbeiter sah Geld der Steuerzahler verschwendet, weil seine Behörde durch die intensive Arbeit mit den VW Dieselaautos andere wichtige Projekte hintangestellt hatte (vgl. Ewing 2017, 262).

In seiner Stellungnahme an das Landesgericht Braunschweig räumte VW später selbst ein, dass Winterkorn in einer Sondersitzung des Ausschusses für Produktsicherheit (APS) am 24. August 2015 über die Ereignisse in den USA informiert worden war. Dabei war beschlossen worden, die Manipulation gegenüber CARB und EPA offiziell zuzugeben, ohne einen Zeitpunkt dafür zu fixieren (vgl. Mascolo/Ott, Richter 2018).

Noch im August fing Winterkorn damit an, seine privaten Vermögensverhältnisse zu ordnen und seine Privatvilla in zwei Etappen an Kapitalgesellschaften auszulagern, im August und Oktober.

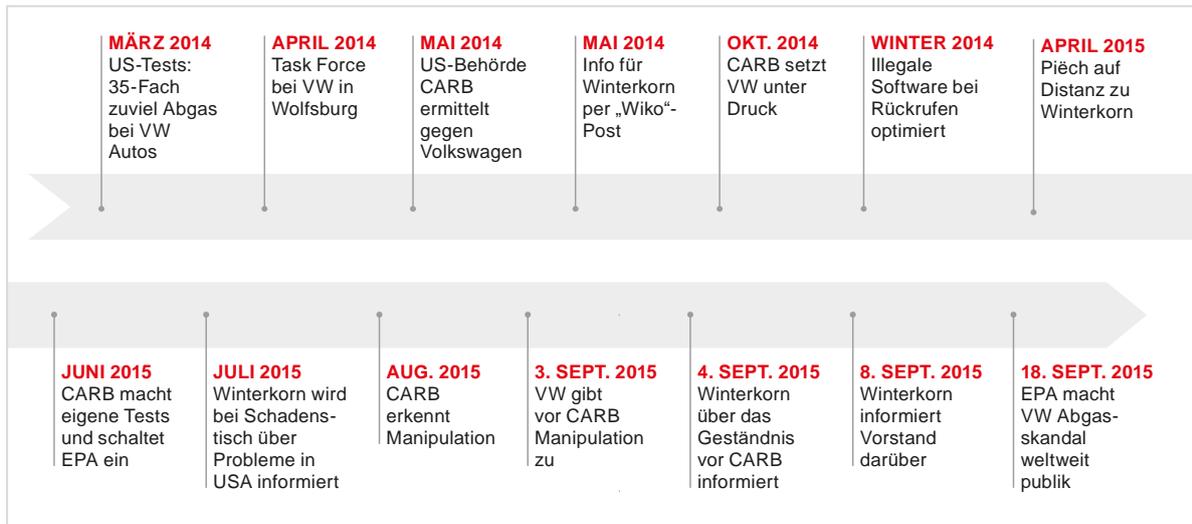
Am 31. August 2015 kam es zu einem Extra-Meeting bei Volkswagen, um zu beraten, wie man die Existenz der Abschaltvorrichtungen kommunizieren werde. Ein Anwalt riet, die Dokumente durchzusehen. Das wurde von Mitarbeitern so interpretiert, dass Dokumente vernichtet werden sollten. In der Folge löschten 40 Mitarbeiter bei Audi und VW Tausende Datenträger, von denen viele wieder rekonstruiert werden konnten.

Am 3. September 2015 trafen sich die drei VW Manager Friedrich Eichler, Oliver Schmidt und Stuart James mit Beamten von CARB. Jetzt gaben sie den Betrug hoch offiziell zu. Einen Tag später, am 4. September 2015, wurde Winterkorn per „Kurznotiz“ informiert: „Wir haben das ‚defeat device‘ zugegeben“ (vgl. Fromm 2016).

Vier Tage danach, am 8. September, berichtete Winterkorn dem Konzernvorstand über die Manipulations-Software in US-Dieselaautos. Spätestens jetzt wussten der damalige Porsche-Chef und spätere VW Chef Matthias Müller und der damalige VW Finanzvorstand und spätere VW Aufsichtsratschef Hans Dieter Pötsch Bescheid. Man ging davon aus, dass nur 485.000 Fahrzeuge in den USA betroffen seien und sich der Schaden in Grenzen halte. Finanzvorstand Pötsch und VW Juristen entschieden sich für eine „vorübergehende Geheimhaltungspflicht“. Als Begründung wurde angegeben, man hätte in Ruhe einen Vergleich mit der EPA aushandeln wollen.

Zehn Tage später, am 18. September 2015, brachte die EPA die Manipulation bei VW Dieselaautos mit EA 189 Motoren an die Öffentlichkeit.

Abbildung 1.3-1 Aufdeckung des Betrugs in den USA



1.4 Reaktionen in den USA und Kanada

1.4.1 Klagen der US-Justiz, Ausweitung auf Oberklasse-Autos

Jenseits des Ozeans ging es nach dem Bekanntwerden des VW-Dieselskandals Schlag auf Schlag: Nach der Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA am 18. September kam enormer Druck von der kalifornischen Umweltbehörde CARB. Sie setzte Volkswagen ein Ultimatum bis zum 20. November. Bis dahin müsse der Konzern einen Plan vorlegen, wie die 482.000 betroffenen Dieselfahrzeuge nachgerüstet werden könnten, sagte CARB-Leiterin Mary Nichols dem „Redaktionsnetzwerk Deutschland.“ Ihre Behörde erwog, notfalls die Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen: „Wenn es keine technische Lösung gibt, drohen die Stilllegung der Autos und zivilrechtliche Auseinandersetzungen mit den Kunden“ (vgl. Redaktionsnetzwerk Deutschland 2015).

Zusätzlich nahm die erste US-Regierungsbehörde den VW Konzern ins Visier. Der Landkreis „Harris County“ im US-Bundesstaat Texas klagte VW und forderte umgerechnet 89 Millionen Euro für die 6.000 Diesel-Fahrzeuge, die der deutsche Autohersteller dort verkauft hatte. Der Grund: Der Konzern habe durch sein betrügerisches Handeln die Bemühungen des Landkreises zur Verbesserung der Luftqualität und zum Schutz der Bürger:innen untergraben.

Tage später zog der gesamte Bundesstaat Texas nach und klagte die Landesgesellschaften von Audi und VW wegen des Verstoßes gegen Verbraucherschutz- und Umweltgesetze, weil hier immerhin 32.000 Schmutz-Diesel zugelassen waren. Mitte Oktober nahmen auch die amerikanischen Wettbewerbshüter Ermittlungen gegen Volkswagen auf. Die ersten 40 Sammelklagen amerikanischer und kanadischer Käufer:innen trudelten ein.

Am 3. November 2015 weitete sich der VW-Abgasskandal aus, zunächst nur in den USA. Die US-Umweltbehörde EPA machte eine zweite „Notice of Violation“ publik. Diesmal ging es nicht mehr um Fahrzeuge der Mittelklasse mit dem EA 189 Motor, sondern um die „großen“, viel teureren Autos der Oberklasse mit vier und drei Litern Hubraum. Konkret betroffen waren 83.000 Luxusautos wie VW Touareg (2009–2016), Porsche Cayenne (2013–2016) und die Audi-Modelle Q7 (2009–2015) A6, A7, A8, A8L und Q5 (jeweils 2014–2016). Sie überschritten den gesetzlich vorgegebenen Abgasgrenzwert um das Neunfache, so der Vorwurf. Ihre Motoren waren allesamt von der VW Tochter Audi hergestellt worden.

Audi-Chef Rupert Stadler hatte drei Tage zuvor noch jede Unregelmäßigkeit mit Autos in den USA entschieden dementiert. Der Audi-Chef war deshalb in der Ziehung, weil die Motoren für die genannten Oberklasse-Autos von Audi stammten, selbst wenn die Autos unter den Marken Porsche oder VW liefen. Im VW Konzern wird nach einem Baukastensystem produziert („Plattform“), sodass eine Konzerntochter die Motoren für andere Konzerntöchter entwickelt, zertifiziert und produziert. Eingebaut ins Fahrzeug werden sie dann allerdings von der jeweiligen Konzerntochter selbst. Für die Mittelklasse-Autos mit den EA 189 Betrugsmotoren zeichnete stets Volkswagen verantwortlich, auch wenn Seat, Škoda oder Audi draufsteht.

Am 4. Jänner 2016 reichte das US-Justizministerium im Namen der EPA Zivilklage gegen VW und Audi wegen Verstoßes gegen den „US Clean Air Act“ ein. Zwei Wochen später beantragte die kalifornische Umweltbehörde CARB Zivilstrafen für VW wegen Verstoßes gegen den California Health and Safety Code. All diese Verfahren wurden vorprozessual in der „Multidistrict Litigation“ gebündelt und von Richter Charles Breyer vom Bezirksgericht San Francisco geleitet.

1.4.2 Entschädigung für Kund:innen plus Rückkauf manipulierter Autos

Schon am 25. Oktober 2016 genehmigte das Gericht die erzielten Vergleichsverhandlungen für die 482.000 Zweiliter-Autos von VW mit EA 189 Motoren – ein Jahr nach Bekanntwerden der Manipulationen. VW wurde dazu verpflichtet, an die Kund:innen sogenannte „Ausgleichszahlungen“ zu leisten. Diese sollten 5.000 bis 10.000 Dollar betragen, je nach Alter und Modell der Fahrzeuge, wobei VW diese medial kolportierten Summen weder bestätigt noch dementiert hat. Diese Ausgleichszahlungen führten dazu, dass die Kund:innen ihre Autos so zügig wie möglich zu VW brachten. Zudem musste VW den Kund:innen den Rückkauf der Autos anbieten oder ein kostenloses Umrüsten der Fahrzeuge durchführen, sofern diese Umrüstung von den Behörden genehmigt wurde. Erwähnenswert ist, dass dieser Vergleich auch Leasingnehmer:innen umfasste. Auch sie hatten die Chance, ihre Autos vorzeitig zurückzugeben.

Nicht genug damit, wurden die genannten „Ausgleichszahlungen“ nicht auf die aktuellen Besitzer:innen bzw. Leasingnehmer:innen beschränkt. Wie Volkswagen im offiziellen Geschäftsbericht und auch den Studienverfasser:innen gegenüber festhält, wurden sie auch an „bestimmte frühere“ Eigentümer:innen und Leasingnehmer:innen ausgezahlt (vgl. Geschäftsbericht Volkswagen AG 2017, 181ff).

Allein an diese genau 475.000¹ Kund:innen schüttete Volkswagen zehn Milliarden Dollar aus. Zusätzlich musste sich der Konzern dazu verpflichten, in den darauffolgenden drei Jahren 2,7 Milliarden Dollar für den „Environmental Mitigation Trust“ locker zu machen, um die überhöhten Stickoxid-Emissionen zu kompensieren. Obendrein musste VW in den nächsten zehn Jahren zusätzlich zwei Milliarden Dollar für Investitionen in Null-Emissionsfahrzeuge bereitstellen.

Insgesamt kostete dieses Vergleichspaket für die Mittelklasseautos der Marken VW, Audi, Seat und Škoda mit dem Betrugsmotor EA 189, die zwischen 2009 und 2015 in den USA verkauft worden waren, den deutschen Volkswagen Konzern 14,7 Milliarden Dollar.

Das Vergleichspaket für 78.000² Käufer:innen großer Oberklasse-Autos von Audi, Porsche und VW Touareg wurde Anfang 2017 beschlossen und am 17. Mai 2017 vom Gericht genehmigt: Für sie wurde ein ähnlicher Vergleich geschnürt, wenngleich ein etwas differenzierterer: Bei Dieselaautos der ersten

1 Die ursprünglich angegebene Zahl von 482.000 ist nach Angaben von VW in der Zwischenzeit auf 475.000 geschrumpft.

2 Die ursprünglich angegebene Zahl von 83.000 ist nach Angaben von VW in der Zwischenzeit auf 78.000 gesunken.

Generation (Modelljahre 2009 bis 2012) konnten die Kund:innen zwischen Rückkauf und Umrüstung wählen, sofern letztere von den Behörden genehmigt wurde. Zusätzlich konnten sie ihre Autos „in Zahlung“ für ein neues Auto geben. Leasingnehmer:innen durften ihre Fahrzeuge vorzeitig zurückgeben. Bei Dieselaautos der zweiten Generation (Modelljahre 2013–2016) gab es nur Nachbesserungen und keine Rückkäufe. Und auch jetzt wurden wieder „bestimmte“ frühere Besitzer:innen und „bestimmte“ frühere Leasingnehmer:innen bedacht. Für alle 78.000 Fälle gab es Ausgleichszahlungen von 1,2 Milliarden Dollar. Zusätzlich hatte der deutsche Autohersteller 225 Millionen Dollar in den „Environmental Mitigation Trust“ einzuzahlen.

Insgesamt kostete Audi dieses Vergleichspaket für die Oberklasse-Autos der Marken Audi (A6, A7, A8, Q5, Q7), VW (Touareg) und Porsche (Cayenne, Macan), die zwischen 2009 und 2016 in den USA verkauft worden waren, 1,45 Milliarden Dollar.

Doch das war nicht das Ende der Fahnenstange.

1.4.3 Auch für Umweltschäden Milliarden-Strafzahlungen

Im Laufe der Jahre 2016 und 2017 wurde Volkswagen in den USA zu einer Reihe von Zahlungen vergattert. Zu den insgesamt 16,15 Milliarden Dollar an die Besitzer:innen der Mittel- und Oberklasse-Autos kamen noch einmal 6,56 Milliarden Dollar an diversen zivilrechtlichen und strafrechtlichen Zahlungen dazu, sodass sich alle VW Zahlungen „zur Beilegung der Dieselsklagen in den USA“ auf 23 Milliarden Euro summierten, wie der Konzern gegenüber den Studienverfasser:innen auf Anfrage bestätigte (vgl. Porsche 2023). Laut Konzern sind in dieser Summe inkludiert: Vergleichszahlungen, Bußgelder und Sanktionen, Zahlungen für die Errichtung von Umweltausgleichsfonds, Investitionen in Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge, Zahlungen zur Beilegung staatlicher Verbraucherschutzansprüche und von Umweltschutzklagen und juristische Beratungskosten.

Die größte Sensation war die 4,3-Milliarden-Dollar-Strafe, die im Jänner 2017 über den deutschen Autokonzern verhängt wurde, die höchste Strafe gegen ein Unternehmen seit Bestehen der USA. Diese Rekordsumme setzte sich aus Strafzahlungen wegen drei krimineller Delikte (2,8 Milliarden Dollar) und wegen zivilrechtlicher Verstöße (1,5 Milliarden Dollar) zusammen. Die drei kriminellen Delikte, die Volkswagen gegenüber der US-Justiz zugegeben hatte, sind: Erstens die Teilnahme an einer Verschwörung wegen Betrugs an den Vereinigten Staaten und an amerikanischen VW Kund:innen sowie wegen Verletzung des Luftreinhaltegesetzes, des „Clean Air Act“. Zweitens die Behinderung der Justiz durch Vernichtung von Dokumenten. Drittens falsche Angaben beim Import dieser Autos in die USA.

Die Existenz des „Clean Air Act“ spielt in diesem Zusammenhang eine tragende Rolle. Der „Clean Air Act“ ist eine gesetzliche Regelung zur Luftreinhaltung. Dieses Gesetz wurde von US-Präsident J. F. Kennedy vorbereitet und von seinem Nachfolger Lyndon B. Johnson verabschiedet. Mit der Umsetzung wurde die EPA betraut, aber auch die Regierungen der US-Bundesstaaten, die Gemeindeverwaltungen und seit 1990 auch die Verwaltungen der Indianerstämme mit eigenen Territorien (vgl. Wikipedia 2022). Eine besondere Rolle spielt dabei der Bundesstaat Kalifornien mit seiner Behörde California Air Resources Board (CARB). Durch seine weitläufigen Millionenstädte wie Los Angeles und San Francisco mit kaum öffentlichem Nahverkehr, aber einem immensen Autoverkehr mit teilweise achtspurigen Autobahnen und Riesenstaus in der Rushhour, kombiniert mit oft langanhaltenden Inversionswetterlagen, war dort die Luftverschmutzung besonders beeinträchtigend und führte zu erheblichen Gesundheitsschäden (vgl. Wikipedia 2022). Dementsprechend gab es einen starken gesellschaftlichen und politischen Konsens für strenge Abgasnormen, die dort lange vor anderen Staaten – und vor der US-Bundesebene – schon Anfang der 70er-Jahre eingeführt wurden. Beispielsweise war 2015 für Dieselfahrzeuge bei Stickoxid ein

Grenzwert von 31 Milligramm pro Kilometer vorgegeben – gegenüber 180 Milligramm pro Kilometer in Europa.

US-Generalstaatsanwältin Loretta Lynch fand bei der Präsentation dieses Deals („Plea settlement VW“) am 11. Jänner 2017 klare Worte (vgl. Pressekonferenz 2017). Jahrelang habe Volkswagen vorgegaukelt, dass seine Autos die US-Luftreinhaltevorschriften erfüllten, und sogar mit „clean diesel“ geworben. „But our investigation has revealed they were anything but.“ (Aber unsere Untersuchungen haben ergeben, dass sie alles andere waren als das.) VW habe die Kontrollbehörden jahrelang angelogen und hinters Licht geführt. Hochrangige Manager hätten davon gewusst und bei der Täuschung der Behörden mitgespielt. Sichtbar stolz verwies Lynch auf die enorme Investigativarbeit, die US-Justiz, EPA und FBI ein ganzes Jahr geleistet und sich dabei durch unzählige Dokumente und E-Mails gearbeitet hatten, um diese Machenschaften aufzudecken. Gina McCarthy von der EPA unterstrich, dass Umweltgesetze „Zähne haben müssen“ und dass für die US-Justiz kein Konzern zu groß und zu global sei, um nicht belangt zu werden (Pressekonferenz 2017).

Der erzielte Vergleich setzte voraus, dass Volkswagen seine Schuld nach US-Strafrecht („Plea Agreement“) anerkannte und eine genaue Beschreibung der Fakten (Sheet of Facts) zu liefern hatte. Zudem musste VW sein internes Kontrollsystem zur Einhaltung von Vorschriften verbessern und sich drei Jahre lang einer unabhängigen Aufsicht unterwerfen. Bis heute betont Volkswagen, dass es sich dabei um Verpflichtungen nach US-Recht handle, die „nicht darauf ausgerichtet“ seien, „die Verpflichtungen von Volkswagen, sofern sie bestehen, im Rahmen der Gesetze oder Bestimmungen eines Rechtssystems außerhalb der USA zu adressieren“ (vgl. Porsche 2023).

In der Pressekonferenz vom 11. Jänner 2017 (Pressekonferenz 2017) teilte die US-Justiz mit, dass gegen sechs hochrangige deutsche Manager von VW ermittelt werde: Heinz-Jakob Neußer (56), Jens Hadler (50), Richard Dorenkamp (68), Bernd Gottweis (69) Oliver Schmidt (48) und Jürgen Peter (59). Oliver Schmidt, der jüngste von ihnen und der frühere Leiter des US-Umweltbüros von VW, war vier Tage zuvor, am 7. Jänner, während seines Urlaubs in Miami verhaftet worden. Auf die anderen fünf hatte die US-Justiz keinen Zugriff, weil sie in Deutschland lebten.

Mit Kalifornien einigte man sich auf zusätzliche Geldstrafen von 86 Millionen Dollar wegen Verstoßes gegen Verbraucherschutz und Wettbewerbsrecht und 135,8 Millionen Dollar wegen Verstoßes gegen kalifornisches Umweltrecht. 25 Millionen gingen an die kalifornische Umweltbehörde CARB.

Noch im Jänner einigte sich VW mit seinen 600 US-Vertragshändlern auf Vergleichszahlungen von 1,2 Milliarden Dollar für unverkäuflich gewordene Fahrzeuge. Der nächstgrößte Brocken waren 622 Millionen Dollar für 45 US-Bundesstaaten wegen Verstößen gegen Verbraucher- und Wettbewerbsrechte. Die restlichen fünf US-Bundesstaaten beteiligten sich nicht an diesem Deal, sondern klagten (Arizona, New Mexico, Oklahoma, Vermont und West Virginia).

Obwohl mit dem Rekord-Deal bereits Verstöße gegen den „Clean Air Act“ abgedeckt schienen, gingen einzelne US-Bundesstaaten – neuerlich aus Umweltgründen – gegen VW vor. Mit elf von ihnen schloss VW einen Vergleich von insgesamt 207 Millionen Dollar. Doch den folgenden zehn US-Bundesstaaten und einigen Landkreisen war das nicht genug und sie reichten eigene Klagen ein: Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Tennessee und Texas. In den Jahren danach gab es Vergleiche mit Illinois (Dezember 2021), Maryland, Montana und New Hampshire (jeweils September 2021) und Ohio (Jänner 2022).

Bei Aktionärsklagen kam es zu Vergleichszahlungen von 48 Millionen Dollar. Eine mehrmals eingereichte Klage der US-Börsenaufsicht Securities and Exchange Commission (SEC) ist noch anhängig.

Mehrere Klagen waren bei Fertigstellung dieser Studie (Februar 2023) ebenfalls noch am Laufen. Sie bergen nicht unerhebliche Risiken für VW. Die stärkste Gefahr geht von relativ kleinen Gebieten aus, das sind etwa die Landkreise Salt Lake County (Utah) und Hillsborough County (Florida). Das angerufene Berufungsgericht entschied im Juni 2020 zur Verblüffung aller, dass zusätzliche Strafen auf regionaler Ebene aus Umweltgründen zulässig seien. Das Drohpotenzial ist enorm und könnte auch US-weit richtungsweisend sein. Die Richter hatten erklärt, sie seien sich im Klaren darüber, dass ihre Entscheidung zu „atemberaubenden Belastungen“ für VW führen könne (vgl. Votsmeier 2021). Allein auf Basis regionaler Bußgeldkataloge könnten sich die Strafen auf bis zu 11,2 Milliarden Dollar belaufen. Nicht weiter verwunderlich, dass Volkswagen sogar den Supreme Court anrief. Bei diesem blitzten die Wolfsburger im November 2021 allerdings ab. Auch bei den Klagen des Bundesstaates Texas wurde der Oberste Gerichtshof von Texas befasst. Dieser entschied im Jänner 2022 gegen VW, sodass die Sache weitergeht.

Die „Dieselthematik“ ist für Volkswagen in den USA nicht ausgestanden. Die anhängigen Verfahren auf höchster Ebene ziehen sich dahin, verunsichern Anleger:innen und Investor:innen und belasten den Aktienkurs. In seinem jüngsten Geschäftsbericht (vgl. Geschäftsbericht Volkswagen AG 2021) nimmt VW zwar keine zahlenmäßigen Einschätzungen des verbleibenden Risikos vor, formuliert aber vorsichtig: Obwohl man „fest entschlossen“ sei, alle Verpflichtungen zu erfüllen, seien „signifikante Strafen“ und „weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen“ nicht „vollständig“ auszuschließen.

Tabelle 1.4-1 Entschädigungen und Strafzahlungen in den USA

	IN USD
Für 480.000 Kund:innen Zweiliterautos mit EA 189 Motor VW, Audi, Seat, Škoda samt Fonds	14.700.000.000
Für 80.000 Kund:innen Oberklasseautos von Audi, Porsche, VW samt Fonds	1.425.000.000
Strafrechtliche Strafen wegen Verschwörung zum Betrug, Behinderung der Justiz und falscher Angaben bei Warenverkauf an EPA und US-Justiz wegen Verstoßes gegen Clean Air Act und an Zollbehörde	4.300.000.000
An eigenen VW Markenhändler ua. wegen unverkäuflicher Autos	1.200.000.000
Separate Vereinbarung mit 45 Bundesstaaten wegen Verbraucherschutz, Wettbewerbsrecht (fünf Bundesländer klagten dagegen)	622.000.000
Zivilrechtliche Strafen an 11 Bundesstaaten wegen Verstoßes gegen Umweltrecht (fünf Bundesländer, zwei Landbezirke klagten)	207.000.000
Zivilrechtliche Kaliforniern und CARB wegen Verstoßes gegen kalifornisches Umweltrecht	153.800.000
An Kalifornien wegen Verstoßes gegen kalifornisches Wettbewerbsrecht, Verbraucherschutz und irreführende Werbung	86.000.000
An US-Justiz wegen Ansprüche aus Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act 1989	50.000.000
An CARB	25.000.000
Aktionäre	48.000.000
SUMME:	22.816.800.000

Quelle: VW Geschäftsbericht 2017

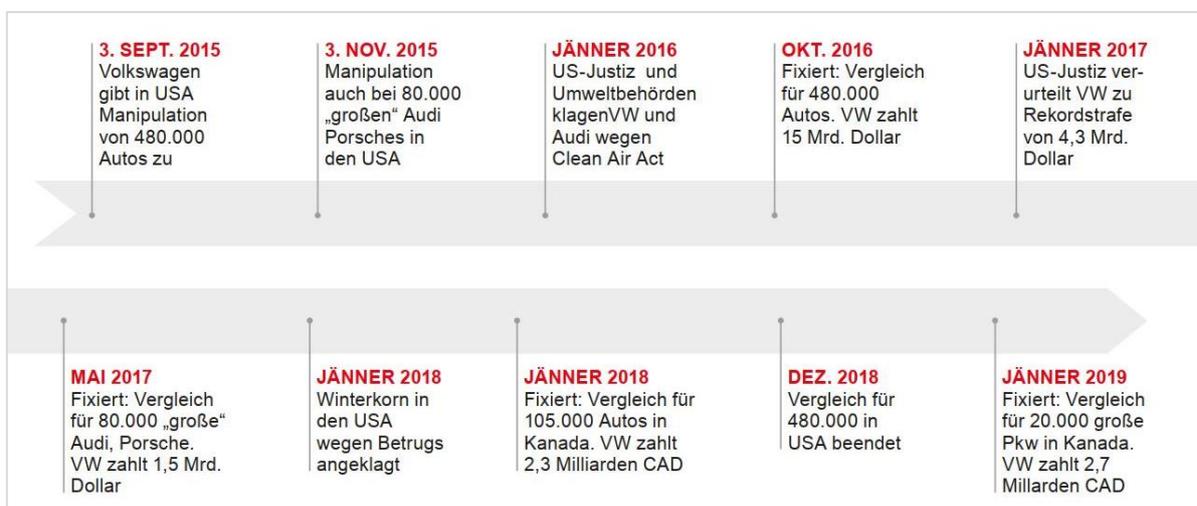
1.4.4 Entschädigungen und Strafzahlungen in Kanada

Häufig werden bei den Schadenersatzzahlungen in den USA auch Zahlungen an kanadische Kund:innen mit in einen Topf geworfen: In Kanada zahlte VW für 105.000 Zweiliter-Autos 2,1 Milliarden kanadische Dollar (Anfang 2018 genehmigt) plus 191 Millionen kanadische Dollar in einen Fonds, um strafrechtliche Vorwürfe abzudecken.

Für die 20.000 großen Oberklasse-Wagen (Anfang 2019 genehmigt) waren es 2,5 Milliarden Kanadische Dollar. Hinzu kamen auch hier Leistungen von 196 Millionen Kanadische Dollar an einen Fonds.

Insgesamt kostete das kanadische Abenteuer den Weltkonzern knapp fünf Milliarden kanadische Dollar oder umgerechnet 3,45 Milliarden Euro. In Quebec läuft noch ein Verfahren Bewohner:innen von Ontario gegen Volkswagen, bei dem sich ein Vergleich anbahnt.

Abbildung 1.4-2 Was in den USA und Kanada geschah



1.5 Reaktionen in Europa

1.5.1 Anzeigen, Prüfungen, Kommissionen, Razzien

In Europa liefen die Uhren völlig anders und viel langsamer. Entschädigungszahlungen an Kund:innen wurden glattweg abgelehnt. Es folgte eine Reihe von Anzeigen und Prüfungen, Kommissionen wurden eingesetzt, die ersten Razzien durchgeführt.

VW hatte gleichzeitig mit der Ablöse Winterkorns am 23. September 2015 bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig Strafanzeige gegen „unbekannte Täter“ wegen Verdachts auf Gesetzesverstoß im eigenen Haus eingereicht. Die Staatsanwält:innen nahmen eine Woche später Vorermittlungen gegen den abgesetzten VW Chef Winterkorn auf, der wegen Verdachts auf Betrug angezeigt worden war. Die deutsche Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) fing ebenfalls mit Prüfungen an.

VW setzte eine interne Sonderkommission ein und schickte hochkarätige Konzernmanager Ende September vorerst in Sonderurlaub. Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) installierte eine eigene „Untersuchungskommission Volkswagen“ und beauftragte die deutsche Zulassungsbehörde, das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), mit speziellen Nachprüfungen von Dieselaautos. Untersucht wurden nicht nur Autos aus dem VW Konzern, sondern die 53 gängigsten Diesel-Modelle, auch die anderer Autohersteller.

Anfang Oktober wurde die Staatspolizei Braunschweig aktiv und ordnete eine Razzia bei VW an. Drei Staatsanwälte und mehr als 50 Einsatzkräfte der Polizei durchforsteten unangemeldet Geschäftsgebäude auf dem Werksgelände in Wolfsburg sowie Privatgebäude und Wohnungen von VW Mitarbeiter:innen.

1.5.2 Dementis von BMW, Mercedes, Opel – Schweigen bei Bosch

Gleich im September 2015 tauchten in deutschen Medien weitere Vorwürfe auf. Die Umweltorganisation Deutsche Umwelthilfe (DUH) trat mit dem Verdacht in die Öffentlichkeit, auch andere deutsche Hersteller könnten Dieselaautos manipuliert haben. Doch all diese Berichte wurden von BMW, Mercedes und Opel mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen. Zulieferer Bosch wollte sich nicht näher äußern.

So dementierte BMW den Bericht der „Auto-Bild“ über viel zu hohe Abgaswerte bei einem BMW-Dieselfahrzeug. Der „x3 xDrive20d“ habe bei Straßentests des „International Council on Clean Transportation“ (ICCT) die Abgasnorm um mehr als das Elfache überschritten. „Bei der BMW Group wird nicht manipuliert und wir halten uns selbstverständlich in jedem Land an die gesetzlichen Vorgaben und erfüllen alle lokalen Testvorgaben“, teilte der Münchner Konzern laut APA mit (APA 292, 24. 9. 2015, 13.33). „Das heißt: Bei unseren Fahrzeugen wird in der Abgasbehandlung nicht zwischen Rollen- und Straßenbetrieb unterschieden.“

Mercedes-Chef Dieter Zetsche beteuerte in der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“ am 26. September 2015 (vgl. F.A.S. 2015), sein Unternehmen halte sich „grundsätzlich an die gesetzlichen Vorgaben“. Der schnauzbärtige Konzernlenker wurde in diesem Interview noch deutlicher: „Wir haben keinerlei Manipulationen an unseren Fahrzeugen vorgenommen. Ein Defeat Device, sprich eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kommt bei Mercedes-Benz nicht zum Einsatz“ (vgl. F.A.S. 2015).

Bereits drei Tage nach Platzen des VW-Dieselskandals konfrontierte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) die Adam Opel AG mit Fragen nach möglichen Abschaltvorrichtungen. Opel, ursprünglich ein deutscher Hersteller, gehörte damals zu General Motors (GM), einem amerikanischen Konzern, heute zu Stellantis. Opel ließ wissen: „Die von GM entwickelte Software hat keine Features, die erkennen, ob sich ein Fahrzeug gerade in Emissionstest-Zyklen befindet“ (vgl. Pressemitteilung DUH 2015). Die DUH gab sich mit dieser Antwort nicht zufrieden.

Immerhin hatte die DUH bei einem 2015 zugelassenen Opel Zafira 1.6 CDTi Abgasmessungen bei der Abgasprüfstelle der Berner Fachschule durchführen lassen. Dabei waren gravierende Abweichungen festgestellt worden, je nachdem, ob das Auto auf zwei oder vier Rollen getestet wurde. Beim Vier-Rollen-Test wurde der Grenzwert der Euro-6-Norm für Stickoxid um ein Vielfaches übertroffen, beim Zwei-Rollen-Test hingegen eingehalten. Als im Oktober die Testergebnisse im Detail vorlagen, hakte die DUH bei Opel noch einmal nach. Denn Abgasexperte Axel Friedrich, der für die DUH die Messungen überwachte, hatte „keine normale, technisch plausible Erklärung für das Abgasverhalten des Opel-Fahrzeuges“. In der Folge führte Opel eigene Tests durch, und zwar sowohl auf dem Zwei- als auch auf einem Vier-Rollen-Prüfstand. Fazit: „Das jeweils ermittelte Emissionsverhalten weicht nicht voneinander ab.“

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH, leitete den Prüfbericht an das für die Typgenehmigung zuständige Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) weiter. Er forderte die Behörde auf, das Modell zu überprüfen, und kündigte weitere Abgastests von neueren Diesel-Fahrzeugen deutscher und ausländischer Hersteller an.

In der Folge gerieten auch die Auto-Zulieferanten unter Manipulationsverdacht. Allen voran Bosch, der führende Hersteller von Diesel-Abgassystemen. Bosch hatte die Motorsteuerungs-Software für manipulierte VW Motoren geliefert und zunächst offen zugegeben, „Komponenten“ der Motorsteuerung der manipulierten VW Modelle in den USA produziert zu haben. Für den Einbau dieser Motorsteuerungsgeräte sei aber allein der Autobauer verantwortlich gewesen, hieß es seitens Bosch in den ersten Reaktionen. Später ließ man diese unhaltbare Position fallen, hüllte sich in Schweigen und fertigte Anfragen mit dem Hinweis ab, man kooperiere mit den Behörden.

In der Zwischenzeit sind gut sieben Jahre vergangen. All diese Dementis von BWM, Mercedes, Opel und Bosch erwiesen sich als falsch. Alle drei Autobauer mussten Dieselaautos wegen zu hoher Schadstoffemissionen verpflichtend zurückrufen, die einen Millionen (Mercedes), die anderen Zehntausende (Opel, BMW). Alle vier waren zusammen Teil eines Kartells, das sich jahrelang in illegalen Absprachen über technische Details verständigte, was dazu führte, dass die Wirkung der eingebauten Abgasreinigungssysteme der Autos reduziert wurde. Sie wurden (bis auf Mercedes als Kronzeuge) zu hohen Kartellstrafen verurteilt. Wie in dieser Studie noch gezeigt wird, waren sie und andere Unternehmen bereit, hohe Bußgelder dafür zu zahlen, dass sie ihre Aufsichtspflicht gegenüber Entwicklungsabteilungen vernachlässigt haben.

1.5.3 Rückruf von 8,5 Millionen VW Autos mit EA 189 Motor

Es vergingen Tage und Wochen, bevor der VW Konzern in der Lage war, das Ausmaß der Manipulationen öffentlich zu beziffern. Seit 22. September 2015 war stets von elf Millionen Dieselaautos weltweit die Rede gewesen. Erst zwei Tage später rückte Volkswagen damit heraus, dass davon 8,5 Millionen Fahrzeuge auf Europa entfielen. Anfang Oktober wurde klar, dass davon 2,8 Millionen Fahrzeuge in Deutschland zirkulierten. Und erst aus der Antrittsrede des neuen VW Konzernchefs auf dem Betriebsgelände in Wolfsburg am 6. Oktober ging hervor, um welche Marken es weltweit ging: fünf Millionen VW, 2,1 Millionen Audi, 1,2 Millionen Škoda, 1,8 Millionen VW leichte Nutzfahrzeuge und 700.000 Seat.

Elf Millionen Fahrzeuge sind etwas mehr, als der Volkswagen Konzern damals in einem Jahr produzierte und zu diesem Zeitpunkt unter zwölf verschiedenen Markennamen verkaufte: VW als Kernmarke, Audi, Seat, Škoda, Cupra, Lamborghini, Porsche, Bentley, Ducati (Motorrad), VW leichte Nutzfahrzeuge sowie die Lkw MAN und Scania³.

Nach Angaben war der Betrugsmotor EA 189 in folgende Modelle eingebaut, die in den Baujahren 2009 und 2014 produziert und bis 2015 als Neufahrzeuge zugelassen worden waren. Das Gros dieser Klein- und Mittelklassewagen war nach der Abgasnorm Euro 5 typisiert.

Volkswagen:	Polo V, Golf VI, Golf Plus, Golf Variant, Jetta VI, Beetle, Passat, CC, Touran, Sharan, Tiguan, Scirocco, Eos
Volkswagen leichte Nutzfahrzeuge:	Amarok, Caddy
Audi:	A1, A3, A4, A5, A6, Q3, Q5, TT
Škoda:	Fabia, Rapid, Octavia II, Octavia, Superb, Yeti
Seat:	Ibiza, Leon, Toledo, Exeo, Altea, Alhambra

³ MAN und Scania wurden inzwischen abgestoßen.

Die weltweit elf Millionen betroffenen Autos stellten sich später als grobe Schätzung heraus. Das hängt damit zusammen, dass jedes Jahr Zehntausende Autos aus dem Markt fallen, weil sie kaputtgehen, verschrottet oder ins Ausland verkauft werden oder sonst wie verschwinden. Für Deutschland wurde die Zahl der manipulierten Diesel mit EA 189 Motor von 2,8 Millionen auf 2,2 Millionen korrigiert (vgl. Porsche 2023).

1.5.4 Österreich mit 383.000 Autos besonders stark betroffen

Die ursprünglich für Österreich angegebene Zahl von 363.000 war zu niedrig. Man vergaß auf die Autos, die Kund:innen auf eigene Faust im Ausland gekauft und nach Österreich gebracht hatten. Später zählte man diese Privatimporte dazu und die Zahl schnellte auf 393.000 hinauf. Weil sich aber herausstellte, dass 10.000 Autos verschwunden waren, wurde die offizielle Zahl der Dieselaautos mit dem EA 189 Betrugsmotor in Österreich schließlich mit 383.000 festgesetzt.

Am 15. Oktober 2015 war es so weit. Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt kündigte den zwangsweisen Rückruf von 2,8 Millionen Dieselaautos aus dem VW Konzern für Deutschland an, die von der deutschen Zulassungsbehörde KBA genehmigt und überprüft werden sollten. Zeitgleich rief Österreichs damaliger Verkehrsminister Alois Stöger (SPÖ) in Österreich 363.000 (später 383.000) Dieselaautos verpflichtend zurück. Sie verteilten sich auf folgende Marken:

Volkswagen:	180.500
Audi:	72.500
Škoda:	54.300
Seat:	31.700
Volkswagen leichte Nutzfahrzeuge:	24.400

Die Presseaussendung des Ministers (vgl. Presseaussendung BMVIT 2015) begann mit dem Satz: „Österreichische Autofahrerinnen und Autofahrer, die einen von Abgas-Manipulation betroffenen Volkswagen (VW) fahren, müssen im kommenden Jahr mit ihrem Auto in die Werkstatt. Diese Anordnung des deutschen Kraftfahrtbundesamtes, das die europäischen Typgenehmigungen für VW ausgestellt hat, gilt auch für Österreich.“

Abbildung 1.5-1 Der Rückruf in Österreich im Wortlaut

OTS0168 5 II 0212 NVM0001 WI Do, 15.Okt 2015
Verkehr/Kfz-Industrie/Stöger/BMVIT

Stöger: Rückrufaktion für manipulierte VW

Entscheidung des deutschen Kraftfahrtbundesamtes gilt auch in Österreich

Wien (OTS) - Österreichische Autofahrerinnen und Autofahrer, die einen von Abgas-Manipulation betroffenen VW fahren, müssen im kommenden Jahr mit ihrem Auto in die Werkstatt. Diese Anordnung des deutschen Kraftfahrtbundesamtes, das die europäischen Typgenehmigungen für VW ausgestellt hat, gilt auch für Österreich, wie Minister Stöger am Donnerstag klarstellte. Die Rückrufaktion wird Anfang 2016 starten.

Die Aufforderung erfolgt durch Porsche Austria, den österreichischen Generalimporteur. Im bmvit werden derzeit die rechtlichen Möglichkeiten geprüft, um sicherzustellen, dass die betroffenen Autos zu 100 Prozent umgerüstet werden. Minister Stöger: „Selbstverständlich wird die Rückrufaktion für die Autofahrerinnen und Autofahrer gratis sein. Mein Ministerium wird genau darauf achten, dass die notwendigen Maßnahmen rasch, vollständig und unbürokratisch passieren.“ Dazu gibt es regelmäßigen Kontakt auf Minister-, Beamten- und Unternehmensebene.

Stöger begrüßt außerdem die europäischen Entwicklungen in Sachen Abgastests. „Schon lange macht sich Österreich dafür stark, Abgaswerte nicht im Labor, sondern in realer Umgebung zu testen. Ich bin sehr froh, dass die Europäische Kommission das erkannt hat und nun Bewegung in die Sache kommt. Im Verkehrsministerrat vergangene Woche haben wir besprochen, dass es schon Ende Oktober diesbezüglich Klarheit geben soll.“

Die wichtigste Botschaft des SPÖ-Ministers war an die Käufer:innen manipulierter Fahrzeuge gerichtet. Sie „müssen“ ihre Autos in die Werkstatt bringen. Genauso wie im Nachbarland Deutschland sollten die Rückrufe auch in Österreich 2016 starten und kostenlos sein. Für die Autofahrer:innen sollten keine Nachteile entstehen.

Innerhalb seines Ministeriums würden die rechtlichen Möglichkeiten geprüft, „dass die betroffenen Autos zu 100 Prozent umgerüstet werden“, setzte der Minister fort. Stöger stammt aus Oberösterreich, einem Bundesland mit starkem Fokus auf die Autozulieferindustrie. Wie in Deutschland wurden auch in Österreich die Rückrufaktionen ausschließlich in VW Vertragswerkstätten durchgeführt. Davon gab es 277 für die Kernmarke VW, 223 für Audi, 180 für Škoda und 149 für Seat.

Rückenwind für die Rückrufaktion kam von Österreichs größter Autofahrerorganisation ÖAMTC. „Es ist sehr stark anzuraten, dass man an diesem Rückruf teilnimmt, weil es sein könnte, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Typgenehmigung zurückgezogen wird“, sagte Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Öffentlichkeitsarbeit, am 16. Oktober im Ö1 Mittagsjournal (vgl. ORF 2015).

Mit letztlich 383.000 Autos hing Österreich vergleichsweise viel stärker im Abgasskandal als Deutschland. Bei dem für wirtschaftliche Vergleiche mit Deutschland geltenden Faktor zehn (in Deutschland ist die Bevölkerungszahl zehnmal so groß) hätte es in Österreich nur 240.000 betroffene Betrugsdiesel geben dürfen und nicht knapp 400.000.

Österreich war und ist eine ausgesprochene „Dieselhochburg“. Zwar ging es mit dem Anteil der Dieselaautos bei den jährlichen Neuzulassungen zuletzt rapide bergab. Doch wenn man alle alten und neuen Autos zusammenzählt (Bestand), überwiegen die Selbstzünder Ende 2022 noch immer mit 51,5 Prozent. Wie eine Sonderauswertung der Statistik Austria auf Anfrage zeigte, sind 2,65 von 5,15 Millionen Pkw dieselgetrieben (vgl. Statistik Austria 2023).

Man hatte den Österreicher:innen jahrelang erfolgreich eingeredet, mit einem Diesel-Auto erstens preislich günstiger zu fahren, weil Diesel geringer besteuert wird. Zweitens könne man damit helfen, klimaschädliche Treibhausgasemissionen (CO₂) einzusparen.⁴

Die überdurchschnittliche Betroffenheit hängt auch mit der starken Marktmacht des VW Konzerns in Österreich zusammen. 39 Prozent aller jemals in Österreich zugelassenen und noch in Betrieb befindlichen Autos (Bestand) stammen vom Volkswagen Konzern, also vier von zehn (Statistik Austria, 2023).

Die Autoindustrie spielt in Österreichs Wirtschaft eine wichtige Rolle. Mit 45 Milliarden Euro Umsatz, einer Bruttowertschöpfung von 15 (direkt) bis 30 (indirekt) Milliarden Euro leisten der Handel, die Produktion und die Reparatur von Autos einen bedeutenden Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt (vgl. Arbeitskreis der Automobilimporteure 2022). Die Autobranche sorgt in Österreich für 156.000 (direkt) bis 355.000 (indirekt) Arbeitsplätze. Vor sechs Jahren waren laut Studie des Arbeitskreises der Autoimporteure sogar 230.000 Jobs direkt und indirekt von der Dieseltechnologie abhängig (vgl. Studie Arbeitskreis der Automobilimporteure 2017). Hinzu kommt die Rolle von Autohandel und Autoherstellern für die österreichische Werbewirtschaft und Medien. Laut Sonderauswertung des „Observer“ aus dem Jahr 2020 inserierte die Autobranche um 153 Millionen Euro in österreichischen Medien, wobei der Volkswagen Konzern mit 46 Millionen Euro der Spitzenreiter war (vgl. Observer 2020).

Abgesehen davon ist Österreich mit dem Sitz der Porsche Holding SE in Salzburg traditionell eng mit dem Konzern verknüpft. Wichtige Mitglieder der Eigentümerfamilien Porsche und Piëch leben in Österreich. Aber auch Top-Manager wie Aufsichtsratschef Hans Dieter Pötsch oder VW Ex-Chef Herbert Diess haben familiäre Wurzeln in Österreich.

1.5.5 Rückrufe statt Bußgelder – keine Entschädigung für Kund:innen

Als der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt am 15. Oktober 2015 den Rückruf von 2,4 Millionen Dieselfahrzeugen ankündigte, mimte er den starken Mann. Gemeinsam mit der Zulassungsbehörde KBA hatte er das Ansinnen Volkswagens mit aller Härte zurückgewiesen, es bei freiwilligen Rückrufen zu belassen. Der wesentliche Unterschied: Bei freiwilligen Rückrufen bieten die Hersteller:innen von sich aus, das fehlerhafte Produkt zu reparieren oder vom Markt zu entfernen. Das KBA prüft auch diese freiwilligen Rückrufe, kann sie überwachen und in einen angeordneten Rückruf umwandeln, wenn sie die ergriffenen Maßnahmen für unzureichend hält. Die Kommunikation mit den Käufer:innen liegt bei den Hersteller:innen. Bei gesetzlich angeordneten (auch verpflichtenden) Rückrufen schaltet sich die Behörde direkt ein und übernimmt auch die Verständigung der Autohalter:innen. In beiden Fällen, bei freiwilligen wie angeordneten Rückrufen, muss die Zulassungsbehörde – in diesem Fall das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) – die Software-Updates zuerst genehmigen (vgl. KBA 2023).

Echte Härte ließ Dobrindt gegenüber den Autobesitzer:innen walten, die in diesem Spiel die Opfer waren. Die Rückrufaktion sei für alle Halter:innen verpflichtend, sagte der Minister, der Rückruf müsse zu 100 Prozent erfüllt werden, berichtete die Deutsche Presseagentur dpa (vgl. dpa 2015). VW sollte bis Jahresende einen Rückrufplan vorlegen, der dann, beginnend mit 2016, umgesetzt werden musste.

Doch Dobrindts inszeniertes Muskelspiel gegen den mächtigen VW Konzern täuschte darüber hinweg, dass die verordneten Rückrufe noch die gelindeste Sanktion gegen einen Konzern

⁴ Nicht allen Autofahrer:innen war bewusst, dass man nur als Vielfahrer:in die Mehrkosten bei der Anschaffung eines Diesels durch den günstigeren Literpreis für Diesel einspielen konnte.

darstellten, der Millionenfach betrogen hatte. Rechtlich wäre es auch in Deutschland möglich gewesen, von VW Bußgelder zu verlangen, und Organisationen wie die DUH hatte dies auch mehrfach urgiert. Darauf hatte Dobrindt (CSU) bewusst verzichtet und dem höchst profitablen Konzern damit sagenhafte Strafzahlungen erspart. Diese Wahrheit tauchte allerdings erst ein Jahr später auf und wurde von einem Sprecher des Verkehrsministers auch offen zugegeben, wie folgende Meldung zeigt (APA 457, 6. 7. 2016,17.03).

Abbildung 1.5-2 Rückrufe statt Bußgelder

APA0457 5 WA 0163 AA/CA Siehe APA0279/06.07 Mi, 06.Jul 2016
VW-Skandal/Kfz-Industrie/Umwelt/Wirtschaftspolitik/VW/Deutschland

VW-Skandal: Kein Bußgeldverfahren durch deutsches Verkehrsministerium

Konzern solle Mängel beseitigen

Berlin (APA/Reuters)

Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) verzichtet im Abgasskandal bei Volkswagen auf Bußgelder des Autobauers. Das Ministerium habe vielmehr darauf gedrängt, dass der Konzern die Mängel beseitige, sagte ein Sprecher des Ministeriums am Mittwoch. Man sei dabei dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gefolgt.

Volkswagen habe die Fahrzeuge auf seine Kosten zurückrufen und in einen rechtskonformen Zustand bringen müssen. „Dies ist im Sinne des Kunden die zielführende Lösung“, sagte der Sprecher. Auf die Frage, ob die Möglichkeit bestanden habe, gegen den Konzern auch ein Bußgeldverfahren einzuleiten, antwortete er: „Was grundsätzlich möglich ist, ist das eine, was wir in dieser Sache unternehmen, ist das andere“.

Zuvor hatte bereits das Magazin „Stern“ berichtet, dass das Verkehrsministerium VW Bußgelder wegen des Einbaus von Schummelsoftware in Dieselfahrzeugen erspart. Mit der Software wurden Abgaswerte manipuliert.

phs/cs

Der Minister habe auf Bußgelder des Autobauers verzichtet und vielmehr darauf gedrängt, dass der Konzern die Mängel beseitige, ließ ein Sprecher des Ministeriums ein Jahr später verlauten. Begründung: Man sei dabei „dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit“ gefolgt.

Volkswagen habe die Fahrzeuge auf seine Kosten zurückrufen und in einen rechtskonformen Zustand bringen müssen. „Dies ist im Sinne des Kunden die zielführende Lösung“, fügte der Sprecher noch hinzu. Auf die Frage, ob die Möglichkeit bestanden habe, gegen den Konzern auch ein Bußgeldverfahren einzuleiten, antwortete er: „Was grundsätzlich möglich ist, ist das eine, was wir in dieser Sache unternehmen, ist das andere.“

Bußgelder für 8,5 Millionen Fahrzeuge hätten den höchst profitablen deutschen Paradekonzern tatsächlich eine ordentliche Stange Geld gekostet und ihn möglicherweise in den Ruin getrieben. Bei einem Bußgeld von 5.000 Euro pro Auto hätte man allein für die europäischen Kund:innen 42,5 Milliarden Euro lockermachen müssen. Die verfügbaren Reserven des Konzerns machten damals rund 30 Milliarden Euro aus. In den USA waren zum damaligen Zeitpunkt Zahlungen von rund 15 Milliarden Dollar zu erwarten.

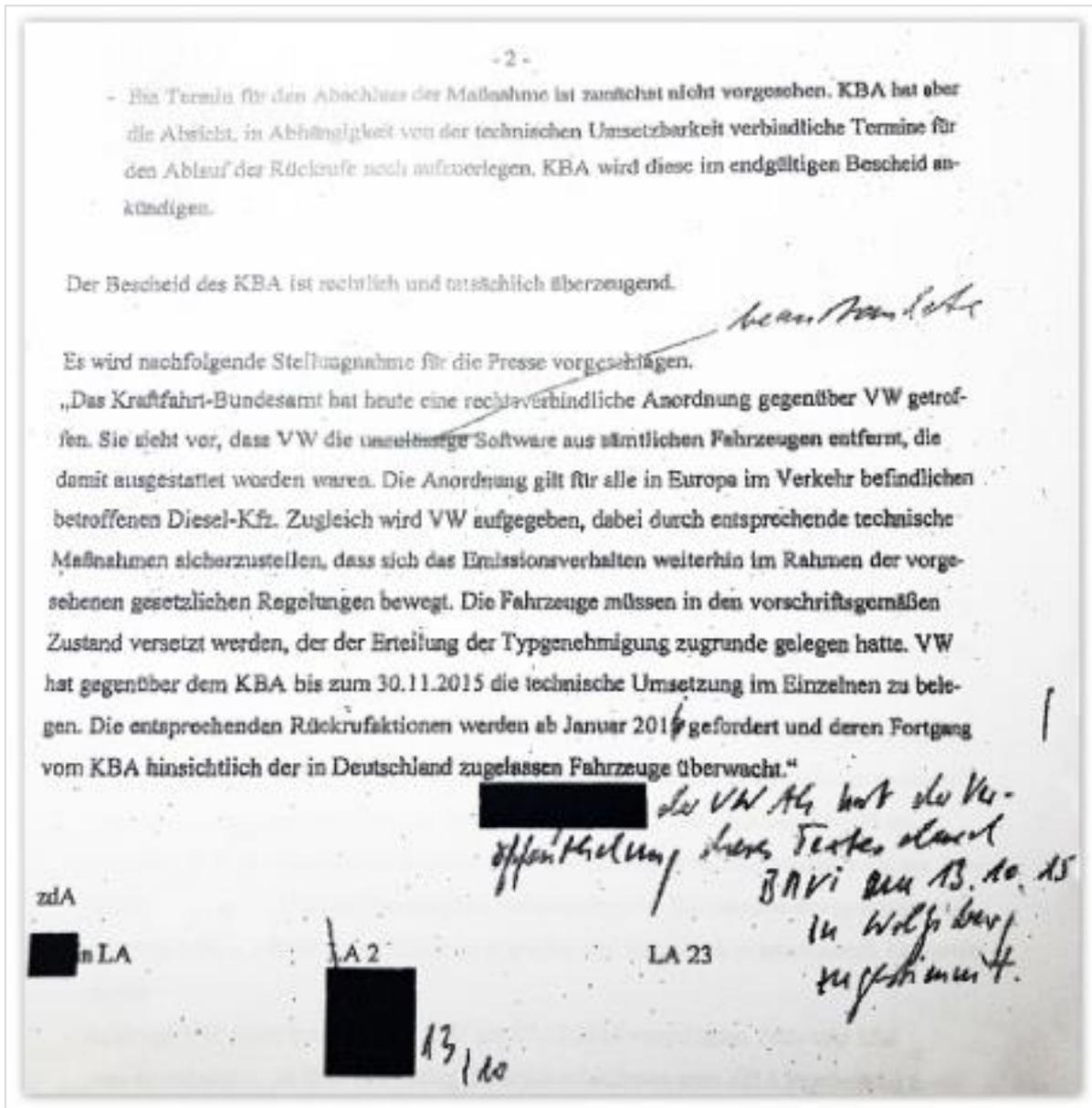
Wie eng das Verhältnis zwischen Politik und dem VW Konzern tatsächlich war, stellte sich sechs Jahre später heraus. Da war es der Deutschen Umwelthilfe (DUH) nach jahrelangem Rechtsstreit gelungen, einschlägige amtliche Dokumente des KBA „herauszuklagen“. Aus ihnen geht hervor, dass Verkehrsminister Alexander Dobrindt seine Rede vor dem Bundestag am 13. Oktober 2015 vorher mit

Volkswagen abgestimmt hatte. Nicht genug damit, ließ er sich vom Konzern die Pressemitteilung absegnen. „Die VW AG hat der Veröffentlichung dieses Textes durch BMVI am 13. 10. 15 in Wolfsburg zugestimmt“, steht unter dem Presstext in Handschrift zu lesen (vgl. Abbildung 1.5-3).

Der springende Punkt ist: Der geplante Presstext wurde – ebenso handschriftlich – in einem entscheidenden Punkt abgeändert. In der ursprünglichen Formulierung stand zu lesen: „Das Kraftfahrt-Bundesamt hat heute eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die **unzulässige** Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren.“ Das Wort „unzulässige“ wurde durchgestrichen und mit „**beanstandete**“ ersetzt. Mit einem Federstrich wurde aus einer Gewissheit etwas Ungewisses. Dabei hatte das KBA im Rückrufbescheid zweifelsfrei festgehalten, dass es sich bei der eingebauten Software um eine „unzulässige Abschaltvorrichtung“ nach EU-Recht handle und dabei ausdrücklich der Meinung der VW Anwälte widersprochen.

DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch hielt dazu kritisch fest: „Behörden und Ministerium haben von Anfang an von der Illegalität gewusst, es aber verabsäumt, dies klar zu bekennen.“ Wären VW Kund:innen zum damaligen Zeitpunkt besser informiert gewesen, hätten sie sich besser wehren können und den VW Rechtsanwält:innen wäre es nicht so leicht gelungen, die Gerichte zu verwirren.

Abbildung 1.5-3 Auszug aus Geheimdokument



In Deutschland und Europa lief alles nach dem Motto: Wir von VW machen ohnehin alles wieder gut. Es gäbe keinen Grund, Kund:innen wie in Nordamerika auch noch Geld zu zahlen. VW hatte von Anfang an Entschädigungen für Kund:innen außerhalb Nordamerikas (USA und Kanada) ausgeschlossen.

Auf Anfrage der Studienautor:innen (vgl. Porsche 2023) begründete Volkswagen diesen Unterschied wie folgt: Hinsichtlich der Entschädigung von Kund:innen gäbe es entscheidende Unterschiede zwischen den USA und der EU sowie „dem Rest der Welt“. Und zwar (1) unterschiedliche Regelungen und Rechtssysteme, (2) verschiedene Fahrzeuge und (3) verschiedene technische Maßnahmen. Außerhalb der USA wäre Volkswagen innerhalb kurzer Zeit nach Beginn der Dieselkrise in der Lage, den Kund:innen eine technische Lösung für ihre Fahrzeuge anzubieten, schreibt Volkswagen. Auch die Restwerte der Volkswagen Fahrzeuge seien stabil geblieben, in bestimmten Marktsegmenten und ganzen Märkten sogar Best-in-Class. Das bedeutet laut Volkswagen, dass betroffene Kund:innen in Europa keinen finanziellen Schaden erlitten hätten.

Zu Recht weist Volkswagen darauf hin, dass die Grenzwerte für Stickoxid-Emissionen in den USA viel strenger sind als in Europa. Da „die Dieselmotorentechnologie in den USA insgesamt deutlich strengere Anforderungen erfüllen müsse“ und sich „stark von Konzepten außerhalb der USA unterscheide“, seien auch die technischen Lösungen für die betroffenen Fahrzeuge komplexer und anspruchsvoller als in Europa, argumentierte Volkswagen.

Wörtliches Zitat: „Volkswagen war deshalb nicht in der Lage, in dem von den US-Behörden geforderten Zeitraum für alle betroffenen Fahrzeuge eine technische Lösung anzubieten. Diese Fahrzeuge erfüllten daher nicht die in den USA geltenden Anforderungen. Das hatte zur Folge, dass diese Fahrzeuge verkauft, jedoch vom neuen Eigentümer nicht mehr zugelassen werden konnten, was natürlich Auswirkungen auf den Wert der Fahrzeuge hatte. Die Kunden in den USA haben im Gegensatz zu den Kunden im Rest der Welt hierdurch einen Schaden erlitten, der sich wesentlich auf die im Zusammenhang mit den Vergleichen angebotenen Beträge ausgewirkt hat.“

Speziell die deutsche Regierung und ihre Zulassungsbehörde, das „Kraftfahrt-Bundesamt“ (KBA) standen unter Zugzwang. Schließlich waren die manipulierten Dieselaautos vom KBA für die meisten europäischen Staaten typisiert, sprich genehmigt worden. Die Typgenehmigung durch eine einzige Behörde in Deutschland war europaweit gültig. Nur mit einer Typgenehmigung können Neuwagen in Serie produziert und anschließend verkauft werden. Anzumerken ist hier, dass das KBA personell heillos unterbesetzt war und vier Prüfer rund 600 bis 800 Typgenehmigungen pro Jahr durchzuführen hatten.

Der Betrug bei VW bestand darin, dass extra für die Typgenehmigung auf dem Prüfstand ein „sauberer“ Betriebsmodus eingeschaltet war, während beim Fahren stets rasch auf einen „dreckigen“ Betriebsmodus umgeschaltet wurde, sodass ein Vielfaches der erlaubten Menge Abgas (Stickoxid) in die Luft geschleudert wurde. Somit konnten die Autos bei der Typisierung problemlos alle vorgeschriebenen Grenzwerte für Abgas einhalten.

Nach Platzen des Dieselskandals war klar, dass nun alle manipulierten Autos illegal unterwegs waren und in einen legalen Zustand versetzt werden mussten. Bei den angeordneten Rückrufen in die Werkstätten sollte den Autos ein „Software-Update“ aufgespielt werden, das die illegale Umschaltung (die „Umschaltlogik“) auf den Schmutzmodus beseitigte.

Massiver Druck wurde auf die Halter:innen der manipulierten Autos ausgeübt. Statt sie – wie in den USA – mit Ausgleichszahlungen zwischen 5.000 und 10.000 Dollar in die Werkstätten zu locken, stellte man ihnen den Verlust der Zulassung als Drohung in den Raum.

Der neue VW Chef Müller kündigte jedenfalls forsch an, die Rückrufe bis Ende 2016 durchzuziehen. Ein genauer Zeitplan wurde auf Druck des KBA vorgelegt: Ab Jänner 2016 sollten die 2-Liter-Motoren dran sein, ab 5. Mai die 1,2-Liter- und ab September die 1,6-Liter-Autos. Letztere benötigten zusätzlich zum Software-Update auch noch den Einbau eines Luftgitters und kamen daher als Letzte an die Reihe. Bis wann alle Autos dann wieder den Regeln entsprächen, ließ Müller offen. Die Kosten für das Update übernahm der VW Konzern, der dafür vorerst 6,5 Milliarden Euro zur Seite legte.

1.5.6 Weiche Vorgaben für Software-Updates – Abgassenkung kein Ziel

Die deutsche Zulassungsbehörde hatte sich zwar mit den angeordneten Rückrufen der VW Diesel mit dem EA 189 Motor durchgesetzt. Doch die Vorgaben für das Software-Update fielen für den Konzern dermaßen günstig aus, dass man ein „Behördenversagen“ (vgl. Kolba/Ninz 2018, 45ff) annehmen kann, obwohl die rechtliche Aufarbeitung noch im Gange ist.

Mindestens fünf Punkte sind es, in denen das KBA dem mächtigen Autokonzern entgegenkam. Eine nicht unwesentliche Rolle spielte der Umstand, dass diese Behörde nicht im luftleeren Raum agiert,

sondern an das deutsche Verkehrsministerium angehängt ist und diesem gegenüber weisungsgebunden. Hinzu kommt seine Doppelrolle als Zulassungs- und Überprüfungsorgan in einem. Die fünf Punkte vorweg: Das Software-Update schrieb keine explizite Senkung des Hauptproblems Stickoxid vor, ließ rechtlich fragwürdige Schlupflöcher offen, lief völlig intransparent ab, war für Kund:innen ein doppelter Stress und für VW die günstigste Lösung. Aber der Reihe nach.

1.5.6.1 Senkung des Stickoxids keine Vorgabe

Angesichts der viel zu hohen Mengen an schädlichen Abgasen durch manipulierte Dieselfahrzeuge wäre es naheliegend gewesen, beim Software-Update ein bestimmtes Ziel zur Senkung der Abgase (Stickoxid) vorzugeben. Davon war nicht die Rede. Vorrangig für die Politik und die deutsche Zulassungsbehörde waren vier andere Ziele. Unverändert bleiben mussten:

- Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen
- Motorleistung
- Drehmoment
- Motorgeräusch

Das waren die Ziele, um die sich alles drehte. Diese vier Vorgaben waren bei den Software-Updates zu erfüllen. Dafür wurde extra eine „Bescheinigung“ ausgestellt. Unglaublich, aber wahr: Der Auslöser des Abgasskandals spielte bei der Reparatur des Skandals keine Rolle. Die Gesundheit der Menschen und der Schutz der Umwelt blieben auf der Strecke.

1.5.6.2 „Thermofenster“ und „Meereshöhen“ als Schlupflöcher

Bei den Vorgaben für das Software-Update gelang es Volkswagen, vom KBA spezielle „Zielwerte“ genehmigt zu bekommen. Diese machten es möglich, dass die Autos auch nach Aufspielen des Software-Updates im realen Straßenbetrieb noch 540 bis 900 Milligramm Stickoxid ausstoßen dürfen. Das ist das Drei- bis Fünffache des gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwertes von 180 Milligramm für diese Autos mit der Abgasnorm Euro 5! Gegenüber dem bisherigen Zustand war das keine nennenswerte Verbesserung der schädlichen Abgasemissionen.

Technisch formuliert, forderte die deutsche Zulassungsbehörde von VW lediglich, im Zuge des Software-Updates die „Umschaltlogik“ vom Sauber- auf den Dreckmodus zu entfernen. Sie erlaubte aber die sogenannten „Thermofenster“. Darunter ist zu verstehen, dass die Abgasreinigung nur bei ganz bestimmten Außentemperaturen voll funktioniert und außerhalb dieser „Thermofenster“ teilweise oder komplett abgeschaltet wird.⁵ Aus einem VW-internen Dokument für die Freigabe von EA 189 Motoren (Entscheidungsvorlage 2015 vom 21. 10. 2015) geht klar hervor, dass die Abgasreinigung (AGR) bei Temperaturen zwischen 15 und 33 Grad voll funktioniert, aber unter 15 und über 33 Grad Celsius teilweise ausgeschaltet wird. Dass die Abgasrückführung nur zeitweise (im Sommer) arbeitet und in kälteren Jahreszeiten reduziert wird, begründen die Autofirmen mit dem Schutz der Bauteile. Das KBA schloss sich dieser Argumentation offenbar an und genehmigte diese „Thermofenster“.

Interessant für Österreich ist ein weiterer Aspekt, der in der öffentlichen Wahrnehmung bisher untergegangen ist. In dem erwähnten Dokument ist festgehalten, dass die Behörde bei den VW Autos

⁵ „Thermofenster“: ein irreführender Begriff, der aus der Bauwirtschaft stammt. Axel Friedrich, der mit seinen Messungen wesentlich zur Aufdeckung des Abgasskandals beigetragen hat, schlägt stattdessen den Begriff „Betrugsfenster“ vor, denn auch nach EU-Recht darf eine Abgasreinigung niemals von einem Parameter abhängig gemacht und gedrosselt werden, auch nicht von Außentemperaturen. Weil sich der irreführende Begriff „Thermofenster“ etabliert hat, wird er hier trotzdem verwendet.

mit dem EA 189 Motor eine weitere Ausnahme gestattet hat. Demnach darf die Abgasreinigung (AGR) auch ab 1.000 Meter über dem Meeresspiegel ausgeschaltet werden, sodass diese Fahrzeuge das Abgas (Stickoxid) ungefiltert in die Luft schleudern. Auf Almen und in Bergdörfern sind derart manipulierte Dieselaautos jahraus, jahrein im Dreckmodus unterwegs und daher besonders schädlich.

In Österreich liegen 136 Ortschaften über dieser Meereshöhe (vgl. Deine Berge 2023). Die meisten liegen in Tirol (97), Vorarlberg (16), Salzburg (14) Steiermark (5) und Kärnten (4). Für ausgeprägte Tourismusregionen, die mit gesunder und würziger Bergesluft um Tourist:innen und Einheimische werben und vom Tourismus leben, ist das ein nicht zu unterschätzender Sonderfaktor, der bisher kaum Beachtung fand.

Über das zitierte VW-interne Dokument (vgl. Entscheidungsvorlage 2015 vom 21. 10. 2015) haben deutsche und österreichische Medien bereits im Juni 2017 und in Büchern 2018 berichtet (vgl. ZDF-TV-Magazin Zoom 2017, Ungerboeck 2017, Kolba/Ninz 2018, 49ff).

Eine weitere Erleichterung für VW bestand darin, dass als Maßstab stets der gesetzlich vorgeschriebene Grenzwert für Stickoxid hergenommen wurde und nicht das, was im Typenschein des einzelnen Fahrzeugs steht. Die meisten manipulierten VW Dieselaautos mit EA 189 Motor sind nach der Abgasnorm Euro 5 typisiert und haben einen gesetzlichen Grenzwert für Stickoxid (NO_x) von 180 Milligramm pro Kilometer, der nicht überschritten werden darf. Im Zulassungsschein eines manipulierten VW Tiguan werden die Stickoxid-Emissionen beispielsweise mit 119,8 Milligramm pro Kilometer angegeben, was deutlich (ein Drittel) unter dem gesetzlich erlaubten Höchstwert liegt. Der relevante Maßstab für das Software-Update war nicht der niedrigere Wert des speziellen Autos, der für den Kauf möglicherweise ein entscheidendes Kriterium gewesen ist, sondern der vorgeschriebene Grenzwert für alle Dieselaautos dieser Kategorie. Aus Sicht der Käufer:innen stellt sich die Frage, wieso es anscheinend keine Rolle spielt, dass sie auf diese Weise neuerlich in die Irre geführt wurden.

1.5.6.3 Intransparenz bei Software-Updates

Was beim Software-Update technisch genau passiert, wussten nicht einmal die VW Techniker in den VW Vertragswerkstätten. Sie hatten das Software-Update, das sie von der Zentrale via Computer geliefert bekamen, einfach nur aufzuspielen. Trotzdem mussten sie fragenden Kund:innen Rede und Antwort stehen.

Was bei der Motorensteuerung geändert wurde, musste Volkswagen nur der deutschen Behörde KBA gegenüber offenlegen. Dieses alleinige Wissensmonopol bekam ausgerechnet jene deutsche Zulassungsbehörde, die bei der Typgenehmigung die Manipulationen jahrelang übersehen hatte. Nun lag es an ihr, die Software-Updates für jedes einzelne Modell freizugeben, die rund 250 VW Techniker entwickelt hatten. Angesichts der inzwischen aufgestockten, aber dennoch zu dürrtigen Personal- und Ressourcenausstattung war das für die KBA keine einfache Herausforderung.

Nach den Erfahrungen in den USA war eine gewisse Skepsis angebracht. Im Winter 2014/2015 ließ sich VW bei den freiwilligen Updates von der US-Umweltbehörde nicht in die Karten schauen und nutzte die Gelegenheit, die Betrugs-Software zu optimieren, anstatt die Abgasemissionen zu verringern (vgl. Döring 2016).

VW und die deutsche Regierung behaupteten unisono, dass die Updates keine Nachteile für die Kund:innen brächten. Diese Ansage ist ohne Kenntnis der „Innereien“ der Software von außen nicht überprüfbar und VW dachte nicht daran, den Quellcode herauszurücken.

Wer aber nicht weiß, was sich beim Update genau abspielt, kann Folgeschäden weder seriös abschätzen noch ausschließen, schon gar nicht langfristig, stellte der renommierte und gerichtlich beeedete Sachverständige Werner Tober bei einer Fachtagung in Österreich fest (vgl. Tober 2017).

1.5.6.4 Doppelter Druck auf Kund:innen

Während sich die Täter mit den Rückrufen Zeit lassen konnten und keine „Deadline“ für die Durchführung der Software-Updates aufgebrummt bekamen, setzte man die Autohalter:innen unter Druck, speziell in Deutschland. Wer 18 Monate nach dem Rückruf nicht in die Werkstatt zum Software-Update fuhr, riskierte die Stilllegung des Fahrzeugs. Eine kalte Enteignung, denn mit einem stillgelegten Auto darf man nicht fahren und es auch nicht verkaufen.

Mitte Juni 2018 berichtete die Süddeutsche Zeitung (vgl. Süddeutsche Zeitung 2018) von dem Fall eines Autobesitzers, dem die Behörde die Zulassung entzogen hatte, weil er trotz wiederholter Aufforderungen sein Auto nicht zum Software-Update brachte. In Deutschland läuft es so ab: Der Autohersteller meldet dem KBA, wenn Autos 18 Monate nach Freigabe des Updates noch nicht damit bespielt waren. Das KBA informiert die jeweiligen Zulassungsstellen, die sich mit den betroffenen Fahrzeughalter:innen in Verbindung setzen und mehrmalige Nachfristen einräumen. Werden diese aber nicht eingehalten, wird mit Unterstützung der Polizei der Zulassungsschein einkassiert und das Kennzeichen entstempelt. In 41 Fällen hatte die Münchner Behörde gemahnt, in einem Fall vergebens. Auch in Österreich hatten die Verkehrsminister immer wieder betont, dass Stilllegungen solcher Fahrzeuge möglich sind.

Zum drohenden Entzug der Zulassung gesellten sich in Deutschland in einigen Städten geplante Fahrverbote für schmutzige Dieselaautos. Solche Verbote standen im Raum, weil sich die Luftsituation in einigen deutschen Stadtzentren nicht und nicht verbesserte. Warum das so ist, lag nach dem Dieselskandal klar auf der Hand: Wie sollten die Stickoxid-Immissionen denn sinken, wenn viel zu viele Autos die meiste Zeit im Schmutzmodus herumkurven?

Aus Sicht umweltbewusster Kund:innen erhob sich zusätzlich die Frage, ob sie das schmutzige Auto rasch loswerden oder es nach einem Update doch noch behalten wollten. Für diese Entscheidung fehlte jede Grundlage. Die naheliegende Frage der Autorin dieser Studie, wieviel Stickoxid ihr manipulierter VW Tiguan real ausstoße und was das Software-Update daran verbessern würde, stieß bei VW auf dicke Mauern. Man wollte oder konnte sich zunächst nicht festlegen. Erst nach Monaten hieß es, das Auto stoße real bis zu 720 Milligramm Stickoxid pro Kilometer aus. Nach einem Telefonat mit der Zentrale in Wolfsburg wurde eine Senkung um 40 Prozent durch das Update in Aussicht gestellt. 433 statt 720 Milligramm pro Kilometer? Das war noch immer das 2,5-Fache des gesetzlichen Grenzwertes von 180 Milligramm. Und das 3,5-Fache der 119,8 Milligramm pro Kilometer, die als Stickoxid-Ausstoß im Zulassungsschein standen.

1.5.6.5 Wirtschaftlich günstigste Lösung für Volkswagen

Finanziell waren die Software-Updates für Volkswagen eine vergleichsweise günstige Lösung. Die illegale Abschaltvorrichtung wurde quasi per Mausklick eliminiert, nur bei den 1,6-Liter-Autos war noch ein „Luftgitter“ einzubauen.

So ein „Software-Update“ war innerhalb einer halben oder ganzen Stunde erledigt und kostete laut deutscher Regierung auf Anfrage der „Linken“ zwischen 100 und 200 Euro. Deutsche Branchenvertreter wie Dirk Weddingen von Knapp bezifferten die Kosten mit nur 70 Euro pro Fahrzeug gegenüber einer „harten Nachrüstung“ von 1.500 Euro, wobei noch Werkstattkosten dazukommen (vgl. Dahlkamp/Dohmen 2018). In Wolfsburg gehe es ums Geld, einzig und allein ums Geld. Es herrsche dort die Meinung vor, „dass es mit 70 Euro getan ist“, so Dirk Weddingen von Knapp (vgl. Dahlkamp/Dohmen 2018).

Bei Kosten für den „Softwareflash“ zwischen 70 und 200 Euro würden für 8,5 Millionen Autos in Europa 600 Millionen bis maximal 1,7 Milliarden Euro anfallen. Bei einer Hardware-Umrüstung für

1.500 Euro wären es schon 12,8 Milliarden Euro. Selbst das wäre noch immer die Hälfte der 23 Milliarden Dollar, die für 560.000 Autos in den USA ausgegeben werden mussten.

So hoch waren die Kosten gar nicht. Denn der Konzern konnte die Kosten für die Software-Updates gewinnsenkend geltend machen, musste also entsprechend weniger Steuern zahlen. Während die Verursacher die Folgen des Dieselskandals zur Steuersenkung nutzen durften, blieb dies den privaten Opfern verwehrt. Wenn ihr Pkw anschließend Reparaturen brauchte und/oder an Wert verlor, brachte ihnen das keinen Euro an Steuersenkung.

Einige Händler aus dem VW Konzern (wie Seat in Österreich) drehten den Spieß um und freuten sich öffentlich, dass durch die Rückrufe mehr „Verkehr“ in ihre Hallen kam, was eine gute Gelegenheit bot, den Kund:innen die eine oder andere Dienstleistung schmackhaft zu machen.

Fazit: Auf dem Höhepunkt des Dieselskandals war es dem Täter in Europa gelungen, bei der deutschen Zulassungsbehörde weiche und womöglich auch illegale Vorgaben durchzudrücken.

1.5.7 Audi dementiert Manipulation großer Oberklasse-Autos

Bereits am 3. November 2015 hatte sich der VW-Abgasskandal in den USA ausgeweitet und die „großen“, teuren Dieselfahrzeuge von Audi, Porsche und VW erfasst. Es ging um 83.000 Oberklasse-Autos wie Audi A7, A8, VW Touareg, Porsche Macan und Cayenne, die zwischen 2009 und 2015 produziert und bis 2016 verkauft worden waren. Nachdem Audi-Chef Stadler die Manipulationen der „Großen“ in den USA widerstrebend zugeben musste, setzte er in Europa die Dementiermaschine in Gang. In Europa, wo Audi dieselben Modelle verkaufte, habe es keine illegalen Abschaltvorrichtungen gegeben, beteuerte Stadler.

Stadler war 2007 zum Audi-Chef aufgerückt, als Nachfolger von Martin Winterkorn, der zum obersten Konzernchef aufgestiegen war. Stadler gelang das Kunststück, eineinhalb Jahre lang alle Vorwürfe an sich abprallen zu lassen. Im Februar 2016 verstieg sich Stadler trotz eingestandener Manipulationen in den USA sogar zur Behauptung, die Marke Audi habe vom Dieselskandal „keinen Kratzer“ abgekriegt (vgl. APA 312, 29. 2. 2016, 12.44). Selbst eine Razzia bei Audi im März 2016 überstand der Audi-Chef problemlos, denn dabei ging es nur um die Betrugsautos in den USA. Auch konzernintern konnte Stadler seine Machtposition festigen und das Vertrauen der VW-Haupteigentümerfamilien Piëch und Porsche weiterhin aufrechterhalten. Jedes Mal, wenn es eng wurde, feuerte Stadler Ingenieure und führende Manager, wie etwa Entwicklungschef Stefan Knirsch im September 2016, den er selbst installiert hatte. Vier Manager mussten im Mai 2017 gehen. Im selben Monat gelang es Stadler auch noch, eine Vertragsverlängerung um fünf Jahre zu erreichen, bis Ende 2022.

Erst im Juni 2017 überraschte der deutsche Verkehrsminister die Öffentlichkeit mit der Ansage, dass auch in Europa große Audis wegen illegaler Abschaltvorrichtungen in die Werkstatt zurückgeholt werden müssten. Erst eineinhalb Jahre nach dem Betrugseingeständnis jenseits des Ozeans fing die Mauer, die Stadler um sich gebaut hatte, diesseits des Ozeans zu bröckeln an.

1.5.8 Volkswagen schließt Manipulation bei Nachfolgemotor EA 288 aus

Knapp einen Monat nach Platzen des Dieselskandals im September 2015 trat VW mit einem offiziellen Dementi in die Öffentlichkeit. Der EA 288 Motor, der als Nachfolger des Betrugsmotors EA 189 in Massenautos wie Golf, Passat, Tiguan, Seat Ibiza, Škoda Octavia etc. eingebaut wurde, sei intern auf Manipulationen überprüft worden. Nun herrsche „Klarheit, dass auch in Motoren dieser Bauart mit Abgasnorm Euro 5 keine Software verbaut sei, mit der Abgaswerte manipuliert werden könnten, teilte der Wolfsburger Autobauer der APA mit (APA 500, 22.10. 2015,17.27). Der EA 288 wurde ab 2012

zunächst in Autos mit der Abgasnorm Euro 5 eingesetzt und später schrittweise in Autos mit der Abgasnorm Euro 6.

Auch gegenüber der deutschen Zulassungsbehörde (KBA) hatte Volkswagen knapp nach Platzen des Dieselskandals im September 2015 ausdrücklich versichert, dass es bei Autos mit EA 288 Motoren in Europa keine Manipulationen gebe (vgl. Pressemitteilung DUH 2021), obwohl in den USA auch EA 288 Modelle (Generation 3) wegen illegaler Abschaltvorrichtungen zurückgerufen worden waren.

1.5.9 Österreich prescht mit Sammelaktion vor

Bereits am 1. Oktober 2015 bot der Verein für Konsumenteninformation (VKI) Kund:innen von Volkswagen an, sich an einer VW Sammelaktion zu beteiligen. Damit war Österreich eines der ersten Länder, das zu Gunsten der Autokäufer:innen Initiativen setzte. Bereits im ersten Monat meldeten sich 33.200 Kund:innen von VW, Seat, Audi und Škoda und bescherten dem VKI die bisher größte Sammelaktion. Ein Jahr später, im August 2016, hatten sich bereits 68.000 Interessierte gemeldet (vgl. Blog „wasmichbewegt“ 2016).

Ähnlich rasch reagierten in Europa nur die italienischen Verbraucherschützer:innen von „Altroconsumo“, die zügig mit einer Sammelklage gegen VW bei einem Gericht in Venedig vorgingen.

In Deutschland rührten sich als Erste die Anleger:innen. Die Rechtsanwaltskanzlei Tilp brachte die Klage eines deutschen Aktionärs gegen VW ein. Börsennotierte Unternehmen wie VW sind durch das Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) verpflichtet, die Aktionär:innen in einer sogenannten Ad-hoc-Mitteilung über wesentliche Ereignisse zu informieren, die Einfluss auf den Aktienkurs haben könnten. Genau das habe VW unterlassen und eine Gewinnwarnung erst 19 Tage später ausgegeben, nachdem der Konzern gegenüber der US-Umweltbehörde die Manipulation von 480.000 Dieselfahrzeugen in den USA eingeräumt hatte.

1.5.10 EU-Untersuchungsausschuss – Strengere Strafen und Zulassungstests

Gleich nach Platzen des VW-Dieselskandals im September 2015 stellte sich im EU-Parlament die Frage, ob die EU-Kommission und einzelne EU-Mitgliedstaaten bei den bekanntgewordenen Abgasmanipulationen Fehler gemacht hätten. Ende 2015 wurde ein Untersuchungsausschuss beschlossen, der im März 2016 zu seiner ersten Sitzung zusammentrat. Vorgeladen wurde unter anderem der frühere EU-Industriekommissar Günter Verheugen, der diese Funktion in den Jahren 2004 bis 2010 innehatte. Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel und Vertreter der Autohersteller Volkswagen, Renault, Toyota und Mitsubishi mussten nach Brüssel. Auf besondere Empörung stieß der Auftritt von VW Entwicklungschef Ulrich Eichhorn am 13. Juli 2016. Dass VW als Vertreter ausgerechnet einen Manager nach Brüssel geschickt hatte, der mit dem Dieselskandal nichts zu tun haben konnte, kam nicht gut an. „Was tut der hier?“, fragten sich die Abgeordneten. Eichhorn war erst nach Bekanntwerden des VW-Dieselskandals zu VW zurückgekommen, nachdem er dort von 2000 bis 2003 in der Forschungsabteilung tätig gewesen war. Im Schlussbericht der Kommission am 28. Februar 2017 warf der Untersuchungsausschuss sowohl der EU-Kommission als auch EU-Mitgliedstaaten Fehlverhalten in der Abgasfrage vor. Hätten sich EU-Kommission und EU-Mitgliedstaaten einfach nur an EU-Recht gehalten, wäre „Dieselgate“ nie passiert, hieß es bei der Präsentation des Berichts.

In der Folge wehrte sich die EU-Kommission massiv gegen Vorwürfe der deutschen Regierung, die EU-Abgasnormen wären zu schwammig und unbestimmt formuliert gewesen. Die EU-Kommission leitete Vertragsverletzungsverfahren gegen acht Staaten ein, die in der Abgasthematik zu wenig aktiv gewesen waren: Deutschland, Italien, Großbritannien, Griechenland, Luxemburg, Litauen,

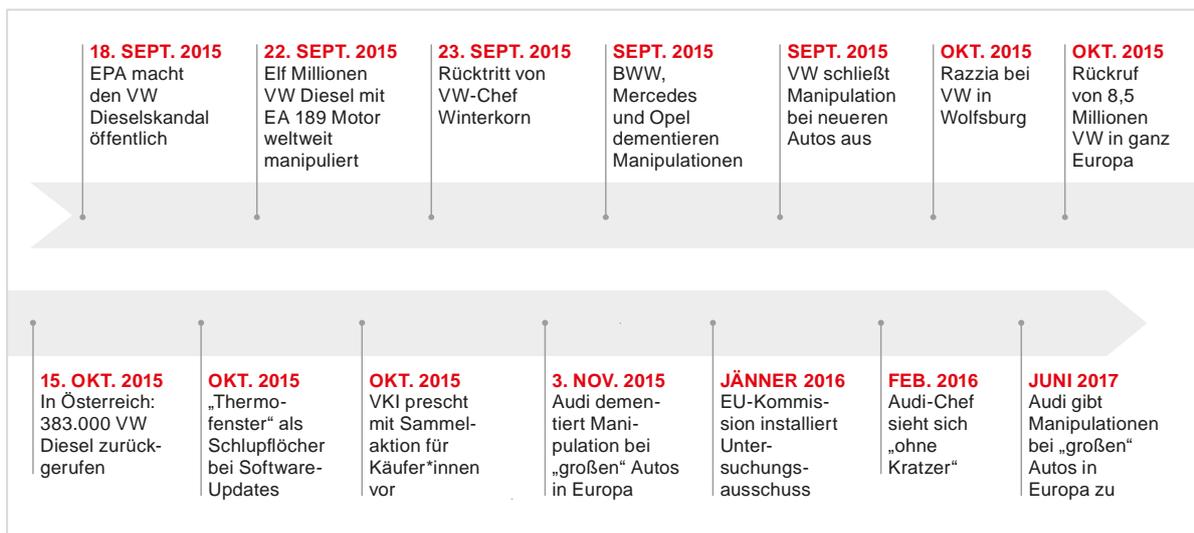
Tschechien und Spanien. Speziell gegen Deutschland richtete sie den Vorwurf, zu wenig Informationen der Behörden nach Brüssel geliefert zu haben.

Als wesentliche Konsequenz aus dem Untersuchungsausschuss forderte das EU-Parlament die Einrichtung einer eigenen EU-Aufsichtsbehörde, die die Zulassungsbehörden der einzelnen Mitgliedstaaten überwachen und eigene Tests durchführen sollte. Das Vorhaben scheiterte am Widerstand der Mitgliedstaaten.

Immerhin beschlossen die EU-Gremien Mitte 2016, die neue realitätsnähere Messmethode bei der Typgenehmigung um ein Jahr vorzuziehen und schon ab 1. September 2017 in Kraft treten zu lassen. In einem wesentlichen Punkt kam Brüssel der Autoindustrie dabei stark entgegen. Die ab 1. September 2017 typisierten Neuwagen Euro 6d temp mussten auf der Straße noch nicht den eigentlichen Grenzwert für Stickoxid (80 Milligramm pro Kilometer) einhalten, sondern durften ihn um das 2,1-Fache überschreiten, also auf 168 Milligramm pro Kilometer kommen. Bei Typgenehmigungen ab 1. September 2019 durften die Dieselaautos den Grenzwert um das 1,43-Fache überschreiten und 114 Milligramm pro Kilometer Stickoxid ausstoßen. Erst mit Typgenehmigung ab Jänner 2020 mussten sie den Grenzwert von 80 Milligramm pro Kilometer tatsächlich auf der Straße einhalten. Diese von Brüssel genehmigte Aufweichung der Grenzwerte („Konformitätsabweichungen“) wurde 2018 vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) als unzulässig eingestuft.

Im Sog des Abgasskandals und nach zähem Hin und Her erließ die EU am 30. Mai 2018 für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen eine neue strengere Verordnung (VO 2018/858 vom 30. Mai 2018), die am 1. September 2020 in Kraft trat und auf die in Kapitel 13 dieser Studie näher eingegangen wird.

Abbildung 1.5-4 Was in Europa geschah



2 DIE AUSDEHNUNG DES DIESELSKANDALS

2.1 Die Untersuchungskommission „Volkswagen“

Ab April 2016 weitete sich der Abgasskandal in Europa aus, erfasste neuerlich Volkswagen und eine Reihe anderer Hersteller. Anders als beim Urknall im September 2015 breitete sich diese zweite Welle eher langsam aus.

Den Anfang machte die „Untersuchungskommission Volkswagen“, die am 22. April ihren Bericht veröffentlichte. Eingesetzt vom deutschen Verkehrsminister im September 2015 sollte diese Kommission untersuchen, ob es auch bei anderen Automarken illegale Abschaltvorrichtungen gäbe. Unter Mitwirkung der deutschen Zulassungsbehörde „Kraftfahrt-Bundesamt“ (KBA) waren 53 der gängigsten Diesel-Modelle Deutschlands geprüft worden. Der Bericht (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016) umfasste 128 Seiten und wurde in seiner Tragweite zunächst unterschätzt.

Inhaltlich ist der Bericht äußerst informativ und, was die Abgasemissionen betrifft, durchaus alarmierend. Doch seine Brisanz konnten nur Fachleute erfassen, die bereit waren, das im Fachjargon geschriebene Dokument durchzuackern und die versteckten Botschaften zu entschlüsseln. Trotz inhaltlicher Brisanz fiel die Bewertung der Untersuchungskommission bemerkenswert milde aus, ebenso die daraus gezogenen Konsequenzen.

2.1.1 Genaue Messungen – milde Bewertung

Die wichtigsten Ergebnisse vorweg: Bei vielen Diesel-Modellen wurden erschreckend hohe Abgasemissionen im realen Straßenbetrieb gemessen und damit frühere Messergebnisse von Umweltorganisationen bestätigt. Bei Audi stellte sich heraus, dass zwei Oberklasse-Autos, denen in den USA bereits Manipulationen nachgewiesen worden waren, auch in Europa viel zu hohe Abgasemissionen hatten: Audi A6 und Porsche Macan. Auch Modelle anderer Hersteller wurden als „auffällig“ eingestuft, etwa von Mercedes, Opel (GM), Fiat, Suzuki, Renault, Jaguar, Hyundai und Dacia.

Bei den Messungen selbst scheute die Kommission keine Mühe: Jedes der 53 Fahrzeuge wurde achtmal getestet und die Ergebnisse wurden akribisch genau aufgelistet. Großzügig war die Kommission bei der Bewertung der Abgas-Abweichungen. Man hat nicht den Unterschied zwischen Prüfstand und realem Straßenbetrieb je Auto genommen, sondern den Unterschied zwischen Prüfstand und dem gesetzlichen Grenzwert (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 18). Dazu ein Beispiel: 21 Milligramm pro Kilometer Stickoxid (mg/km) auf dem Prüfstand und 1.164 mg/km auf der Straße ergibt eine Abweichung um das 55-Fache. Legt man den Grenzwert (80 mg/km für Euro 6) zugrunde, wird daraus eine Abweichung um das 15-Fache.

Dazu kommt, dass Abweichungen bis zum Dreifachen des Grenzwertes nicht weiter beachtet wurden. Erst bei einer Abweichung von mehr als dem Dreifachen wurde die Kommission aktiv und versuchte, diese Auffälligkeiten in Rücksprache mit den Herstellern zu klären (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 18). Im Klartext: Bei Fahrzeugen der Abgasnorm Euro 5 (Grenzwert 180 mg/km) unternahm die Kommission bis zu einem Abgasausstoß von 540 mg/km nichts, bei der Abgasnorm Euro 6 (Grenzwert 80 mg/km) zog man bis 240 mg/km

ebenfalls keine Konsequenzen. Dass eine Untersuchungskommission derart große Schwellen zulässt, bevor sie nachprüft, ist bemerkenswert.

2.1.2 Rechtliche Zweifel am Ausmaß von „Thermofenstern“

Einen Drahtseilakt führte die Kommission bei der rechtlichen Bewertung auf. Sie nahm erstens hin, dass bei manchen Autos das Abgasreinigungssystem nur bei bestimmten Außentemperaturen voll funktionierte – innerhalb sogenannter „Thermofenster“ – und es komplett oder schrittweise gedrosselt wurde, sobald die Außentemperaturen darüber oder darunter lagen. Die Kommission teilte in ihrem Bericht auch den rechtlichen Standpunkt der betroffenen Autohersteller, dass diese „Thermofenster“ zum Schutze der Bauteile nach EU-Recht gerechtfertigt seien. Gleichzeitig äußerte die Kommission in diesem Bericht Zweifel, ob alle diese „Thermofenster“ in „vollem Ausmaße“ tatsächlich mit dem Schutz der Bauteile gerechtfertigt werden konnten (vgl. Erster Bericht Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 128). Die zwischen den Zeilen geäußerte Kritik bezog sich lediglich auf das Ausmaß dieser Thermofenster, also ob sie so eng gesteckt sein dürfen, dass sie schon ab plus 17 Grad Celsius die Abgasreinigung reduzieren.

Den Herstellern der beanstandeten Autos bot die Untersuchungskommission jeweils die Chance, die Abgasreinigung im Zuge freiwillig durchgeführter Serviceleistungen „zu optimieren“. Sobald das geschehen sei und sich das KBA von der Wirksamkeit der Maßnahmen überzeugen könne, würden „die Zweifel der Kommission an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen nicht weiter bestehen“, lautete die Formulierung beispielsweise bei Opel (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 98 und 100).

Wie sich später herausstellte, kamen die derart verklausulierten Formulierungen nicht von ungefähr. Ein halbes Jahr nach Veröffentlichung des Berichts tauchte in deutschen Medien der Verdacht auf Zensur auf (vgl. APA 251, 9.12. 2016, 12.45). Die deutsche Aufsichtsbehörde habe Einschätzungen von Fachleuten, die illegale Abschaltvorrichtungen in Autos vermuteten, aus dem Untersuchungsbericht „einfach tilgen“ lassen, sagte der Grünen-Verkehrspolitiker Oliver Krischer (vgl. APA 251, 9.12. 2016, 12.45).

2.1.3 Hohe Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxid auf der Straße

Um die späteren Geschehnisse besser einordnen zu können, lohnt sich ein genauerer Blick auf die einzelnen Automodelle. Die Kommission teilte die 53 untersuchten Automodelle in drei verschiedene Gruppen ein (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 18):

- Gruppe I „Unauffällige“: 27 Autos. Grenzwert und realer Straßenwert wichen zwar voneinander ab, konnten aber von den befragten Herstellern gegenüber der Kommission plausibel erklärt werden.
- Gruppe II „Auffällige“: 22 Autos. Grenzwert und realer Straßenwert wichen erheblich voneinander ab, die Hersteller konnten der Kommission keine plausible Erklärung liefern.
- Gruppe III „VW“: Vier VW-Autos, bei denen bereits illegale Abschaltvorrichtungen festgestellt worden waren.

Bei der Gruppe II, den „Auffälligen“, kamen zwölf der 22 gemessenen Modelle auf Abgasemissionen von weit über 1.000 Milligramm pro Kilometer (mg/km). Den Negativ-Rekord stellte der Fiat Ducato (3l, Euro 5) mit 2.514 mg/km auf, gefolgt vom schweren VW Nutzfahrzeug Crafter (2l, Euro 5) mit 2.120 mg/km und dem Land Rover Range Rover (3l, Euro 5) mit 2.101 mg/km.

Zwei Drittel dieser „Auffälligen“ (15 von 22) stammten von nicht-deutschen Herstellern, und zwar von:

Renault:	Kadjar 1,5 und 1,6l, Euro 6
Suzuki:	Vitara 1,6l, Euro 6
Dacia:	Sandero 1,5l, Euro 6
Hyundai:	i20 1,6l, Euro 6 und ix35, 2l, Euro 5
Jaguar:	XE 2l, Euro 6, Land Rover Range Rover 3l, Euro 5
	Jeep Cherokee 2l, Euro 5
Fiat Chrysler:	Fiat Ducato 3l, Euro 5
	Alfa Romeo Giulietta 2l, Euro 5
General Motors:	Chevrolet Cruze 2l, Euro 5
Ford:	C-Max, 1,5 und 2l, Euro 6
Nissan:	Navara, 2,5l, Euro 5

Die restlichen sieben „Auffälligen“ verteilten sich auf deutsche Hersteller: vier auf VW/Audi, zwei auf Opel und einer auf Mercedes. Opel⁶ und Mercedes kamen erstmals ins Spiel. Nur BMW stieg als einziger der deutschen Hersteller mit einer weißen Weste aus.

Zu den Fahrzeugen deutscher Hersteller im Detail:

VW und AUDI

Vier der 22 Fahrzeuge stammten aus dem VW-Konzern: die zwei Oberklasse-Autos Audi A6 (3l, Euro 5) und Porsche Macan (3l, Euro 5) sowie die zwei Nutzfahrzeuge Crafter und Amarok. Die Motoren der ersten zwei Modelle stammten von Audi, die der anderen zwei von VW.

Der große Oberklasse-Audi A6 hatte auf dem Prüfstand einen Abgasausstoß von 145 mg/km und lag damit unter dem gesetzlichen Limit von 180 mg/km. Auf der Straße kam er auf 1.109 mg/km und damit auf mehr als das Siebenfache! Ganz offen steht im Bericht der Kommission zu lesen, dass die Abgasrückführung (AGR) ab 17 Grad Außentemperatur reduziert wird – aus Gründen des Bauteilschutzes. Audi sieht sich dabei im „Einklang mit dem ‚Stand der Technik‘“. Der Autohersteller erklärte sich aber bereit, „die im Feld befindlichen Fahrzeuge“ ab Sommer 2016 zu optimieren, sprich freiwillige „Servicemaßnahmen“ und Software-Updates durchzuführen (vgl. Erster Bericht Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 72).

Eine ähnliche Vorgangsweise gab es beim Porsche Macan. Der kleine Bruder des großen Porsche konnte den Grenzwert seiner Abgasnorm Euro 6 (80 mg/km) auf dem Prüfstand mit 57,95 mg/km zwar locker einhalten, stieß auf der Straße mit 791 mg/km aber das 13-Fache aus. Auch hier wurde die Abschaltung der Abgasrückführung ab 17 Grad als Ursache ins Treffen geführt und wiederum versprach Audi, die Zweifel der Untersuchungskommission durch freiwillige Servicemaßnahmen zu zerstreuen (vgl. Erster Bericht Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 102). Fakt ist, dass beide Automodelle zwei Jahre später, im August 2018, per Verordnung zum Software-Update zurückgerufen werden mussten.

⁶ Opel produziert in Deutschland, ist aber kein deutscher Autobauer mehr, sondern gehörte bis 2017 zu General Motors, wurde dann von der PSA Group übernommen und gehört seit der Fusion PSA/Fiat/Chrysler zu Stellantis

Auch beim VW Crafter gelang es, auf Zeit zu spielen. Dieses Nutzfahrzeug konnte am Prüfstand mit 163 mg/km zwar den gesetzlichen Grenzwert einhalten, brachte es auf der Straße jedoch auf enorme 2.120 mg/km: auf das 13-Fache! Bemerkenswert ist das offene Eingeständnis von VW, dass die Abgasrückführung hier nicht nur von der Außentemperatur („Thermofenster“) abhängig ist, das diesmal zwischen 15 bis 30 Grad (praktisch nur im Sommer) voll funktionierte, dann schrittweise reduziert und unter zehn Grad Celsius nur mehr zu fünf Prozent zugeschaltet wurde.

Die Abgasreinigung hing auch noch von zwei weiteren Parametern ab: von der Kühlmitteltemperatur und vom Umgebungsdruck. Der „Umgebungsdruck“ ist je nach Meereshöhe unterschiedlich und bedeutet, dass die Abgasreinigung ab gewissen Höhenmetern ausgeschaltet blieb.⁷ Man versprach wieder freiwillige Servicemaßnahmen zur Verbesserung (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 112).

Beim untersuchten VW Amarok wurde versichert, dass hier keine illegalen „Umschaltungseinrichtungen“ mehr eingebaut waren⁸. Auch bei diesen leichten Nutzfahrzeugen war die Abgasreinigung von Außentemperaturen, Kühlmitteltemperaturen und der Meereshöhe abhängig. Das „Thermofenster“ liegt zwischen 15 und 30 Grad. Wieder wurden Verbesserungen im Zuge von Serviceaktionen in Aussicht gestellt, die mit August 2016 starten sollten (vgl. Erster Bericht Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 110).

MERCEDES

Ein einziges Fahrzeug in der Gruppe der „Auffälligen“ stammte von Mercedes. Es war der Mercedes V 250 BlueTEC (2l, Euro 6) aus der V-Klasse. Er kam auf dem Prüfstand auf 40 mg/km Stickoxid-Ausstoß, auf der Straße auf 318 mg/km und somit auf das Achtfache. Mercedes beruhigte die Untersuchungskommission damit, dass die SCR-Abgasreinigung bei sechs Grad Celsius „an der unteren Temperaturgrenze“ betrieben werde. Auch hier kündigte der Hersteller freiwillige Serviceaktionen an. Damit sollten die Zweifel der Untersuchungskommission am Argument des Bauteileschutzes ausgeräumt werden (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 94).

OPEL

Zwei der 22 Modelle stammten von Opel, Insignia (2l) und Zafira (1,6l), beide mit der Abgasnorm Euro 6. Der Insignia wies auf dem Prüfstand 45 mg/km und im Straßenbetrieb 637 mg/km auf, also das 14-Fache. Der Zafira lief auf dem Prüfstand mit Abgasemissionen von 73,5 mg/km und stieg auf der Straße mit 750 mg/km auf das Zehnfache. Beide Fahrzeuge hatten zwecks Abgasreinigung eine Kombination von Abgasrückführung (AGR) und SCR-Katalysator eingebaut. Beim SCR-Katalysator wird das schädliche Abgas Stickoxid durch Einspritzen von Harnstoff (AdBlue®) in harmlose Bestandteile zerlegt. Opel gab für beide Modelle zu, die Abgasrückführung (AGR) nur zwischen 20 und 30 Grad Außentemperatur vollständig laufen zu lassen und den SCR-Katalysator unter 17 Grad Celsius zurückzufahren. Für beide Modelle stellte Opel freiwillige Verbesserungen ab Mitte 2016 in Aussicht (vgl. Erster Bericht Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 98 und 100).

Bei Insignia und Zafira waren die Zweifel der Untersuchungskommission an der Zulässigkeit dieser „Thermofenster“ sogar durch ein Experten-Gutachten gestützt worden, auf das in einer ursprünglichen Version des Berichts auch hingewiesen worden war. Es handelte sich um ein Gutachten des Experten Georg Wachtmeister von der Technischen Universität München. Der Experte hatte darauf

⁷ Der Luftdruck hängt von der Höhe über dem Erdboden ab. Es gilt: Mit zunehmender Höhe nehmen der Luftdruck und die Luftdichte ab.

⁸ Im Gegensatz zu den gleichnamigen Modellen, die wegen so einer illegalen „Umschaltlogik“ Anfang 2016 bereits zwangsweise zurückgerufen worden waren.

hingewiesen, dass das Abgas bereits ab 17 Grad Außentemperatur nicht mehr richtig gereinigt wurde. Wörtlich hatte es dazu im Entwurf geheißen: „Dieses Gutachten stützt die Zweifel an der Zulässigkeit dieser temperaturabhängigen Emissions-Minderungs-Strategie“. Dieser Hinweis fehlte dann allerdings in der veröffentlichten Fassung des Kommissionsberichtes (vgl. APA 251, 9.12. 2016,12.45).

Fazit: Die aufgezählten Fahrzeuge mussten ab 2018 wegen illegaler Abschaltungen verpflichtend zurückgerufen werden.

Soweit zu den „auffälligen“ Autos. Doch auch in der Gruppe der „Unauffälligen“ waren Dieselfahrzeuge zu finden, die später zurückgerufen werden mussten, zum Beispiel ein Audi und zwei Mercedes. Am Audi A6 V 6 (3l) mit der Abgasnorm Euro 6 hatte die Kommission nichts auszusetzen, obwohl er in den USA bereits als Betrugsauto eingestuft worden war.

Bei Mercedes ging es um den Mercedes C-220 BlueTEC (2,1l, Euro 6) und den Mercedes S 350 BlueTEC (3l, Euro 6), denen die Kommission zunächst Unbedenklichkeit bescheinigte. Der C-220er kam im realen Straßentest auf das Fünffache des erlaubten Grenzwertes. Dass ausgerechnet dieses Mercedes-Modell bei der Untersuchungskommission mit einem Persilschein davonkam, erstaunt. Denn Messungen im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH) hatten im Februar 2016 – zu einer Zeit, in der die Untersuchungskommission bereits arbeitete – bei genauso einem Mercedes C-220 BlueTEC massiv erhöhte Abgaswerte bei niedrigeren Temperaturen nachgewiesen und diese Messergebnisse auch dem KBA bekanntgegeben. Das niederländische Institut TNO hatte bei Temperaturen unter zehn Grad eine Explosion der Abgase auf das 28-Fache gemessen.

Für einen versierten Abgasexperten wie Axel Friedrich, dem wissenschaftlichen Leiter des Emissionskontrollinstituts EKI der DUH, ist rätselhaft, warum die im Bericht der Untersuchungskommission angeführten Testergebnisse nicht fachgerecht interpretiert wurden. „Die Abgaswerte beim Kaltstart und Warmstart sind darin für jedes einzelne Auto genau aufgelistet. Wenn ein Auto auf dem Prüfstand in der Warmphase viermal so viel Stickoxid aufweist als beim Kaltstart, ist das ein wichtiger Hinweis auf Manipulationen. Das Gleiche gilt, wenn der Grenzwert im realen Straßenbetrieb um das Fünffache überschritten wird“, erklärt der Experte im Interview mit den Verfasser:innen dieser Studie.

2.2 Freiwillige Serviceaktionen bei Mercedes, Opel und Volkswagen

Zeitgleich mit der Veröffentlichung des Berichts der Untersuchungskommission Volkswagen am 22. 4. 2016 kündigte die deutsche Regierung „freiwillige Serviceaktionen“ für 630.000 Dieselaautos deutscher Hersteller wegen zu hoher Abgasemissionen an. Die Ankündigung sorgte für Aufsehen: Mit dem Audi A6 und Porsche Macan waren jetzt erstmals zwei Oberklasse-Autos von Audi dabei. Bisher hatte man nur zugegeben, in den USA bei diesen Modellen getrickst zu haben, für Europa aber alles abgestritten. Erstmals wurde deutlich, dass auch Mercedes und Opel mit Dieselfahrzeugen Abgasprobleme hatten, die einschlägigen Probleme aber stets bestritten. Nur BWW stand als einziger deutscher Autohersteller makellos da.

Besonders stark erwischte es Mercedes mit gleich 247.000 Autos. Deren Abgasreinigung sollte im Zuge freiwilliger Serviceaktionen optimiert werden. Alles sei freiwillig und nichts illegal nach Europäischem Recht, beeilte sich Mercedes zu versichern. Die A, B, CLA und GLA Kompaktmotoren von Mercedes (die Mercedes von Renault geliefert bekommen hatte) sollten optimiert werden plus die Van-V-Klasse, deren Motoren Mercedes selbst erzeugt hatte (vgl. APA, 216, 8. 5. 2016, 15.51).

VW sollte 194.000 Nutzfahrzeuge Crafter freiwillig optimieren, Audi 65.700 Modelle von Q5, A6 und A8. Bei Porsche ging es um 33.000 Macan. Opel sollte 90.000 Zafira Tourer, Cascada und Insignia verbessern.

Auf die ausdrückliche Frage, ob er Hinweise auf weitere Vergehen anderer Hersteller habe, sagte Verkehrsminister Dobrindt am 27. Mai 2016: „Nein, die haben wir zurzeit nicht.“ Die Untersuchungskommission bleibe aber bestehen, um mögliche neue Hinweise zu prüfen (vgl. APA 201, 27. 5. 2016, 11.38).

Die angekündigte freiwillige Serviceaktion wurde als „beispiellos“ angepriesen, die meisten Autos sollten noch im Sommer „umgerüstet“ werden. Dabei sollten „Abschalteinrichtungen bei der Abgasreinigung“ geändert werden, hieß es verklausuliert von Regierungsvertretern in Berlin. Bei den Autos sei zwar keine illegale Software gefunden worden. Es würden aber „Thermofenster“ genutzt, zum Schutz der Bauteile.

Diese freiwilligen Serviceaktionen sind nicht zu verwechseln mit freiwilligen Rückrufen. Die freiwilligen Serviceaktionen laufen beim nächsten routinemäßigen Service ab, die Kund:innen werden nicht aktiv in die Werkstatt gerufen. Die Zulassungsbehörde mischt hier nicht mit, das KBA hat nur später mit Tests überprüft, ob solche freiwillige Servicemaßnahmen den erwarteten Verbesserungseffekt erreichen.

Dank der schützenden Hand der deutschen Regierung kamen die deutschen Autobauer mit diesen freiwilligen Serviceaktionen glimpflich davon. Obwohl die offiziellen Messungen der Untersuchungskommission enorme Überschreitungen der erlaubten Grenzwerte für schädliches Stickoxid nachgewiesen hatten, waren die Gesundheit der Menschen und der Schutz der Umwelt kein Thema. Es standen auch keinerlei Strafdrohungen oder Sanktionen gegen die Autohersteller im Raum. Und die mächtigen Chefs in den Vorstandsetagen konnten – wie etwa Audi-Chef Stadler – weiterhin an der Erzählung festhalten, in Europa seien all diese Abschalteinrichtungen nicht illegal.

Was die neun ausländischen Hersteller betrifft, für die das KBA nicht zuständig war, informierte Deutschland die Zulassungsbehörden der Herkunftsländer von Renault, Suzuki, Dacia, Hyundai, Jaguar, General Motors, Fiat-Chrysler, Ford und Nissan.

Einen veritablen Streit gab es mit Fiat. Die Italiener hatten einen Termin bei der Untersuchungsbehörde in Berlin ignoriert, sodass der deutsche Verkehrsminister die italienischen Behörden einschaltete. Bei Fiat ging es um den Verdacht, dass die Reinigung durch den NSK-Speicher bei einigen Modellen nach 22 Minuten immer komplett ausgeschaltet wurde. Zufall oder nicht: Ein Zulassungstest dauerte damals genau 20 Minuten.

Im Endeffekt ging mit den freiwilligen Serviceaktionen nichts weiter. Den schlagenden Beweis lieferte ein Jahr später das „Nationale Forum Diesel“. Wären die angekündigten freiwilligen Serviceaktionen bei allen 630.000 Autos „erledigt“ gewesen, hätte man ein Jahr später nicht wieder dieselben Dieselfahrzeuge zu Rückrufen verpflichten müssen.

Zurück zu Audi: Mit den freiwilligen Serviceaktionen war Audi noch mit zwei blauen Augen davongekommen. Der deutsche Verkehrsminister hatte sich mit dem Versprechen zufriedengegeben, die Abgasreinigung bei den zwei älteren Modellen (Abgasnorm 5) Audi A6 und Porsche Macan mittels „freiwilliger Serviceleistungen“ zu optimieren. Damit schaffte es die Nobelmarke bis Juni 2017 zu behaupten, man hätte nur in den USA illegale Abschalteinrichtungen eingebaut. Doch Anfang Juni 2017 war Schluss mit lustig.

2.3 Erste angeordnete Rückrufe von Audi Oberklasse-Autos in Europa

Am 1. Juni 2017 informierte Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) die Öffentlichkeit darüber, dass Audi auch in Europa bei zwei Oberklasse-Modellen, dem A8 und dem A7, illegale Abschaltvorrichtungen installiert habe. 24.000 Dieselaautos waren betroffen und sollten verpflichtend zum Software-Update zurückgerufen werden. Es handelte sich um ältere Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 5, die zwischen 2010 und 2014 gebaut worden waren.

Die Nachricht sorgte für Schlagzeilen. Schließlich schien der Abgasskandal bis dahin an Audi abgeperlt zu sein: In den USA hatte man die Vergleichsverhandlungen Anfang 2017 abgeschlossen, im Geschäftsjahr 2016 war ein Rekordergebnis eingespielt worden. Der Vertrag von Audi-Chef Rupert Stadler war gerade erst im Mai um weitere fünf Jahre verlängert worden. Dass die Staatspolizei München II im März, ausgerechnet bei der Präsentation des schönen Bilanzergebnisses, eine Razzia bei Audi durchgeführt hatte, tat nichts zur Sache. Schließlich hing diese Razzia mit den Vorgängen in den USA zusammen.

In einer ersten Reaktion beschwerte sich Audi-Chef Alfred Stadler noch darüber, dass der Verkehrsminister ohne Rücksprache mit dem Konzern vorgeprescht war. Immerhin hätten nicht die Behörden, sondern interne Prüfungen von Audi diese Unregelmäßigkeiten aufgedeckt.

Ab dann ging es bei Audi nur mehr bergab: Die Münchner Staatsanwaltschaft weitete die Ermittlungen auf Deutschland aus und nahm Anfang Juli den langjährigen Audi-Ex-Mitarbeiter Giovanni P. in Untersuchungshaft. Dem führenden Ingenieur und 2006 bis 2015 Teamleiter der Audi-Entwicklungsabteilung wurde Betrug und strafbare Werbung vorgeworfen. Er war von Audi fristlos entlassen worden und hatte seinen früheren Arbeitgeber beim Arbeitsgericht Heilbronn geklagt. Ende Juli fing die EU-Kartellbehörde an, auch gegen Audi wegen verbotener Absprachen in umwelttechnischen Fragen zu ermitteln, ebenso wie gegen VW, Mercedes und BMW.

Anfang August 2017, beim „Nationalen Forum Diesel“ rückte Audi neuerlich ins Rampenlicht mit der Ankündigung, gleich 850.000 Oberklasse-Autos in Deutschland freiwillig zum Software-Update zurückzurufen.

2.4 VW, Audi, Mercedes, BMW, Opel: Millionen freiwilliger Rückrufe

Am 2. August 2017 trommelte Deutschlands Verkehrsminister in Berlin alles, was in der Autobranche Rang und Namen hatte, zum „Nationales Forum Diesel“ zusammen. Der wichtigste Grund lag buchstäblich in der Luft. Die Luftverschmutzung in vielen deutschen Städten nahm immer drastischere Formen an, man schaffte es nicht und nicht, die vorgeschriebenen Grenzwerte für Abgasimmissionen einzuhalten. Vor allem der Straßenverkehr als Hauptverursacher gesundheitsschädlicher Stickoxide geriet ins Visier der Umweltschützer. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) setzte mit zahlreichen Umweltklagen die Politiker unter Druck. Die EU-Kommission hatte ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen Untätigkeit eingeleitet. In 37 deutschen Städten drohten generelle Fahrverbote für Dieselaautos.

Dieses Szenario brachte die absatzverwöhnten Autokonzern-Chefs in die Gänge. Wie sollten sie zukünftig noch Dieselaautos verkaufen können, wenn die Kund:innen damit nicht mehr überall hinfahren dürfen? Wie soll man treuen Dieselnkund:innen verständlich machen, dass ihre Fahrzeuge an Wert verlieren, wenn sie systematisch vom innerstädtischen Verkehr ausgesperrt bleiben und nur mit hohen Abschlägen weiterverkauft werden können?

Auf Diesel setzten die Autokonzerne aus einem weiteren Grund. Um die vorgeschriebenen Flottenziele beim Treibhausgas CO₂ einhalten zu können, mussten sie möglichst viele

Dieselfahrzeuge verkaufen, die im Vergleich zu Benzinern mit weniger Treibstoff auskommen und angeblich weniger Treibhausgas CO₂ ausstoßen. Der Umstieg auf Elektromobilität schien damals eher nur eine Nische, an deren Potenzial nicht alle glaubten.

Am 2. August 2017 trafen sich die Chefs der drei wichtigsten deutschen Autohersteller bei Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) in Berlin: Matthias Müller von Volkswagen, Dieter Zetsche von Mercedes und Harald Krüger von BMW. Mit an Bord waren die Landeschefs der drei autoaffinsten deutschen Bundesländer: Horst Seehofer (Bayern, CSU), Stephan Weil (Niedersachsen, SPD) und Winfried Kretschmer (Baden-Württemberg, Grüne). Bei der anschließenden Pressekonferenz formulierten sie unisono als wichtigste Ziele, generelle Fahrverbote in deutschen Städten zu verhindern und die Gesundheit der Bevölkerung durch eine rasche Senkung der Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen zu schützen. Auch die Erhaltung der Arbeitsplätze in der deutschen Autoindustrie, einer Schlüsselbranche, stand im Fokus (vgl. Pressekonferenz zum „Nationalen Forum Diesel“ 2017).

Eine technische Nachrüstung der manipulierten Dieselaautos mit einer „Hardware“ wurde von der Autoindustrie neuerlich abgelehnt und völlig ausgeschlossen. Sie sei „zu aufwändig“ und in ihrer Wirkung „fragwürdig“, ließ VW Chef Müller wissen. Er lasse „seine“ Ingenieure lieber zukunftsorientiert arbeiten und nicht „rückwärtsgewandt“ an zehn bis 15 Jahre alten Motoren. Dass es darum ging, Gesetzesbrüche zu korrigieren, die in der Vergangenheit geschehen sind, ließ Müller unter den Tisch fallen. Für sein Statement erntete Müller sofortige Zustimmung von Zetsche, sicht- und hörbar in der Pressekonferenz (vgl. Pressekonferenz zum „Nationalen Forum Diesel“ 2017).

Drei Maßnahmen wurden bei diesem Treffen vereinbart. Erstens sollten die Autohersteller den Eintauch älterer Dieselaautos (Abgasnorm Euro 4, Euro 3, Euro 2 und älter) gegen Neuwagen mit eigenen Prämien beschleunigen. Immerhin kurvten damals 6,5 Millionen ältere Dieselfahrzeuge in Deutschland herum. Die Umtauschprämien sollten die Autohersteller im Alleingang stemmen, ohne Zutun des Staates. Dass zusätzlich zu den drei deutschen Herstellern VW, Mercedes und BMW auch Opel und Ford Deutschland mit von der Rabatt-Partie waren, ist nicht weiter verwunderlich. Wer hat schon die Gelegenheit, derartige Preisaktionen vor Millionenpublikum anzukündigen und sein Neuwagengeschäft kräftig anzukurbeln?

Zweitens sollten 5,3 von 5,8 Millionen Dieselfahrzeugen der Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 in die Werkstätten zurückgerufen werden – mit dem Ziel, den Abgasausstoß bis Jahresende 2018 zu senken. Erstmals wurde überhaupt ein Abgassenkungsziel vereinbart. Umweltministerin Hendricks wies in der Pressekonferenz extra darauf hin, dass man sich über das Ausmaß der Abgassenkung nicht geeinigt hatte. Während sie und der grüne Ministerpräsident von Baden-Württemberg darauf beharrten, dass die Stickoxidemissionen um durchschnittlich 30 Prozent gesenkt werden müssten – quer durch alle Marken – sprachen die Branchenvertreter von 25 bis 30 Prozent.

Bei den angekündigten 5,3 Millionen Rückrufen zwecks Optimierung der Abgasreinigung wurden die bereits laufenden angeordneten Rückrufe mit den neuen Rückrufen vermischt. Laut Verkehrsminister Dobrindt muss die Branche „ab sofort“ die Software-Updates dem KBA zur Genehmigung vorlegen. Bis Ende 2018 sollte das Ganze abgeschlossen und vom KBA auf Wirksamkeit überprüft sein, kündigte Hendricks an.

Von den 5,3 Millionen entfielen 3,8 Millionen auf den VW Konzern mit all seinen Marken wie Audi, Škoda, Seat und Porsche. Darin waren schon die 2,5 Millionen Diesel mit dem EA 189 Motor enthalten, deren Rückrufe seit Anfang 2016 im Gange waren. Somit hatte der VW Konzern weitere 1,3 Millionen „neue“ freiwillige Rückrufe zu bestreiten, darunter 850.000 mit Audi-Motoren. Rund eine Million Autos sollte Mercedes schaffen und 300.000 BMW.

Erstmals war auch BMW im Schatten des Dieselskandals öffentlich aufgetreten. BMW-Chef Krüger betonte als einziger der anwesenden Autohersteller, dass „Fahrzeuge der BMW Group nicht manipuliert sind“ (vgl. Pressekonferenz zum „Nationalen Forum Diesel“ 2017).

Als dritte Maßnahme wurde ein 500 Millionen Euro schwerer Fonds eingerichtet, je zur Hälfte gespeist von Regierung und Autobranche. Damit sollten Städte und Gemeinden unterstützt werden, den innerstädtischen Verkehr (Busse, Taxis usw.) auf umweltfreundliche Formen wie Elektrizität umzustellen bzw. Konzepte für „Green Cities“ zu entwickeln. Alle drei deutschen Autohersteller verpflichteten sich dazu, entsprechend ihren Marktanteilen in diesen Fonds einzuzahlen.

Das Wichtigste vorweg: Ende 2018 waren von den angepeilten 5,3 Millionen Rückrufen ganze 3,75 Millionen durchgeführt. Minus 2,1 Millionen angeordnete Rückrufe von VW Autos mit dem EA 189 Motor sind das 1,65 Millionen freiwillige Updates. Bei den restlichen 1,55 Millionen Dieselfahrzeugen mit zu hohen Abgasemissionen ist in diesen eineinhalb Jahren gar nichts passiert.

Die Schuld für die schleppende Abwicklung schoben die Konzernchefs der Behörde in die Schuhe, dem KBA. Die Branche habe ja alle Pläne zu den Software-Updates pünktlich bis Anfang September 2018 eingereicht.

2.4.1 Österreich schließt sich freiwilligen Rückrufen an

Noch im selben Monat, am 22. August 2017, organisierte Österreichs damaliger Verkehrsminister Jörg Leichtfried (SPÖ) ebenfalls ein Treffen mit der Autobranche. Das Ergebnis dieses „Gipfeltreffens“ war fast ident mit dem des deutschen Dieselforums. Prämien der Autokonzerne sollten Besitzer:innen älterer Diesel zum Kauf neuer, sauberer Autos animieren. Rund 600.000 manipulierte Diesel sollten mit Hilfe freiwilliger Rückrufe bis Ende 2018 optimiert werden. Genauso wie in Deutschland wurden die bereits vereinbarten angeordneten Rückrufe für VW Diesel mit EA 189 Motoren in einen Topf mit den neuen Rückrufen geworfen. Zieht man die 383.000 schon laufenden VW Rückrufe mit EA 189 Motoren ab, blieben noch 206.000 Fahrzeuge, die solchen freiwilligen Serviceaktionen unterzogen werden sollten, davon 122.000 durch den Volkswagen Konzern.

Ein halbes Jahr später, im März 2018, musste der neue Verkehrsminister Norbert Hofer (FPÖ) einräumen, dass mit den freiwilligen Rückrufen in Österreich noch gar nicht begonnen werden konnte. Die Freigaben durch die deutsche Zulassungsbehörde KBA lägen noch nicht vor. Nur drei Konzerne machten überhaupt mit, hieß es: Mercedes, Renault und Opel. Sie hatten bis dahin zusammen 7.642 freiwillige Rückrufe geschafft. Von den anderen zehn gipfelteilnehmenden Automarken fehlte jede Spur.

2.5 Illegale Abschaltvorrichtungen auch bei neuesten Oberklasse-Autos von Audi

In den Monaten nach dem „Nationales Forum Diesel“ wurde Audi immer öfter zu gesetzlich angeordneten Rückrufen gezwungen. Audi bestritt weiterhin jedwede Manipulationsabsicht und hielt sich zugute, durch interne Prüfungen selbst alle Unregelmäßigkeiten entdeckt zu haben.

Der September 2017 war kein guter Monat für Audi: Der frühere Vorstand der Audi-Entwicklungsabteilung und damalige Porsche-Vorstand Wolfgang Hatz wurde von der Münchner Staatsanwaltschaft verhaftet – der erste Manager im Vorstandsrang! Zeitgleich wurde mit Ingenieur P. ein weiterer Audi-Ex-Mitarbeiter in München dingfest gemacht, ein späterer Kronzeuge.

Im November ging es mit den angeordneten Rückrufen der Oberklasse-Autos flott weiter: Zuerst waren es nur 3.660 Modelle des A8 TDI, die wegen einer illegalen Abschaltvorrichtung zurückgerufen

wurden. Dann folgten 21.500 Porsche Cayenne, ebenfalls aus demselben Grund. Mit diesem Luxus-Geländewagen traf es nicht nur einen prestigeträchtigen Bestseller des Konzerns. Diese Autos waren die allerneuesten und noch bis Ende Juli 2017 frisch vom Band gelaufen! In der KBA-Liste der angeordneten Rückrufe wurde ganz genau festgehalten, dass diese Luxuskarossen zwischen 22. 8. 2014 und 27. 7. 2017 produziert wurden (vgl. KBA 2023) und auf die Abgasnorm Euro 6 typisiert waren. Damit war klar: Obwohl diese Autos in den USA zwei Jahre zuvor beanstandet worden waren und man deshalb über saftige Strafen verhandelte, hatte man die Produktion derselben Autos in Europa einfach weiterlaufen lassen!

Wegen des Cayenne kam es zu einem Zwist innerhalb des VW Konzerns: Porsche bezifferte den Schaden durch die Rückrufe auf 200 Millionen Euro und drohte damit, sich das Geld von Konzern-Schwester Audi zurückzuholen, die schließlich den Betrugsmotor entwickelt und gebaut hatte. Porsche selbst erzeugt ja keine Motoren, hat sie aber eingebaut.

Der nächste Hammer für Audi kam kurz vor Weihnachten: 57.600 VW Touareg mussten weltweit wegen illegaler Abschaltvorrichtungen verpflichtend zurückbeordert werden. Auch hier ging es wieder um die allerneuesten Modelle der Abgasnorm Euro 6, die von 1. 2. 2014 bis 18. 11. 2017 produziert wurden, also bis knapp vor dem Rückruf. Aber auch bei weiteren Modellen der Oberklasse-Autos von Audi wie SQ5, Q5, A4, A5, A6, A7, A8 und A8L hatte das KBA noch vor Jahreswechsel illegale Abschaltvorrichtungen festgestellt und entsprechende „Feststellungsbescheide“ für angeordnete Rückrufe erlassen.

Genau zur selben Zeit, als Audi zum Jahreswechsel 2017/2018 drauf und dran war, die Vergleichsverhandlungen für die manipulierten 83.000 Dieselaautos in den USA in trockene Tücher zu bringen, geriet die in Europa aufgebaute Fassade ins Wanken.

Im März 2018 waren es schon 156.000 zwangsweise zurückgerufene Luxusautos mit Audi-Motoren in Europa. Im Mai kamen weitere 60.000 Modelle A6 und A7 mit 271 Hubraum hinzu.

Wie stark Audi im Abgasskandal verfangen war, stellte sich Mitte Oktober 2018 heraus, als Audi widerstandslos ein Bußgeld von 800 Millionen Euro akzeptierte und dabei zugab, die Aufsichtspflicht verletzt und insgesamt 910.000 Autos mit manipulierter Software verkauft zu haben. Aufhorchen ließ der genaue Zeitraum, in dem diese Kontrollpflicht verletzt worden war: zwischen 2004 und 2018. Schon 2004 hatte der Betrug bei Audi also begonnen. So war klar, dass Audi bereits bei der vorhergehenden Autogeneration manipuliert haben musste, bei Autos mit der Abgasnorm Euro 4. Damit stand endgültig fest: Audi war die „Keimzelle des Betrugs“.

Danach ging es Schlag auf Schlag: Am 18. Juni 2018 wurde Audi-Chef Stadler nach mehreren Razzien in Ingolstadt und in seinen Privaträumen verhaftet. Nach viereinhalb Monaten Haft ging Stadler Ende Oktober 2018 gegen eine Kautions von drei Millionen Euro frei, trotz dringenden Tatverdachts. Im Juli 2019 folgte Anklage gegen Stadler und gegen drei weitere Beschuldigte wegen Betrugs, Falschbeurkundung und strafbarer Werbung in 434.000 Fällen. Seit September 2020 steht Stadler in München vor Gericht und bestritt bisher vehement alle Vorwürfe, vor allem, dass er manipulierte Oberklasse-Autos in Europa weiterverkauft habe, obwohl er von den Manipulationen gewusst hatte. Vor Gericht behauptete Stadler stets, von seinen Ingenieuren belogen worden zu sein – Anwürfe, die diese vehement zurückweisen. Stadlers Prozess wurde bis Ende 2023 verlängert.

2.6 Mercedes: Millionen angeordneter Rückrufe

Mercedes gelang es sehr lange, im Schatten des VW-Abgasskandals zu bleiben. Zum ersten Mal hatte der Abgasskandal bei den Schwaben im April 2016 ein wenig angeklopft, als die Untersuchungskommission Volkswagen einen Mercedes als „auffälliges“ Auto einstufte, den V 250

BlueTEC (2l, Euro 6). Einem größeren Publikum wurde die Verwicklung der Stuttgarter in den Abgasskandal erst mit dem „Nationalen Forum Diesel“ im August 2017 bewusst, als der damalige Verkehrsminister Dobrindt Rückrufe für 5,3 Millionen Dieselfahrzeuge für Deutschland ankündigte. Damals schlüpfte Mercedes in die Rolle des Vorreiters und kündigte an, gleich drei Millionen Fahrzeuge in ganz Europa freiwillig zurückzurufen, um die Abgassysteme zu optimieren, davon eine Million in Deutschland.

Eine unzulässige Abschaltvorrichtung wie bei Volkswagen gäbe es bei Mercedes nicht, alles geschehe freiwillig, versicherte damals Konzernchef Dieter Zetsche, der Mann mit dem markanten Schnauzbart.

Dass in den USA mit Ermittlungen gegen Mercedes begonnen wurde, rief kein besonders großes Echo hervor. Auch die im März 2017 gestarteten Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Konzernmitarbeiter:innen löste keine großen Wellen aus.

Erst Ende Mai 2018 fing der Mercedes-Stern langsam an, in den Abgasstrudel zu sinken. Zunächst rief das KBA nur eine relativ kleine Anzahl des Transporters Vito zurück: 4.900 Stück europaweit. Die Schwaben spielten das Ganze herunter, betonten, dass es sich um keine illegalen Abschaltvorrichtungen handle. Sie wiesen darauf hin, dass man diese Fahrzeuge ohnehin im Zuge der freiwilligen Serviceaktionen optimiere.

Am 11. Juni 2018 dann der Paukenschlag: 774.000 Mercedes wurden vom KBA zwangsweise zurückgerufen, davon 238.000 in Deutschland. Mit dabei war die beliebte C-Klasse, aber auch Fahrzeuge mit dem OM 651 Motor wie A, B, CLA, GLA und GLE. Für Österreich wurden die Rückrufe des Vito und der C-Klasse sowie eines GLC-Modells mit 18.000 Stück angegeben.

Mercedes entwickelte für die „Dieselthematik“ eine doppelbödiges Taktik. Man berief gegen die Rückrufbescheide des KBA, führte die Rückrufe aber durch. Die Existenz der Abschaltvorrichtungen wurde nicht bestritten, wohl aber deren Illegalität.

Ziemlich genau ein Jahr später, im Juni 2019, erwischte es weitere 60.000 Mercedes. Diesmal ging es um den Geländewagen GLK 220 CDI (Abgasnorm Euro 5) mit dem Motor OM 651, die zwischen 2012 und 2015 gebaut worden waren.

Als Dieter Zetsche im Mai 2019 die Mercedes-Kommandobrücke in Richtung Pension verließ, versprach sein Nachfolger Ola Källenius, in Sachen Abgasskandal „reinen Tisch“ zu machen. Fürs erste musste der Schwede dem finanziellen Polster der Schwaben zur Abfederung des Abgasskandals noch 1,6 Milliarden hinzufügen und damit auf 2,6 Milliarden Euro aufstocken. Gleich im September 2019 akzeptierte auch Mercedes, was Volkswagen, Audi, Porsche und Bosch bereits gemacht hatten. Man zahlte hohe Bußgelder und gab damit zu, die Aufsichtspflicht über jene Abteilungen, die für Dieselaggregate zuständig waren, „fahrlässig“ vernachlässigt zu haben. Mit einem Bußgeld von 870 Millionen Euro gestand Mercedes den fahrlässigen Umgang bei 684.000 Autos ein.

Knapp danach die nächste Rückrufwelle: 260.000 Mercedes Sprinter (Euro 5) wurden europaweit zurückgerufen, ebenso 170.000 Autos der Modelle A, B, C, E und S. Statt, wie beim Antritt versprochen, „reinen Tisch“ zu machen, setzte Zetsches Nachfolger auf die gewohnte Doppelmühle: Rückrufe rechtlich bekämpfen und sie gleichzeitig umsetzen.

In Summe waren es europaweit 2 Millionen Fahrzeuge, die Mercedes zurückholen musste, davon 1,1 Millionen in Deutschland. Mercedes berief gegen alle Bescheide, blitzte im Jänner 2022 beim zuständigen Verwaltungsgericht Schleswig ab und zögerte nicht, neuerlich Rechtsmittel dagegen zu ergreifen.

In zwei Verfahren kam Mercedes durch geschicktes rechtliches Agieren mit blauem Auge davon: beim Kartellverfahren der EU-Kommission und bei den Ermittlungen in den USA. Im Kartellverfahren waren BMW, Mercedes und VW von den EU-Wettbewerbsbehörden beschuldigt worden, illegale Absprachen zu Technologien der Abgasreinigung getroffen zu haben. Mercedes gelang es, Kronzeugenstatus zu erlangen und damit ohne Strafe davonzukommen.

Ein ähnlich glückliches Händchen hatten die Mercedes-Juristen in den USA und in Nordamerika. In den USA gelang es, mit einem Vergleich in Höhe von umgerechnet 1,9 Milliarden Euro alle Abgasprobleme mit 250.000 Käufer:innen und der US-Justiz aus der Welt zu schaffen. Anders als bei Volkswagen gab es keine Schuldeingeständnisse, keine Rückrufe und auch keinen Aufpasser. Mercedes bekannte sich lediglich dazu, zu spät gehandelt und Fristen versäumt zu haben. In Kanada kostete es 173 Millionen Euro, um die erhobenen Ansprüche von 83.000 Autokäufer:innen zu befriedigen.

Einen Etappensieg fuhren die Schwaben 2021 in Deutschland ein. Dort befand der Oberste Gerichtshof (BGH) die „Thermofenster“ für zulässig, die Mercedes in seine Autos eingebaut hatte. Begründung: Anders als bei VW seien diese nicht „vorsätzlich“ installiert worden. In einem zweiten Urteil befand der OGH, dass den Klägern kein Schadenersatz zustünde, weil keine „sittenwidrigen“ Handlungen gesetzt worden seien. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) ist in dieser Frage völlig anderer Meinung und hat das durch mehrere Urteile bekundet.

2.7 Rückrufe bei Opel, BMW – Verfahren gegen Fiat, Peugeot, Mitsubishi, Renault, Suzuki

Opel ist ein Autohersteller mit wechselhafter Geschichte. Als es mit Manipulationen bei Dieselfahrzeugen anfang, gehörte der Autobauer mit deutschen Wurzeln noch zum amerikanischen Konzern General Motors, erst 2017 kam Opel zum französischen PSA-Konzern. Vor diesem Eigentümerwechsel wurde jedoch vereinbart, dass die Haftung für Opel-Dieselmotoren bei GM bleibt.

Opel steht eigentlich gleich am Anfang der Skandalgeschichte, konnte sich im Abgasskandal zunächst gut wegducken und eröffnete mit überhöhten Abgaswerten bei Benzinern sogar eine neue Dimension. Aber der Reihe nach.

Bereits die Untersuchungskommission Volkswagen hatte 2016 bei zwei neueren Opel-Modellen der Abgasnorm Euro 6 Auffälligkeiten festgestellt, beim Insignia (2l) und beim Zafira (1,6l), die zwischen 2013 und 2016 produziert worden waren. Opel gab für beide Modelle zu, die Abgasrückführung (AGR) nur zwischen 20 und 30 Grad Außentemperatur vollständig laufen zu lassen und unter 17 Grad Celsius den SCR-Katalysator zurückzufahren. Zweifel an der Zulässigkeit dieser „Thermofenster“ wurden durch ein Fach-Gutachten untermauert, das von der Untersuchungskommission beauftragt worden war und festhielt, dass bei einer Abschaltung ab 17 Grad die Abgase nicht mehr richtig gereinigt würden. Im Bericht der Untersuchungskommission war der Hinweis auf dieses Gutachten herausgefallen.

Für beide Modelle stellte Opel freiwillige Verbesserungen ab Mitte 2016 in Aussicht – ganz im Sinne des deutschen Verkehrsministers Dobrindt, der für insgesamt 630.000 Dieselautos freiwillige Serviceaktionen vorschlug. Opel setze keine illegale Software ein, hatte die Opel-Spitze noch im Mai 2016 versichert (vgl. APA 143, 15. 7. 2018, 14.23). Im Oktober reichte die Deutsche Umwelthilfe Klage beim KBA ein, um die Typgenehmigung für das Opel-Modell Insignia zurückzurufen. Die DUH hatte Tests bei diesem Auto durchführen lassen und erhöhte Abgaswerte festgestellt. Nach einer Razzia bei Opel und einer neuerlichen Versicherung des Konzerns, dass Opel den geltenden Vorschriften entspreche, rief das KBA am 19. Oktober 2018 insgesamt 96.000 Opel-Modelle zurück: Zafira Tourer,

Insignia und Cascada. Es handelte sich um die gleichen Fahrzeuge, die zwei Jahre vorher freiwillig optimiert werden hätten sollen. Opel habe die Serviceaktion nur schleppend durchgeführt und zudem hätte das KBA eine weitere Abschaltvorrichtung in den Autos entdeckt. Opel erhob Widerspruch, doch der Eilantrag wurde abgeschmettert. Neuerlich erhob Opel Einspruch und bestritt, dass die Abschaltvorrichtungen illegal seien. Im November 2019 entschied das Oberlandesgericht Schleswig-Holstein endgültig, dass der Rückruf durchzuführen sei. Nach Angaben von Opel war zu diesem Zeitpunkt die Hälfte der Fahrzeuge bereits auf freiwilliger Basis zurückgerufen worden. Man blieb dabei, dass diese Abschaltungen nicht illegal seien.

Mitte Juni 2019 erreichte der Abgasskandal durch Opel eine neue Dimension: Nun wurden erstmals auch Benziner wegen zu hoher Abgaswerte zurückgerufen. Konkret ging es um die Modelle Adam und Corsa, von denen europaweit 210.000 zurückgerufen wurden.

Im Oktober 2021 setzte Opel einen weiteren Schritt und zahlte wegen des Dieselskandals anstandslos 64,8 Millionen Euro Bußgeld wegen Verletzung der Aufsichtspflicht – eine vergleichsweise viel kleinere Summe, als andere Hersteller bereits gezahlt hatten.

BMW

Am Anfang stand BMW in Sachen Dieselskandal als weißer Ritter da. Die Untersuchungskommission Volkswagen hatte den Bayern saubere Dieselautos attestiert. Ein Jahr später stand BMW-Chef Krüger Seite an Seite mit seinen Vorstandskollegen von VW und Mercedes beim „Nationalen Forum Diesel“ und wiederholte vor laufenden Kameras, nichts mit Abgas-Manipulationen am Hut zu haben. Trotzdem wolle BMW bei der freiwilligen Serviceaktion mitmachen und bei rund 300.000 Autos die Abgassysteme optimieren. Ein paar Monate später veröffentlichte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Abgastests bei einem BMW 320d aus dem Jahr 2016 mit zu hohen Abgaswerten. BMW dementierte, dass illegale Abschaltvorrichtungen im Spiel seien. Nach Überprüfungen durch das KBA und nach Einschaltung der Staatsanwaltschaft München wurde angegeben: keine Abschaltvorrichtungen!

Keine drei Monate später, im Februar 2018, trat BMW selbst in die Öffentlichkeit und teilte mit, dass bei 11.700 Dieselfahrzeugen vor vier Jahren irrtümlich eine falsche Software aufgespielt worden sei, die für andere Modelle bestimmt gewesen war. Am 13. März 2018 rief das KBA zwei Modelle, den 750er (3l) und M550 (3l) verpflichtend zum Software-Update in die Werkstätten zurück. Sowohl in der Hauptversammlung als auch in der Öffentlichkeit unterstrichen die Top-Manager von BMW stets, es sei eine handwerkliche Panne passiert.

Zur selben Zeit bahnte sich allerdings in den USA eine Sammelklage gegen BMW an, in New Jersey, bei der die Anwälte im September 2019 noch nachlegten.

In Europa musste BMW mitten im Sommer 2018 weltweit 324.000 Autos wegen Brandgefahr zurückrufen. Das brandverdächtige Stück war Teil des Abgasreinigungssystems, der sogenannten Abgasrückführung (AGR). BMW betonte ausdrücklich, dass diese Rückrufe nichts mit illegalen Abschaltvorrichtungen zu tun hätten.

Wie fast alle anderen zahlte auch BMW Anfang 2019 widerstandslos ein Bußgeld von 8,5 Millionen Euro wegen Vernachlässigung der Aufsichtspflicht.

Im Juli 2021 schließlich fasste BMW eine Kartellstrafe von 375 Millionen Euro aus. Ebenso wie Mercedes und VW wurde dem bayerischen Autohersteller vorgeworfen, sich bei abgastechnischen Fragen und bei der (zu kleinen) Dimension der AdBlue®-Tanks jahrelang und illegal abgesprochen zu haben. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zeigte am 9. Juli 2021 die deutsche Zulassungsbehörde KBA wegen Untätigkeit an, nachdem das EKI Institut der DUH bei einem BMW x3 xDrive 20d eine Grenzwertüberschreitung bis zum 13-Fachen gemessen hatte (vgl. Pressemitteilung DUH 2021).

Fiat

Bis heute blieb Fiat ein harter Brocken. Mit Fiat lieferte sich der deutsche Verkehrsminister gleich nach der Untersuchungskommission Volkswagen ein mediales Gefecht. In diesem Bericht wurden für das leichte Nutzfahrzeug, den Fiat Ducato (3l, Abgasnorm Euro 5) desaströse Abgaswerte von 2.514 mg/km auf der Straße dokumentiert (vgl. Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ 2016, 78). Bereits ab 20 Grad Celsius wurde die Abgasrückführungsrate (AGR) nur mehr zu fünf Prozent zugeschaltet und der erlaubte Grenzwert für Stickoxid ab zehn Grad Celsius um das Neunfache überschritten. Diese starke Abhängigkeit von der Außentemperatur „reduziert die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind“, hatte die Kommission geschrieben. Fiat begründete diese umfassende Abschaltung der Abgasrückführung mit dem Schutz der Motorbauteile. Dass diese Autos bei normalen Bedingungen faktisch ohne Abgasreinigung unterwegs waren, war ein ganz offensichtlicher Verstoß gegen die EU-Regel, auch in den Augen der Untersuchungskommission.

Die Fiat-Manager weigerten sich, beim deutschen Verkehrsminister vorstellig zu werden und die italienischen Zulassungsbehörden reagierten nicht auf die Zusendung der Unterlagen durch das KBA.

Fiat erwischte es zuerst in den USA, wo, beginnend mit Februar 2018 bis August 2022, insgesamt 800 Millionen Dollar Strafen für 104.000 Jeep Grand Cherokee und Ram 1500 gezahlt werden mussten, die zum Fiat-Chrysler-Konzern gehörten. Im September 2019 wurde ein Fiat-Chrysler-Manager in den USA verhaftet und wegen Betrugs angeklagt. Mitte 2020 kam es zu einer Razzia bei Fiat und Iveco, in die gleich drei Länder involviert waren: Italien, Deutschland und die Schweiz. Koordiniert von der EU-Justizbehörde Eurojust ging es bei dieser Razzia um 200.000 Dieselfahrzeuge der Marken Fiat, Iveco, Jeep und Alfa Romeo. In Frankreich wurde Fiat im Juli 2021 angeklagt, wo die Ermittlungen schon seit 2017 liefen.

Bei Fiat könnte das dicke Ende durchaus noch kommen. Auch weil die Deutsche Umwelthilfe (DUH) beim Fiat Ducato konsequent dranblieb und mit ihren Tests krass überhöhte Abgasemissionen in Tests nachweisen konnte. Findige Rechtsanwälte wie Remo Klinger fanden für die DUH einen möglichen rechtlichen Hebel, um Fiat doch noch in Deutschland zu belangen. Nach der seit 2020 geltenden EU-Verordnung (2018/858 vom 30.5.2018, gültig ab 1.9.2020, kann ein Staat auch Autos zurückrufen, die in einem anderen Staat zugelassen worden sind. Der Fiat Ducato ist ein äußerst beliebter „Unterbau“ für Wohnmobile, die zunehmend für viel Geld gekauft werden.

Peugeot PSA Group

Frankreich hatte gleich nach dem Platzen des VW-Skandals rund 100 Fahrzeuge diverser Automarken überprüfen lassen. Im April 2017 fing man an, gegen die PSA Group zu ermitteln, zu der neben Peugeot auch Citroën, DS Automobiles, Opel und Vauxhall gehörten. Im September berichteten französische Medien über zwei Millionen verdächtige Dieselaautos innerhalb der PSA Group, was der Konzern umgehend dementierte. Zwei Jahre später, im Juni 2021, wurde Peugeot in Frankreich wegen Betrugsverdachts bei seinen Einheiten Peugeot und Citroën und Fiat Chrysler angeklagt. Betroffen waren zunächst ältere Autos der Abgasnorm Euro 5, die zwischen 2009 und 2015 produziert worden waren und den erlaubten Grenzwert um das Zehnfache überschritten.

Mitsubishi/Nissan

Zusätzlich geriet Peugeot über den japanischen Hersteller Mitsubishi ins Visier, gegen den Frankreich ebenfalls seit Juli 2021 ermittelt. Mitsubishi ist Teil der Allianz zwischen Renault und Nissan. Bereits Anfang 2020 hatte es bei Mitsubishi eine Razzia gegeben, mit dem Verdacht, bei 1,1- und 1,2-Liter-Autos manipuliert zu haben. Der japanische Hersteller wehrte sich stets mit dem Argument, die beanstandeten Motoren seien von Peugeot produziert worden.

Renault

Bereits im November 2015, gleich nach dem Platzen des VW-Dieselskandals, wies die Deutsche Umwelthilfe (DUH) dem Renault-Modell Espace allzu hohe Abgaswerte nach. Anfang 2016 kam es zu einer Razzia in den französischen Produktionsstätten und die Staatsanwaltschaft startete mit Ermittlungen. Noch im Jänner 2016 rief die damalige französische Umweltministerin Ségolène Royal 15.000 Modelle von Renault in die Werkstätten zurück. Sie sorgte mit diesem Schritt für einiges Aufsehen. Immerhin handelte es sich um einen Konzern, an dem der französische Staat zu 19,7 Prozent beteiligt ist. In den darauffolgenden Jahren dehnte die Staatsanwaltschaft ihre Ermittlungen gegen den Konzern aus. Im März 2017 geriet das Modell Captur in den Fokus der französischen Anti-Betrugsbehörde. Erst im Juli 2021 wurde Renault angeklagt und musste 20 Millionen Kautions sowie ein Bankdepot von 60 Millionen Euro hinterlegen. Der Konzern selbst bestreitet bis heute und durchgehend jegliche illegalen Machenschaften.

Suzuki

Den japanischen Hersteller Suzuki zog es erstmals im Sommer 2020 in den Sog des Abgasskandals. Die niederländische Verkehrsaufsicht RDW beanstandete beim Suzuki Vitara (ebenso wie beim Grand Cherokee von Fiat Chrysler) viel zu hohe Abgaswerte und forderte das Aufspielen von Software-Updates. Beim Suzuki Vitara drohte die niederländische Verkehrsaufsicht sogar mit dem Entzug der Typgenehmigung. Knapp zwei Jahre später, im April 2022, durchkämmte die Staatsanwaltschaft Frankfurt europaweit Geschäftsräume von Suzuki, der Opel-Mutter Stellantis und des Zulieferers Marelli. Ins Visier nahmen sie Suzuki wegen des Verdachts, bis 2018 insgesamt 22.000 Fahrzeuge mit zu viel Schadstoffausstoß hergestellt zu haben. Dadurch sei die Abgasreinigung massiv reduziert oder abgeschaltet worden, sodass die Fahrzeuge im Realbetrieb deutlich mehr Stickoxide ausstießen als erlaubt. Die Kund:innen seien über diesen Sachverhalt getäuscht worden.

2.8 Zweifel an VW Autos mit EA 288 Motoren

Der Motor EA 288 ist der Nachfolgemotor des Betrugsmotors EA 189 bei VW. Diese Motoren werden in die Klein- und Kompaktautos eingebaut, die sehr häufig verkauft und daher auch Volumenautos genannt werden. Von Anfang an war in den USA bereits der Passat (Gen 3) mit dem Dieselmotor EA 288 und der Abgasnorm Euro 5 beanstandet worden. Für Europa schloss VW nach internen Prüfungen illegale Abschaltvorrichtungen bei diesem neueren Motoren-Typus aus. Trotz dieser Dementis häuften sich die Hinweise, dass auch diese Modelle, die bis Mitte 2018 neu zugelassen wurden, unzulässige Abschaltvorrichtungen aufweisen könnten.

Wieder einmal kam der zündende Anstoß von der Deutschen Umwelthilfe (DUH). Axel Friedrich, der das von der DUH inzwischen gegründete eigene Messinstitut EKI wissenschaftlich leitete, fand schon im November 2020 nach vielen realen Straßentests in Europa heraus, dass auch EA 288 Motoren, die zwischen 2012 bis Mitte 2018 produziert wurden, zu viel Stickoxid emittierten. Der Verdacht illegaler Abschaltvorrichtungen lag auf der Hand. Das gelte nicht generell für alle Dieselfahrzeuge mit dem Motor EA 288, schränkte Axel Friedrich aufgrund seiner Straßenmessungen im Interview mit den Autor:innen ein.

Einen wichtigen Hinweis für Manipulationen bei Autos mit EA 288 Motoren lieferte die sogenannte „Applikationsrichtlinie für den EA 288“ (vgl. Applikationsrichtlinie EA 288 2015). Diese Richtlinie war die Voraussetzung für Software-Updates, die vom KBA ab Ende 2015 genehmigt wurden. Diese Applikationsrichtlinie, die den Verfasser:innen vorliegen, betrifft EA 288 Motoren der Abgasnorm Euro 6b. Autos mit dieser Norm wurden von 1. September 2014 bis 1. September 2017 typisiert bzw. produziert und bis September 2018 verkauft. Sie haben als Grenzwert für das Abgas Stickoxid 80

Milligramm pro Kilometer vorgegeben. In diesen Applikationen sind jedoch für das schädliche Stickoxid (NO_x) im realen Straßenbetrieb (RDE) zwischen 240 und 400 mg/km vorgegeben, auf der Autobahn sogar zwischen 320 und 480 mg/km. Die rechtlich spannende Frage ist, ob die Zulassungsbehörde KBA dieser Applikationsrichtlinie zugestimmt hat.

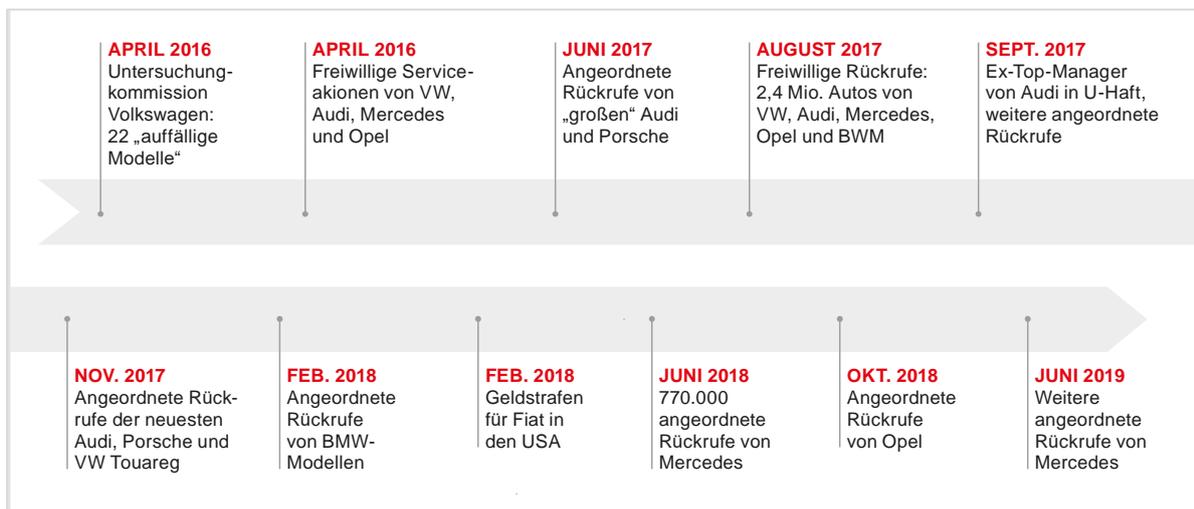
Zunächst stellt sich die Frage, wieso hier Software-Updates für Autos genehmigt werden sollten, von denen behauptet wurde, dass sie gar keine illegalen Abschalteinrichtungen hätten. Für Autos, für die zu diesem Zeitpunkt keine Software-Updates angekündigt worden waren?

Allein die Existenz einer solchen Applikationsrichtlinie setzt voraus, dass es eine Zykluserkennung in diesen Autos geben muss, die erfasst, wann das Auto auf der Straße oder auf dem Prüfstand fährt. Sonst ergeben abweichende Zielwerte ja keinen Sinn.

Weitere Hinweise auf Manipulationen beim EA 288 sind in der Dokumentation über den Informationsaustausch zwischen dem KBA und VW in den Tagen nach Aufdecken des Skandals zu finden, die von der DUH 2021 nach jahrelangem Rechtsstreit „herausgeklagt“ werden konnte. Dort ist von zwei verschiedenen Betriebsmodi in EA 288 Autos die Rede, die später noch näher beschrieben werden.

2020 hat Volkswagen damit begonnen, Autos mit dem EA 288 zu freiwilligen Serviceaktionen zurückzurufen. Da diese freiwilligen Serviceaktionen direkt von den Herstellern im Zuge der routinemäßigen Servicemaßnahmen durchgeführt werden, gibt es hier keine amtliche Kontrolle durch die Behörden. Da diese Serviceaktionen auch nicht der Rückrufdatenbank des KBA aufscheinen (dort gibt es nur die gesetzlich angeordneten Rückrufe), lässt sich die Sache nicht wirklich überprüfen. Auch die vom österreichischen Verkehrsministerium auf Anfrage übermittelte Liste ist in diesem Punkt lückenhaft.

Abbildung 2.8-1 Ausweitung des Abgasskandals



3 RÜCKRUF VON VW AUTOS MIT EA 189 MOTOR IN EUROPA

3.1 Noch 1,2 Millionen VW Autos EA 189 ohne Updates

Zielstrebig hatte VW-Chef Matthias Müller im Oktober 2015 einen raschen Rückruf aller 8,5 Millionen manipulierten VW Dieselfahrzeuge mit dem EA 189 Motor in Europa angekündigt. Bis Ende 2016 sollten alle Rückrufe freigegeben sein. VW war bestrebt, die ungeliebte „Dieselthematik“ so schnell wie möglich vom Tisch zu haben und mit Hilfe der Software-Updates diese illegal zugelassenen Autos zu legalisieren. Man wollte damit wohl auch die Kund:innen beruhigen und sie von lästigen Klagen abhalten. Doch die Rückrufe erfolgten sehr schleppend, die Software-Freigaben für Massenautos wie den Passat wurden monatelang verschoben. Das rief EU-Kommissarin Věra Jurouová auf den Plan, die im September 2016 VW Vorstandsmitglied Francisco Javier Sanz zu sich nach Brüssel zitierte. Nach dem Treffen verpflichtete sich Volkswagen „bis Ende 2016“ alle betroffenen Kund:innen zu informieren und „bis Herbst 2017 alle Autos zu reparieren“ (vgl. APA 567, 21. 9. 2016, 22.48).

Keines der beiden Versprechen konnte der Weltkonzern einhalten.

Es dauerte bis Mitte 2017, bis die Software-Updates der VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor freigegeben waren: eineinhalb Jahre statt ein Jahr. Die Rückrufe der VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor sind in Europa bis heute nicht abgeschlossen – fünf Jahre nach dem angekündigten Reparaturtermin.

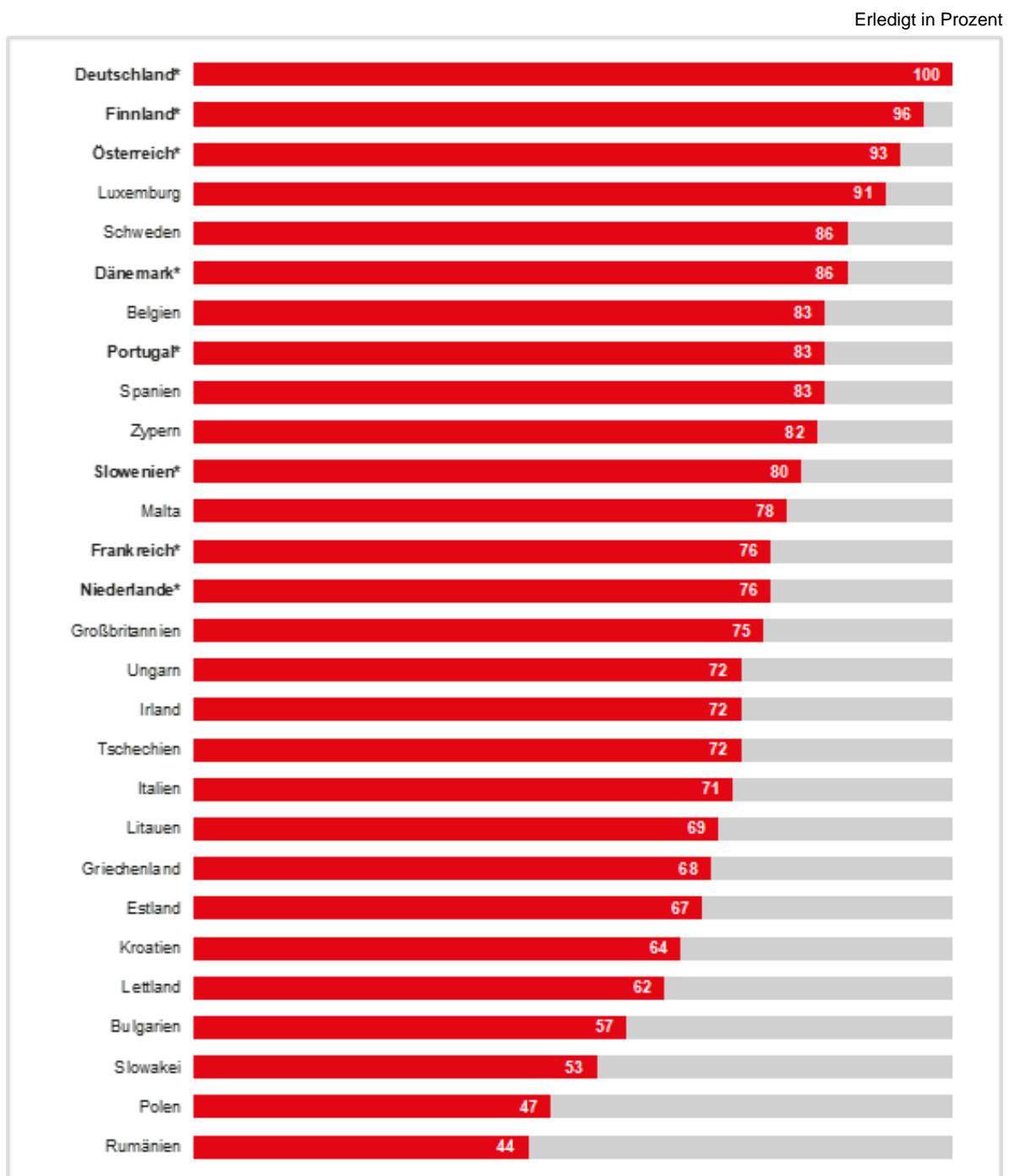
Bei 85 Prozent dieser manipulierten VW Diesel waren die Software-Updates in Europa nach Angaben von Volkswagen (vgl. Porsche 2023) Ende 2022 aufgespielt. 15 Prozent dieser manipulierten VW Diesel der ersten Stunde waren Ende 2022 noch „nicht erledigt“, fünfeneinhalb Jahre nach dem Rückruf!

Bei insgesamt acht Millionen zurückgerufenen VW Autos mit EA 189 Motor in Europa bedeutet dies: 1,2 Millionen manipulierte VW Autos mit dem EA 189 Motor sind unverändert im Schmutzmodus und in illegalem Zustand unterwegs. Sieben Jahre nach dem Start der Rückrufe und fünfeneinhalb Jahre nach Vorliegen aller Freigabebescheide ist bei 15 Prozent noch nichts gemacht worden. Ganz im Gegensatz zu den USA: Dort war der Vergleich für 475.000 VW Autos mit dem Motor EA 189 bereits am 30.12. 2018 abgeschlossen – ein Jahr früher als geplant, wobei die meisten Autos aus dem Verkehr gezogen wurden. Für die „großen“ Audis und Porsche war der Vergleich plangemäß nach drei Jahren umgesetzt und abgeschlossen, am 30.5.2020.

VW Vorstandsvorsitzender Matthias Müller, der eine rasche Sanierung versprochen hatte, ging im April 2018 vorzeitig in Pension. Mit einer Abfertigung von 17,8 Millionen Euro und einer Firmenpension von knapp eine Million Euro im Jahr, 81.800 Euro im Monat. Mit einer täglichen Firmenpension von 2.700 Euro liegt er knapp hinter seinem Vorgänger Martin Winterkorn mit 3.068 Euro (APA 356, 29. 6. 2020, 15.07).

Die Lage in Europa ist äußerst unterschiedlich. In Deutschland haben 99,9 Prozent dieser VW Diesel ein Update erhalten, nur mehr 2.200 VW Diesel mit dem EA 189 sind ohne Update. Vorteilhaft für VW ist, dass die Zahl der betroffenen EA 189 Autos in Deutschland auf 2,2 Millionen geschrumpft ist. Der Rest auf die ursprünglich genannten 2,5 Millionen wurde inzwischen exportiert oder verschrottet (nach Unfällen oder altersbedingt).

Abbildung 3.1-1 Status Rückrufe VW mit EA 189 Motor in Europa



*angeordnet

Ein Blick auf die einschlägige EU-Information zeigt den Status der Rückrufe auf, datiert jedoch mit April 2021 als aktuellem Zeitpunkt (vgl. Circabc 2022).

Daraus ist erkennbar, dass es angeordnete Rückrufe nur in acht von 28 EU-Staaten gibt: Deutschland, Österreich, Dänemark, Finnland, Frankreich, Niederlande, Portugal und Slowenien. Auf diese Länder fällt etwa die Hälfte aller Rückrufe in Europa. Ein Manko ist, dass es in sehr stark betroffenen Staaten wie Großbritannien, Italien, Spanien oder Belgien nur freiwillige Rückrufe gegeben hat.

Auf Platz eins bei den angeordneten Rückrufen rangiert Deutschland mit (aufgerundet) fast 100 Prozent. Auf Platz zwei kommt Finnland mit 96 Prozent, gefolgt von Österreich mit 93 Prozent, Dänemark mit 86 Prozent, Portugal mit 83 Prozent und Slowenien mit 80 Prozent. Mittelmäßig schneiden Frankreich und die Niederlande mit je 76 Prozent ab. Die Schlusslichter bilden Polen und Rumänien mit einer Durchführungsquote von 47 bis 44 Prozent.

3.2 Insgesamt 13,8 Millionen Diesel in Europa zurückgerufen

Diese auf April 2021 zurückgehende Übersicht (vgl. Circabc 2022) über die Rückrufe in Europa gibt erstmals auch Aufschluss über den Status anderer Automarken. Demnach haben 16 Autohersteller bis April 2021 in Zusammenhang mit dem Abgasskandal in Summe 13,8 Millionen Dieselfahrzeuge in Europa zurückgerufen. Die meisten Rückrufe tätigte der VW Konzern mit insgesamt neun Millionen Autos (davon acht mit EA 189 Motor), gefolgt von Mercedes mit 2 Millionen Rückrufen und Renault mit einer Million Rückrufen. Es folgen Fiat Chrysler mit 470.000 Rückrufen, Peugeot mit 300.000 und Dacia mit ebenfalls 300.000 zurückgerufenen Autos. Auf den Rängen folgen Citroën (170.000), Opel (140.000), Mazda (110.000), BMW (75.000) Suzuki (70.000) und Honda (16.000). Weniger als 10.000 Rückrufe gab es bei Subaru, Nissan, Land Rover und Jaguar.

Was auffällt ist, dass viele der Autos nur in einigen EU-Ländern zurückgerufen wurden, obwohl solche Autos mit Sicherheit auch in den restlichen EU-Staaten verkauft worden sind. So ist beispielsweise nicht nachvollziehbar, warum etwa Fiat vom stark verschmutzenden Fiat 500X zwar in einigen Staaten Europas Hunderttausende Exemplare freiwillig zurückgerufen hat, nicht aber in Österreich, wo dieses Modell ebenfalls auf den Markt gekommen ist.

Bei den Rückrufen präsentiert sich Europa als ein undurchsichtiger Fleckerlteppich: Weder ist nachvollziehbar, warum die Autos nicht in ganz Europa, sondern oft nur in wenigen Mitgliedstaaten zurückgerufen wurden, noch ist verständlich, warum dieselben Modelle in einem Staat verpflichtend zurückgerufen wurden und in anderen nur freiwillig. Wenn es schon europaweite Rückrufe gibt, dann sollten sie auch europaweit nach einheitlichen Kriterien erfolgen.

Tabelle 3.2-1 Rückrufe Dieselfahrzeuge in Europa

	RÜCKRUF
Volkswagen EA 189 (VW, Audi, Seat, Škoda)	7.818.737
VW Oberklasse-Autos, Nicht-EA 189	1.268.914
Summe Volkswagen:	9.087.651
BMW	75.778
Citroen	167.321
Dacia	298.748
Fiat Chrysler	469.937
Honda	15.532
Jaguar	1.073
Mazda	107.020
Mercedes	2.002.086
Nissan	5.252
Opel	136.559
Peugeot	301.827
Renault	1.082.966
Subaru	8.153
Suzuki	69.263
GESAMT:	13.829.166

Quelle: Circabc, Stand April 2021

Soweit der Status der Rückrufe in Europa. Der Fokus wird nun auf Österreich gelegt, wo nicht nur EA 189 Dieselfahrzeuge von Volkswagen, Audi, Seat und Škoda zurückgerufen werden mussten, sondern vom Volkswagen Konzern auch noch „große“ Oberklasse-Autos von Audi, Porsche und der VW Touareg. Zudem gab es in Österreich Rückrufe von Mercedes, Opel, Renault und BMW.

4 RÜCKRUF IN ÖSTERREICH – AKTUELLER STATUS

4.1 Noch 27.500 VW Autos mit EA 189 ohne Updates

Die seit 2016 angeordneten Rückrufe der VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor sind bis heute nicht zu 100 Prozent erfolgt, wie es Verkehrsminister Alois Stöger seinerzeit vorgegeben hatte. Bei 27.500 (exakt: 27.447) der 383.304 verpflichtend zurückgerufenen VW Autos mit EA 189 Motor wurde bis heute kein Software-Update umgesetzt. Das sind 7,2 Prozent aller verpflichtend zurückgerufenen VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor. Das geht aus der aktuellen Statistik des Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK⁹) hervor. 355.857 Autos wurden dagegen „geflasht“, das heißt, es wurde das Software-Update aufgespielt (vgl. BMK 2022).

Sechs Jahre nach dem angeordneten Rückruf dieser Autos, die nachweislich und unbestritten eine illegale Abschaltvorrichtung eingebaut haben, sind in Österreich immer noch 27.500 von ihnen vom Entzug der Zulassung bedroht, fahren unverändert im Schmutzmodus und stoßen enorme Abgasemissionen in die Luft.

Die meisten dieser nicht upgedateten Fahrzeuge entfallen auf die Kernmarke Volkswagen (12.663), gefolgt von Audi (9.111), Škoda (4.069) und Seat (1.604). Die folgende Tabelle zeigt im Detail, bei welchen Modellen hierzulande noch keine Software-Updates aufgespielt wurden. Die entsprechende Anzahl ist in der letzten Spalte rechts zu finden und in Rot gekennzeichnet.

⁹ Die amtliche Bezeichnung des Ministeriums lautet: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Tabelle 4.1-1 Rückrufe Autos mit EA 189 Motor von VW, Audi, Seat und Škoda

MODELLE	MARKEN	START RÜCKRUF	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
Audi					
	A4, A5, Q5	06.04.16	5.546	5.530	16
	A4, A5, A6, Cabrio	13.04.16	1.863	1.647	216
	A4, A5, Cabrio	20.04.16	954	947	7
	A4, A5, A6, Q5, Cabrio	03.06.16	4.084	4.027	57
	A4, A5, A6, Q5, Cabrio	10.07.16	2.925	2.738	187
	A4, A5, Q5	18.07.16	4.146	4.116	30
	A4, A5, Q5, A6 (4F)	05.08.16	3.106	2.820	286
	A3, A4, A5, Q5, A6	26.08.16	4.662	4.513	149
	Q3, A3, A6	30.09.16	3.109	2.945	164
	A4, Q5	15.11.16	2.012	1.846	166
	A4, A5, A6, Q3, Q5	29.11.16	26.751	22.548	4.203
	A1, A3, A4, A5, A6, Q3	16.12.16	6.434	5.672	762
	A1, A3, A4, A6, Q3, Q5	30.12.16	6.853	6.434	419
	A1, A3, A6, Q3, Q5	19.01.17	2.763	2.615	148
	A1, A3, A4, TT	10.02.17	6.347	5.900	447
	A3	24.02.17	2.313	2.039	274
	A1, A3, A4, TT	17.03.17	1.049	925	124
	A3, A4, A5, TT	13.04.17	456	359	97
	Q3, Q5	03.05.17	348	304	44
	<i>Differenz:</i>		<i>3.505</i>	<i>2.190</i>	<i>1.315</i>
	Summe:		89.226	80.115	9.111

MODELLE	MARKEN	START RÜCKRUF	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
Seat					
	Exeo	13.04.16	142	138	4
	Exeo	20.04.16	196	184	12
	Exeo	13.06.16	51	44	7
	Leon	19.07.16	76	67	9
	Ibiza, Exeo	05.08.16	161	145	16
	Ibiza, Leon, Altea	19.08.16	1.653	1.638	15
	Ibiza 1,2 l	09.09.16	1.004	953	51
	Exeo	13.10.16	1.808	1.552	256
	Leon	07.11.16	52	38	14
	Ibiza 1,6	24.11.16	3.910	3.676	234
	Altea, Leon 1,6 und 2l	13.12.16	6.630	6.350	280
	Ibiza, Altea, Leon 1,6 und 2l	27.12.16	614	585	29
	Alhambra	30.12.16	10.401	10.005	396
	Altea	10.01.17	3.070	2.971	99
	Ibiza, Leon	24.05.17	9	9	0
	Toledo	30.06.17	412	380	32
	<i>Differenz:</i>		<i>483</i>	<i>333</i>	<i>150</i>
	Summe:		30.672	29.068	1.604

MODELLE	MARKEN	START RÜCKRUF	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
Škoda					
	Superb	13.06.16	406	407	1
	Superb	27.06.16	1.673	1.628	45
	Octavia	19.07.16	918	894	24
	Superb	28.07.16	150	142	8
	Octavia, Superb	24.08.16	1.552	1.488	64
	Yeti	23.09.16	744	732	12
	Yeti	18.10.16	6.712	6.525	187
	Octavia, Yeti	18.11.16	1.010	894	116
	Yeti, Superb	07.12.16	597	578	19
	Yeti, Superb	18.01.17	317	296	21
	Octavia, Yeti, Superb	30.05.17	5.864	5.154	710
	Fabia, Rapid, Octavia, Yeti, Superb 1,6l	30.05.17	25.979	23.600	2.379
	Fabia 1,2 l	30.05.17	422	338	84
	<i>Differenz:</i>		<i>1.199</i>	<i>798</i>	<i>401</i>
	Summe:		47.543	43.474	4.069

MODELLE	MARKEN	START RÜCKRUF	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
VW Pkw					
	Golf	03.05.16	115	112	3
	Passat	03.06.16	6.752	6.541	211
	Tiguan	09.06.16	5.550	5.539	11
	Golf, Scirocco, Jetta	14.07.16	613	572	41
	Golf, Scirocco, Jetta, Touran	11.08.16	1.243	1.183	60
	Polo 1,2	12.08.16	4.864	4.797	67
	Golf, Passat, CC	18.08.16	2.493	2.380	113
	Golf, Tiguan, Touran, Scirocco, Passat	24.08.16	19.150	18.742	408
	Golf, Eos, Beetle, Jetta	09.09.16	2.787	2.587	200
	Touran, CC	16.09.16	431	374	57
	Tiguan, Touran	30.09.16	9.816	9.425	391
	Tiguan, Beetle	14.10.16	816	782	34
	Golf, Golf Plus, Golf Variant	15.11.16	4.906	4.518	388
	Golf, Passat, Tiguan	25.11.16	1.329	1.259	70
	Golf	29.11.16	1.116	992	124
	Tiguan, Eos, Golf, Golf Plus, Passat	09.12.16	13.752	11.735	2.017
	Polo, Golf, Jetta, Beetle, Tiguan, Touran, Passat	14.12.16	42.709	40.640	2.069
	Polo, Golf, Jetta, Beetle, Touran, Passat	21.12.16	9.022	8.748	274
	Polo, Golf, Jetta, Beetle, Tiguan, Touran, Passat	27.12.16	32.603	30.604	1.999
	Golf, Passat, Tiguan, Sharan	30.12.16	19.794	18.734	1.060
	Sharan, Golf, Passat	10.01.17	5.131	4.991	140
	Polo, Golf, Jetta, Beetle, Touran, Passat	02.03.17	350	335	15
	Passat	21.04.17	352	304	48

MODELLE	MARKEN	START RÜCKRUF	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
VW Nutzfahrz.					
	Amarok	26.01.16	2.153	2.130	23
	Caddy	09.06.16	7.634	7.436	198
	Caddy	15.06.16	459	438	21
	Amarok	30.09.16	7	6	1
	Caddy	29.11.16	46	40	6
	Caddy	14.12.16	9.018	8.659	359
	Caddy	21.12.16	4.706	4.468	238
	Caddy	02.03.17	707	639	68
	<i>Differenz:</i>		5.439	3.490	1.949
	Summe:		215.863	203.200	12.663
GESAMT:			383.304	355.857	27.447

Quelle: BMK

7,20 %

Aus der Tabelle ist ablesbar, wann mit den Rückrufen der VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor begonnen wurde und wann die einzelnen Modelle an die Reihe gekommen sind. Es hat bis Mitte 2017 gedauert, bis die Software-Updates aller 383.304 betroffenen Fahrzeuge in Österreich nacheinander freigeben wurden. Volkswagen, Audi und Seat waren mit den Freigaben schon früher fertig (Ende 2016), Škoda brauchte dafür bis Mitte 2017.

4.2 Noch 24.000 Oberklasse-Autos (Audi/Porsche) ohne Updates

Zwischen Oktober 2017 und April 2021 wurden nach Angaben des BMK (2022) 45.000 (genau: 44.966) Dieselfahrzeuge der Oberklasse verpflichtend zurückgerufen. Davon hatten Ende 2022 insgesamt 24.000 (genau 24.173) noch kein Software-Update aufgespielt. Das sind 54 Prozent und damit mehr als die Hälfte dieser wegen illegaler Abschaltvorrichtungen verpflichtend zurückgerufen Autos. Sie sind weiterhin in illegalem Schmutzmodus unterwegs.

Die anderen 20.793 Oberklasse-Autos von Audi, Porsche und der VW Touareg hingegen wurden „geflasht“. Diese verpflichtenden Rückrufe der großen Drei- und Vier-Liter-Autos sind in der Öffentlichkeit bisher untergegangen. Anders als bei den Manipulationen der VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor gab es diesmal keine offiziellen Zahlen, die vom Konzern selbst oder vom Bundesministerium bekannt gegeben wurden. Erst auf gezielte Nachfrage beim Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) wurden die Daten übermittelt und gelangen erstmals mit dieser Studie in die Öffentlichkeit.

Tabelle 4.2-1 Angeordnete Rückrufe Oberklasse-Autos VW, Audi und Porsche

MODELL	HUBRAUM	EURO	BAUJAHR	FREIGABE KBA	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
Porsche Cayenne	3	6	22.8.2014 – 27.07.17	20.11.17	526	484	42
VW Touareg V6	3	6	1.2.2014 – 19.11.17	16.02.18	1.464	1.387	77
Porsche Macan S	3	6	1.2.2014 – 15.02.18	04.12.18	1.406	1.327	79
A6, A7	3	6	2014 – 2017	14.11.18	2.143	1.954	189
A6, A7	3	6	2015 – 2018	21.12.18	1.458	1.261	197
A6, A7	3	6	2015 – 2018	07.12.18			-
SQ5 plus TDI	3	6	2015 – 2018		1.246	1.108	138
SQ5 TDI	3	6	2015 – 2018				-
VW Nutzfahrzeug T6	2	6+		04.02.19	9.650	9.073	577
A8, A8L	3	6	2017 – 2017	18.04.19	791	669	122
Q5	3	6	2014 – 2017				-
Q7	3	6w	2014 – 2018	08.10.19	2.034	1.664	370
A4	3	6	2009 – 2011	25.10.19	101	52	49
Q7	3	6	2008 – 2011				-
A4, A5	3	6	2011 – 2017	25.10.19	297	203	94
A6, A7	3	6	2011 – 2014				-
VW Nutzfahrzeug	2	5+		07.11.19	430	272	158
Porsche Panamera	4	6	2016 – 2017	18.11.19	61	60	1
A7	3	5	2009 – 2014	29.11.19	527	215	312
A8, A8L	3	5					-
A8, A8L	4,1	6	2010 – 2017	09.12.19	183	125	58
Q7	3	6	2011 – 2015				-
A8, A8L	3	6	2011 – 2014				-
A4, A5	3	6	2011 – 2017				-
Porsche Cayenne	4,2	5	2013 – 2018	16.03.20 04.09.20	270	195	75
VW-Touareg	2,7	4	2004 – 2009	20.12.20	2.775		2.775
Phaeton	3	4	2004 – 2009				-
A6, A7, S6, S7	3	5	2010 – 2015	18.02.20	1.261	630	631
A4, A6, A8	2,7	4	nicht definiert	21.02.20	18.000		18.000
A8, A8L	4,2	5	2009 – 2014	12.06.20	342	114	228
Q7	3	5	2008 – 2011	23.04.21	1		1
GESAMT:					44.966	20.793	24.173

53,80 %

Quelle: BMK

Den Anfang der Rückrufe machte der Porsche Cayenne, dessen Update im Oktober 2017 freigegeben wurde. Im Laufe des Jahres 2018 folgten die Freigaben für den VW Touareg, den Porsche Macan und für die Audis A6, A7 und SQ5, allesamt mit der Abgasnorm Euro 6.

2019 wurden auch die berühmtesten und beliebtesten VW Nutzfahrzeuge zurückgerufen, die „Bullis“ (Modelle T5 und T6) ebenso wie Modelle der Luxuskarossen Q5, Q7, A8, A7, A4 und A5 sowie Porsche Panamera und Porsche Cayenne. Diesmal waren auch ältere Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 5 dabei.

Die größte Überraschung innerhalb dieser Gruppe der Oberklasse-Autos von Audi/Porsche besteht darin, dass zuletzt auch ganz alte Fahrzeuge zurückgerufen werden mussten, Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 4. Betroffen sind damit Autos, die bereits zwischen 2004 und 2009 hergestellt wurden und jetzt schon 19 bis 14 Jahre alt sind. Auch diese „zeitliche“ Ausweitung des Abgasskandals bei Volkswagen und Audi wurde in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen.

Von dieser Kategorie der ganz alten Fahrzeuge wurden zuerst die Phaetons und VW Touaregs zurückgerufen (Anfang 2020). Der größte Brocken umfasst 18.000 ältere Oberklasse-Autos, den Audi A4, A6 und A8. Von diesen 18.000 zum Update freigegebenen Autos ist bis Ende 2022 kein einziges Fahrzeug „geflasht“ worden. Und es ist unklar, ob die betroffenen Kund:innen bereits darüber informiert wurden.

Anhand dieser Tabelle kann man herausfinden, ob das eigene Auto vom Rückruf betroffen ist. Nehmen wir an, Sie fahren einen Audi A4. Entscheidend ist immer das Produktionsjahr, auch Baujahr genannt. In dieser Tabelle kommt der Audi A4 gleich dreimal vor, in den Zeilen 28, 31 und 46. Wenn Sie sich die Baujahre (Spalte D) anschauen, entdecken Sie, dass alle zurückgerufenen A4 zwischen 2009 und 2017 gebaut wurden. Überprüfen Sie nun mit Hilfe Ihres Zulassungsscheines (gelbes Papier oder Scheckkarte), ob Ihr Fahrzeug in diesem Zeitraum gebaut wurde. Wenn nicht, ist Ihr Fahrzeug nicht betroffen und Sie können die Suche abbrechen. Links, unter dem Buchstaben „E“, finden Sie unter „FIN“ siebzehn aneinandergereihte Buchstaben und Zahlen. Diese „FIN“-Nummer (Fahrzeug-Identifizierungsnummer) ist wie der Fingerabdruck bei Menschen. Damit ist das Auto eindeutig identifizierbar. Nun fischen Sie sich in der FIN den Buchstaben heraus, der an zehnter Stelle steht. Angenommen, es ist „C“. Jeder Buchstabe entspricht einem Baujahr. „A“ bedeutet Baujahr 2010, „B“ Baujahr 2011, „C“ Baujahr 2012, „D“ Baujahr 2013, „E“ Baujahr 2014, „F“ Baujahr 2015, „G“ Baujahr 2016, „H“ Baujahr 2017, „J“ Baujahr 2018, „K“ Baujahr 2019, „L“ Baujahr 2020, „M“ Baujahr 2021, „N“ Baujahr 2022, „M“ Baujahr 2023). Der Buchstabe „C“ entspricht dem Baujahr 2012.

4.3 Zwei Drittel der freiwilligen VW-Serviceaktionen „nicht erledigt“

Zusätzlich zu diesen angeordneten Rückrufen hat der VW Konzern in Österreich auch sogenannte „freiwillige Serviceaktionen“ durchgeführt. Erstmals gibt es in dieser Studie darüber Zahlen, die das Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) auf Anfrage den Studienautor:innen mitgeteilt hat (BMK 2023). Der wesentliche Unterschied ist: Bei angeordneten Rückrufen müssen die Autohalter:innen von der Behörde verständigt werden, bei freiwilligen Serviceaktionen ist das nicht der Fall. Hier werden die Updates im Zuge des üblichen Services in der Werkstatt erledigt. Die Kund:innen werden nicht aktiv in die Werkstätten gerufen.

Bei 235.079 Dieselfahrzeugen des VW Konzerns sollen mit freiwilligen Serviceaktionen die zu hohen Stickoxid-Emissionen gesenkt werden. Bei diesen Fahrzeugen werden zwar keine illegalen Abschaltvorrichtungen vermutet, dennoch stoßen sie zu viel Stickoxid aus. Es handelt sich um Mittelklasseautos der Marken VW, Seat, Škoda, Audi und VW Nutzfahrzeuge sowie um Oberklasse-Autos von Audi, Porsche und VW Touareg. Bei 152.399 Fahrzeugen wurden die Updates noch nicht durchgeführt, das sind 65 Prozent. Das heißt, sie fahren im ursprünglichen Zustand mit zu hohen Abgasemissionen weiter. Erst ein Drittel oder 82.680 dieser Autos ist „geflasht“.

Tabelle 4.3-1 Freiwillige Serviceaktionen von Volkswagen, Audi, Seat und Škoda

MARKE	MODELL	ABGASNORM	START	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT	
Audi	A3 1,6	6plus	27.02.20	7.201	4.083	3.118	
	Div. Modelle	6plus	10.02.20	2.249	2.029	220	
	Div. Modelle		16.10.20	6.326	780	5.546	
	A4, A5 2l		17.12.20	11.446	8.404	3.042	
	Div. Modelle		19.01.21	31.442	3.871	27.571	
	A4, A5 3l	6plus	05.03.21	67	57	10	
	SQ8		29.04.21	314	254	60	
	Div. Modelle		30.04.21	4.451	1.234	3.217	
	Div. Modelle		14.09.21	13.264	2.805	10.459	
	Touareg, 4 l		16.09.21	130	31	99	
	Touareg, 3 l		16.09.21	1.857	534	1.323	
	TT, 2l		08.04.2	10	1	9	
	Audi		16.05.22	5.413	339	5.074	
	A8 V6TDI		21.10.22	160	16	144	
Summe:				84.330	24.438	59.892	
Škoda	Octavia III, 1,6l	6 plus	05.02.20	24.010	14.191	9.819	
	Škoda Karoq, 2l	6 plus	17.02.20	665	636	29	
	Fabia 1,2		22.11.20	436	117	319	
	Summe:			25.111	14.944	10.167	
Seat	Ateca, 2l	6plus	16.03.20	1.179	1.091	88	
	Exeo		30.01.21	1.658	231	1.427	
	Ibiza 1,2		17.02.21	1.109	192	917	
	Leon		17.02.21	2.275	1.138	1.137	
	Summe:			6.221	2.652	3.569	
VW Pkw	Polo 1,5	6plus	22.12.17	3.502	3.227	275	
	Golf, Golf Variant, Golf Sportsvan 1,6	6plus	01.10.19	36.559	24.987	11.572	
	Div. Modelle	6plus	15.02.20	2.415	2.305	110	
	Tiguan 1,6l	6plus DG	27.03.20	130	130	0	
	Div. Modelle		12.08.22	19.554	3.771	15.783	
	VW Nutz-	T6, 2 l	6plus DG	05.09.19	93	93	0
		Crafter		06.01.21	15	14	1
		Amarok 2l	5	17.05.21	6.735	2.401	4.334
		Amarok 2l		01.06.22	3.907	1.580	2.327
		Crafter		30.09.22	1.189	367	822
Div. Modelle		5	17.10.22	45.318	1.771	43.547	
Summe:			119.417	40.646	78.771		
GESAMT:				235.079	82.680	152.399	

Quelle: BMK

64,80 %

Auffallend ist, dass es sich um lauter Autos mit der Euro Abgasnorm „6 plus“ handelt und dass mit diesen freiwilligen Maßnahmen erst 2020 begonnen wurde. Das „Plus“ ist ein Überbegriff und bedeutet lediglich, dass man die Abgase dieser Autos bei der Hauptuntersuchung (in Österreich 57a-Plakette, sog. „Pickerl“) in Deutschland online überprüfen kann (On-Board-Diagnose-System, OBD), nicht mit einem Schlauch im Auspuff. Drei Jahre zuvor hatte der damalige Verkehrsminister Jörg Leichtfried beim Dieselpipfel 2017 solche freiwillige Serviceaktionen für 206.000 Autos angekündigt, davon 122.000 aus dem Volkswagen Konzern.

Für die Kund:innen laufen solche freiwilligen Updates meistens intransparent ab. Sie werden ja nicht aktiv zum Aufspielen der Software in die Werkstatt gerufen. Das Update wird einfach beim nächsten Service-Termin erledigt. Es ist nicht sichergestellt, dass die Kund:innen über das Aufspielen der Software und über mögliche Folgekosten informiert werden. Nach einem Service sind sie mit der Tatsache konfrontiert, dass sie öfter den Zusatzstoff AdBlue® kaufen und nachfüllen müssen. Umso interessanter ist es, anhand dieser Tabellen selbst herauszufinden, ob das eigene Auto von so einem freiwilligen Software-Update betroffen ist. Allerdings sind die vom BMK übermittelten Angaben da und dort unpräzise („diverse Modelle“). Da diese Tabelle lückenhaft ist, kann man weder ausschließen noch nachweisen, dass sich auch Modelle mit dem Nachfolgemotor EA 288 darunter befinden und wegen zu hoher Abgase einem freiwilligen „Flash“ unterzogen werden.

4.4 Bilanz VW: Zwölf Prozent der angeordneten Rückrufe „nicht erledigt“

Der Volkswagen Konzern musste in Österreich 428.000 (genau: 428.270) Dieselfahrzeuge wegen illegaler Abschaltvorrichtungen verpflichtend zurückrufen, davon 383.000 Autos mit EA 189 Motor und 45.000 Oberklasse-Autos. Davon sind 52.000 Autos ohne Software-Updates unterwegs. Das sind zwölf Prozent aller angeordneten Rückrufe, die „nicht erledigt“ sind. Jedes achte manipulierte Dieselfahrzeug von VW ist mit dem Entzug der Zulassung bedroht und fährt unverändert im Schmutzmodus.

Zählt man zu diesen angeordneten Rückrufen auch noch die freiwilligen Serviceaktionen hinzu, bei denen keine illegalen Abschaltvorrichtungen festgestellt wurden, kommt man auf insgesamt 663.000 Dieselfahrzeuge, die wegen zu hoher Abgasemissionen in irgendeiner Form zurück in die Werkstatt mussten. Davon war bei 204.000 Autos kein Software-Update aufgespielt worden. Das sind 31 Prozent aller zurückgerufenen Autos von VW, Audi, Seat, Škoda, Porsche. Anders gesagt: Knapp ein Drittel aller VW Rückrufe wurde bis heute nicht „erledigt“.

Tabelle 4.4-1 Gesamtbilanz Rückrufe Volkswagen Konzern in Österreich

MARKE	ANGEORDNET	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT	IN PROZENT
VW mit EA 189 Motor	383.304	355.857	27.447	7,20 %
Oberklasse Audi, VW, Porsche, Euro 4	44.966	20.793	24.173	54,00 %
Summe angeordnete Rückrufe:	428.270	376.650	51.620	12,00 %
Freiwillige Serviceaktionen	235.079	82.680	152.399	64,80 %
GESAMT:	663.349	459.330	204.019	31,00 %

Quelle: BMK

4.5 Mercedes: Über ein Drittel angeordneter Rückrufe „nicht erledigt“

Mercedes musste in Österreich 38.528 Dieselfahrzeuge wegen illegaler Abschaltvorrichtungen verpflichtend zurückrufen. Davon sind 14.000 (genau: 13.989) noch ohne Software-Update. Das sind 36 Prozent aller angeordneten Rückrufe, die „nicht erledigt“ sind. Jedes dritte manipulierte Dieselauto von Mercedes ist mit dem Entzug der Zulassung bedroht und fährt unverändert im Schmutzmodus.

Tabelle 4.5-1 Angeordnete Rückrufe Mercedes

MODELL	TYP	BAUJAHRE	FREIGABE	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
A-Klasse 2l Euro 5	A 160 CDI, A 180 CDI, A 160 CDI Coupe	11/2009– 5/2012	Aug. 2021	693	161	532
	A 180 CDI Coupe, A 200 CDI	9/2009– 7/2010				
A-Klasse 1,5l Euro 5	A 160 CDI, A 180 CDI	2012–2013	Nov. 2021	2.186	240	1946
CLA -Klasse, 1,5l Euro 5	CLA 180 CDI	2014–2017	Nov. 2021	82	7	75
B-Klasse 1,5l Euro 5	B 160 CDI, B 180 CDI	2013	Nov. 2021	979	194	785
B-Klasse 2l Euro 5	B 180 CDI, B 200 CDI	11/2009– 6/2011	Nov. 2021	500	36	464
C-Klasse 2l, Euro 6 t w	C 300 E, TC 300 E	6/2014– 9/2016	Feb. 2019	43	25	18
C-Klasse 2l, Euro 5	C 220 CDI, C 250 CDI, TC 220 CDI, TC 250 CDI	2008–2011	Sept. 2019	350	161	189
C-Klasse 2l, Euro 6 t w	C 300 E, TC 300 E	6/2014– 9/2016	Feb. 2019	43	25	18
C-Klasse 2l, Euro 5	C 220 CDI, C 250 CDI, TC 220 CDI, TC 250 CDI	2008–2011	Sept. 2019	350	161	189
C-Klasse 1,6l Euro 6 w	C 180d, C 200d, TC 180d, TC 200d	8/2014– 5/2018	Feb. 2019	3.549	3.296	253
GLC-Klasse 2l Euro 6 w	GLC 220d 4M, GLC 250d 4M	6/2015– 11/2016	Sep. 2019	2.110	2.065	45
GLK-Klasse 2l Euro 5 F5J	GLK 220 CDI 4M, GLK 200 CDI, GLK 200 CDI	2012–2015	Juli 2019	1.691	1.407	284
GLK-Klasse 2l Euro 6 t	GLK 220d 4M, GLK 250d 4M	6/2012– 5/2015	Feb. 2019	584	434	150
SLK-Klasse 2l Euro 6 w	SLK 250d	6/2015– 8/2017	Dez. 2019	45	38	7
E-Klasse 3l Euro 6 t w	E 300 BLUETEC, E350d, E350d 4M, E 350d Coupe, E 350d Cabrio, TE 350d BT, TE 300 BLUETEC, TE 350d 4M	3/2013– 12/2016	Juli 2019	318	290	28

DIESELSKANDAL - EIN UPDATE

MODELL	TYP	BAUJAHRE	FREIGABE	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT
E-Klasse 2l Euro 5	E 220 CDI, TE 220 CDI, E 250 CDI, TE 250 CDI, E 200 CDI, TE 200 CDI, E 250d 4M	2008–2011	Feb. 2020	1.955	757	1198
E-Klasse Coupe 2l Euro 5	E 220 CDI, E 250 CDI	2008–2011	Feb. 2020	127	58	69
E-Klasse Cabriolet 2l	E 220 CDI, E 250 CDI	2008–2011	Juli 2020	53	32	21
GLE-Klasse 2l Euro 6 w	GLE 250d 4M, GLE 250 D	7/2015– 11/2017	Juli 2019	1.018	631	387
GLE-Klasse 3l Euro 6 w	GLE 350d 4M, GLS 350d 4M, GLE 350d 4M Coupe	7/2015– 11/2017	Sept. 2019	3.549	2.919	630
CLS-Klasse 3 l Euro 6	CLS 350d, CLS 350d 4M, CLS 350d SB,		Juli 2019	186	185	1
S-Klasse 2l Euro 6 t w	Tabelle 4.5 Angeord- nete Rückrufe von Mercedes	12/2013– 9/2016	Sept. 2019	4	2	2
S-Klasse 3l Euro 6 t w	S 350 D, S 350 D 4M, S 350 D lang, S 350 D lang 4M	7/2015– 1/2017	Juli 2019	662	484	178
S-Klasse 2,2l Euro 5	S 250 CDI BE, S 250 CDI BE L	9/2010– 6/2020	Aug. 2021	22	11	11
G-Klasse 3 l Euro 6 w	G 350 d	2012–2015	Okt. 2021	3	0	3
Vito OM622 M1 Euro 6 w	Vito Pkw	2008–2018	Aug. 2018	608	478	130
Vito OM622 N1 Euro 6 y	Vito leichtes Nutzfahrz.	6/2006– 6/2018	Aug. 2018	1.119	1.089	30
Vito OM651 M1 Euro 6 y	Vito Pkw	2009–2014	Aug. 2018	2.438	2.301	137
Vito OM651 N1 Euro t y	Vito leichtes Nutzfahrz.	2009–2016	Aug. 2018	436	415	21
V-Klasse OM 651 M1 6 w	Vito Tourer, Marco Polo	3/2014– 5/2018	Aug. 2018	2.330	2.252	78
Citan OM607 M1	Citan Pkw		Juli 2019	125	99	26
Citan OM607	Citan leichtes Nutz- fahrz.		Aug. 2019	165	131	34
Sprinter OM651 M1 Euro 6w	Sprinter Pkw	7/2015– 8/2018	Feb. 2020	35	30	5
Sprinter OM651 N1 Euro 6w	Sprinter leichtes Nutz- fahrzeug	7/2015– 8/2018	Aug. 2021	5.003	2.202	2801
Vito, Viano OM651 Euro 5	Vito, Viano Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	2010–2019	Aug. 2021	5.427	2.056	3371
Sprinter OM651 Euro 5	Sprinter	2010–2019	Aug. 2021	133	53	80
GESAMT:				38.528	24.539	13.989

Quelle: BMK

36,30 %

Die Analyse der Rückruftabelle zeigt, warum die Rückruftabelle von Mercedes so schlecht ausgefallen ist. Man hatte mit den Rückrufen sehr spät und in kleinen Mengen begonnen. Den Anfang machte im September 2018 der „Vito“. Die ersten größeren Rückrufe kamen dann erst Anfang und Mitte Jänner 2019 mit der C- und GLE-Klasse, die in Österreich sehr beliebt sind. Im Jänner 2020 und im Juli 2021 gab es einen neuen Schub mit dem GLK und dem Sprinter sowie mit dem Vito Viano. Die letzten Freigaben datieren mit Mai 2022.

Aus diesem schleppenden Ablauf lässt sich der Widerstand des Konzerns gegen die Rückrufe ablesen. Offensichtlich wurden die Rückrufe nicht nur rechtlich mit allen Mitteln bekämpft, sondern auch zögerlich umgesetzt.

Auch hier ist es interessant, anhand der genauen Tabelle mit Angabe der Produktionsjahre zu überprüfen, ob das eigene Fahrzeug betroffen ist.

Für weitere 63.000 (genau 62.824) Mercedes gab es freiwillige Rückrufe. Auch diese freiwilligen Rückrufe wurden von der Behörde genehmigt und überwacht. Der Unterschied: Bei angeordneten Rückrufen stellt die Behörde illegale Abschaltvorrichtungen fest und informiert die Kund:innen. Bei freiwilligen Rückrufen stellt der Hersteller von sich aus Konformitätsabweichungen fest und informiert die Kund:innen. Sollte die Behörde bei Überwachung der freiwilligen Rückrufe feststellen, dass die ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichen oder zu schleppend verlaufen, kann sie die freiwilligen in verpflichtende Rückrufe umwandeln, was bei Mercedes auch passiert ist.

Bei 21.300 (genau 21.351) schaffte es Mercedes nicht, die Software-Updates aufzuspielen. Das sind 34 Prozent oder gut ein Drittel aller freiwillig zurückgerufenen Fahrzeuge, die unverändert ohne Verbesserung ihres Abgassystems herumkurven.

Tabelle 4.5-2 Freiwillige Rückrufe Mercedes

MODELL	TYP	STARTTERMIN	ANZAHL	ABGEARBEITET	NICHT ERLEDIGT
A-Klasse 1,5 Euro 6	A 160 d	Juni 2019	595	583	12
	A 180 d		1.484	1.454	30
A-xq 2,0 Euro5	A 160 CDI	Jän. 2022	634	68	566
	A 180 CDI		109	18	91
	A 200 CDI		4	0	4
A-Klasse 1,8 Euro 5	A 200 CDI	März 2017	384	235	149
	A 180 CDI		578	325	253
A-Klasse, 2,1 Euro 6	A 200 CDI 4M	Juni 2019	247	183	64
	A 220 CDI		178	117	61
	A 220 CDI 4M		75	61	14
	A 200 CDI		483	337	146
CLA-Klasse 1,5 Euro 6	CLA 180 d	Juni 2019	119	116	3
	CLA 180 d sb		157	157	0
CLA-Klasse 1,8 Euro 5	CLA 200 CDI	März 2017	164	93	71
	CLA 200 CDI 4M		135	102	33
CLA-Klasse, 2,1 Euro 6	CLA 220 CDI	Juni 2019	276	209	67
			538	351	187
	CLA 220 CDI 4M		412	293	119
			74	50	24
			230	193	37

MODELL	TYP	STARTTERMIN	ANZAHL	ABGEARBEITET	NICHT ERLEDIGT
CLA-Klasse, 2,1 l Euro 6	CLA 200 CDI	Juni 2019	504	341	163
			1.116	871	245
GLA-Klasse 1,5 l Euro 6	GLA 180 d	Juni 2019	1.217	1.184	33
GLA-Klasse 2,1 l Euro 6	GLA 200 CDI 4M	Juni 2019	1.335	1.021	314
	GLA 220 CDI		56	44	12
	GLA 220 CDI 4M		610	435	175
	GLA 200 CDI		939	691	248
B-Klasse 1,5 l Euro 6	B 160 d	Juni 2019	389	385	4
	B 180 d		2.033	2.003	30
B-Klasse 2,0 l Euro 5	B 180 CDI	Feb. 2022	555	42	513
	B 200 CDI		22	2	20
B-Klasse 1,8 l Euro 5	B 180 CDI	März 2017	2.707	1.582	1125
	B 200 CDI		804	502	302
B-Klasse, 2,1 l Euro 6	B 200 CDI 4M	Juni 2019	410	324	86
	B 220 CDI BE		107	74	33
	B 220 CDI 4M		88	68	20
	B 200 CDI		662	497	165
C-Klasse 2,1 l Euro 5	C 180 CDI	Jän. 2019	2.218	1.221	997
	C 200 CDI		1.573	858	715
	C 220 CDI		521	287	234
	C 250 CDI		87	43	44
	C 250 CDI 4M		282	178	104
	C 220 CDI 4M		74	55	19
	TC 180 CDI		1.698	918	780
	TC 200 CDI		1.314	644	670
	TC 220 CDI		698	403	295
	TC 250 CDI		72	31	41
C-Klasse 2,1 l Euro 6	TC 250 CDI 4M	Sept. 2018	478	282	196
	TC 220 CDI 4M		158	121	37
	C 220 d		15	9	6
	C 200 d		1.053	693	360
	C 250 d		636	504	132
	TC 220 d		51	36	15
	TC 200 d		871	623	248
	TC 250 d		959	756	203
	C 220 d Coupe		90	62	28
	C 250 d Coupe		320	231	89
	C 220 d Cabrio		55	49	6
	C 250 d Cabrio		117	98	19
	C 220 d 4M		11	8	3
	C 250 D 4M		427	355	72
TC 220 d 4M	233	171	62		
TC 250 D 4M	1.197	1.003	194		
C 220 d 4M Coupe	435	357	78		
	70	56	14		

MODELL	TYP	STARTTERMIN	ANZAHL	ABGEARBEITET	NICHT ERLEDIGT
C-Klasse 2,1 Euro 6	C 250 d 4M Coupe	Sept. 2018	40	32	8
	C 220 d 4M Cabrio		66	57	9
	C 300 E		2	1	1
C-Klasse 3,0 Euro 5	TC 300 E	Jän. 2019	23	18	5
	C 320 CDI	Jän. 2019	16	6	10
	C 350 CDI		9	3	6
	C 320 CDI 4M		107	50	57
	TC 320 CDI		27	14	13
	TC 350 CDI		12	7	5
	TC 320 CDI 4M		146	75	71
C-Klasse Coupe 2,1 Euro 5	C 220 CDI		Aug. 2019	210	97
	C 250 CDI	52		18	34
GLC-Klasse 2,1 Euro 6	GLC 220d 4M	Sept.2018	1.629	1.582	47
	GLC 250d 4M		639	606	33
	GLC 220d 4M		548	520	28
	GLC 250d 4M		469	428	41
GLC-Klasse 3,0 Euro 6	GLC 350 d 4M Coupe	Sept.2018	2	2	0
	GLC 350 d 4M		6	5	1
GLK-Klasse 2,1 Euro 5	GLK 200 CDI	März 2019	186	120	66
	GLK 220 CDI		84	51	33
	GLK 250 CDI 4M		207	133	74
	GLK 220 CDI 4M		2.937	2.029	908
GLK-Klasse 3,0 Euro 5	GLK 350 CDI 4M	März 2019	70	52	18
	GLK 350 CDI 4M BE		164	118	46
SLK-Klasse 2,1 Euro 5	SLK 250 CDI	Aug. 2021	120	14	106
E-Klasse 2,1 Euro 5	E 200 CDI	Jän. 2019	2.082	566	1516
			735	255	480
	TE 200 CDI		514	173	341
			174	71	103
	E 220 CDI		1.205	651	554
	TE 220 CDI		612	327	285
	E 250 CDI		177	91	86
	TE 250 CDI		96	49	47
	E 250 CDI 4M		349	204	145
	TE 250 CDI 4M		315	181	134
E-Klasse, 2.1 Euro 6	E 220 d Coupe	Nov. 2020	46	26	20
	E 250 d Coupe		10	7	3
	E 220 d Cabrio		43	21	22
	E 250 d Cabrio		7	4	3
	E 220 d	Aug. 2019	253	127	126
	E 250 d		10	6	4
	E 250 d 4M		112	70	42
	E 220 d 4M		52	34	18
	TE 220 d		135	59	76
	TE 250 d		9	4	5

MODELL	TYP	STARTTERMIN	ANZAHL	ABGEARBEITET	NICHT ERLEDIGT
E-Klasse, 2,1 Euro 6	TE 220 d 4M	Aug. 2019	127	80	47
	TE 250 d 4M		78	52	26
E-Klasse, 2,1 Euro 6	E 350 CDI Coupe	Jän. 2019	282	114	168
	E 350 CDI Cabrio		45	21	24
	E 300 CDI		69	34	35
	E 350 CDI		26	14	12
	E 300 CDI		22	8	14
	E 350 CDI		18	10	8
	E 350 CDI		72	25	47
E-Klasse 3,0 Euro 5	E 350 CDI 4M	Aug. 2021	295	103	192
E 350 CDI 4M	266		114	152	
TE 300 CDI	247		106	141	
E 300 BT Hybrid	9		3	6	
TE 300 BT Hybrid	9		6	3	
TE 300 BT Hybrid	58		9	49	
TE 350 CDI	48		9	39	
E-Klasse 3,0 Euro 5	TE 350 CDI	Aug. 2019	48	18	30
	TE 350 CDI		102	39	63
	TE 350 CDI 4M		168	71	97
	TE 350 CDI 4M		273	130	143
	E 300 d		3	1	2
	E 350 d		20	9	11
	E 350 d 4M		19	10	9
E-Klasse 3,0 Euro 6	TE 300 d	Aug. 2019	22	7	15
	TE 350 d		3	1	2
	TE 350 d		9	3	6
	TE 350 d		7	5	2
	TE 350 d 4M		32	11	21
E-Klasse Coupe 2,1 Euro 5	E 220 CDI	Aug. 2021	211	114	97
	E 250 CDI		115	60	55
E-Klasse Cabriolet 2,1 Euro 5	E 220 CDI	Aug. 2021	158	99	59
	E 250 CDI		57	33	24
GLE-Klasse 2,1 Euro 6	GLE 250 d 4M	Sept. 2018	46	35	11
ML-Klasse 3,0 Euro 5	ML 300 CDI 4M BE	Apr. 2022	185	37	148
	ML 350 CDI 4M		278	54	224
GL-Klasse 3,0 Euro 5	GL 350 CDI 4M BE	Apr. 2022	33	8	25
R-Klasse 3,0 Euro 5	R 300 CDI BE	Apr. 2022	18	2	16
	R 350 CDI 4M		59	14	45
	R 350 CDI 4M		92	23	69
CLS-Klasse, 2,1 Euro 6	CLS 220 d Coupe	Aug. 2019	23	15	8
	CLS 250 d Coupe		17	9	8
	CLS 250 d Coupe 4M		13	10	3
	CLS 220 d SB		14	9	5
	CLS 250 d SB		9	5	4
	CLS 250 d SB 4M		21	12	9

MODELL	TYP	STARTTERMIN	ANZAHL	ABGEARBEITET	NICHT ERLEDIGT
CLS-Klasse 2,1 Euro 5	CLS 250 CDI	Jän. 2019	89	29	60
	CLS 250 CDI sb		22	16	6
CLS-Klasse 3,0 Euro 5	CLS 350 CDI	Jän. 2019	267	91	176
	CLS 350 CDI 4M		256	124	132
	CLS 350 CDI SB		48	21	27
	CLS 350 CDI 4M SB		241	143	98
CLS-Klasse 3,0 Euro 6	CLS 350 d	Aug. 2019	6	2	4
	CLS 350 d 4M		59	25	34
	CLS 350 d Coupe		15	6	9
	CLS 350 d 4M Coupe		42	18	24
smart 0,8l, Euro 5	smart fortwo CDI	Jän. 2021	221	5	216
	smart fortwo Cabrio CDI		81	4	77
V-Klasse 2,1 Euro 6			1.046	1.010	36
Vito OM622 M1			119	119	0
Vito OM651 M1		Sept. 2018	334	334	0
Vito OM651 N1			2.021	1.843	178
V-Klasse OM651 M1			275	273	2
Sprinter OM651 N1		Feb. 2020	2.209	1.630	579
Vito OM622 N1		Okt. 2021	897	201	696
GESAMT:			62.824	41.473	21.351

Quelle: BMK

35,00 %

Das enttäuschende Abschneiden bei den freiwilligen Rückrufen ist einigermaßen verwunderlich. Kein anderer Autokonzern hatte – wie Mercedes – auf diese Karte der freiwilligen Rückrufe gesetzt und bereits beim „Nationalen Forum Diesel“ im August 2017 behauptet, gleich drei Millionen Fahrzeuge in ganz Europa freiwillig mittels Software-Update auszustatten. In Österreich war von dieser Ankündigung in der Tat wenig zu spüren.

In einem Punkt sind die betroffenen Autohalter:innen besser dran als ihre Schicksalskolleg:innen in Deutschland. Das Bundesministerium für Klimaschutz führt im Gegensatz zum KBA auch eine Liste über die freiwilligen Rückrufe, die in dieser Studie im Detail zu sehen sind.

Insgesamt musste Mercedes in Österreich 101.000 (genau 101.352) Dieselfahrzeuge wegen zu hoher Stickoxidemissionen zurückholen, entweder angeordnet (38.528) oder freiwillig (62.824). Davon sind 35.000 (genau 35.340) „nicht erledigt“, also 35 Prozent aller Rückrufe.

Tabelle 4.5-3 Gesamtbilanz Rückrufe Mercedes in Österreich

	RÜCKRUF	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT	IN PROZENT
angeordnete	38.528	24.539	13.989	36,00 %
freiwillig	62.824	41.473	21.351	35,00 %
GESAMT:	101.352	66.012	35.340	35,00 %

Quelle: BMK

4.6 Gesamt-Bilanz aller angeordneten Rückrufe in Österreich: 14 Prozent „nicht erledigt“

In Summe wurden in Österreich bisher 790.000 Dieselautos wegen zu hoher Abgasemissionen zurückgerufen. Davon sind 471.000 angeordnete Rückrufe, 66.000 freiwillige Rückrufe und 253.000 freiwillige Serviceaktionen.

Von den 471.000 Dieselfahrzeugen, die verpflichtend zurückgerufen worden sind, haben noch 66.000 kein Update bekommen. Das sind 14 Prozent aller verpflichtend zurückgerufenen Dieselautos in Österreich. Sie sind nach wie vor im Schmutzmodus unterwegs und vom Entzug der Zulassung bedroht.

Von den 66.000 freiwilligen Rückrufen sind 33 Prozent oder 22.000 „nicht erledigt“. Von den 235.000 freiwilligen Serviceaktionen sind 156.000 oder 61 Prozent noch nicht abgewickelt. In Summe sind 244.000 der insgesamt 790.000 zurückgerufenen Dieselautos nicht erledigt, das sind 31 Prozent.

Die Situation im Detail: Die 471.000 Dieselfahrzeuge, die wegen illegaler Abschaltvorrichtungen per Gesetz zurückgerufen wurden, setzen sich wie folgt zusammen. Den Anfang machten die 383.000 VW, Audi, Seat, Škoda mit dem EA 189 Motor, die im September 2015 beim VW-Abgasskandal als erste aufgefliegen sind und beliebte Automodelle wie Golf, Polo, Passat, Tiguan, Leon, A4, A5 oder Škoda Octavia betreffen.

Dann folgten 45.000 „große“ Oberklasse-Autos von Audi (A6, A8), Porsche (Cayenne) und VW Touareg sowie 38.500 Mercedes, 3.540 Opel, 156 BMW und 149 Renault, die allesamt ebenfalls wegen illegaler Abschaltvorrichtungen zu einem Software-Update verpflichtet wurden.

Die „nicht Erledigten“ teilen sich wie folgt auf:

27.500	VW Autos mit dem EA 189 Motor	7,2 Prozent
24.000	„große“ Oberklasse-Autos Audi	54 Prozent
14.000	Mercedes	36 Prozent
334	Opel	9 Prozent
65.834		14 Prozent

Die angeordneten Rückrufe von Renault (156) und BMW (149) sind zu 100 Prozent erledigt.

Die **freiwilligen Rückrufe** summieren sich auf 66.000 Autos. Davon fallen 63.000 auf Mercedes und 2.800 auf Opel. Von diesen sind 33 Prozent oder 22.000 nicht erledigt, fahren also weiterhin im Schmutzmodus. Bei Mercedes sind 34 Prozent (21.300) nicht erledigt, bei Opel 22 Prozent (620).

Bei Volkswagen und Renault liefen zudem **„freiwillige Serviceaktionen“** bei 253.000 Dieselautos, davon 235.000 bei VW und 18.000 bei Renault. Diese Autos haben zwar keine illegale Abschaltvorrichtungen, stoßen aber dennoch zu viel Abgase aus und sollen freiwillig optimiert werden. Diese Software-Updates werden während der regelmäßigen Services aufgespielt. VW hat davon 65 Prozent (152.000) „nicht erledigt“, Renault 20 Prozent (3.600).

Tabelle 4.6-1 Komplette Übersicht der Rückrufe in Österreich

MARKE	ANZAHL	ERLEDIGT	NICHT ERLEDIGT	IN PROZENT
VW KONZERN				
VW, Audi, Seat, Škoda EA 189	383.304	355.857	27.447	7,20 %
Oberklasse Audi, Porsche Touareg	44.966	20.793	24.173	54,00 %
freiwillige Serviceaktionen	235.079	82.680	152.399	65,00 %
Summe VW Konzern:	663.349	459.330	204.019	31,00 %
MERCEDES				
angeordnet	38.528	24.539	13.989	36,00 %
freiwillig	62.824	41.473	21.351	34,00 %
Summe Mercedes:	101.352	66.012	35.340	35,00 %
OPEL				
angeordnet	3.540	3.206	334	9,00 %
freiwillig	2814	2193	621	22,00 %
Summe Opel:	6.354	5.399	955	15,00 %
RENAULT				
angeordnet	149	149	0	0,00 %
freiwillige Serviceaktionen	18.000	14.400	3.600	20,00 %
Summe Renault:	18.149	14.549	3.600	20,00 %
BMW				
angeordnet (21 verschwunden)	156	156	0	0,00 %
GESAMT:	789.360	545.446	243.914	31,00 %
angeordnete Rückrufe	470.643	404.700	65.943	14,00 %
freiwillig Rückrufe	65.638	43.666	21.972	33,00 %
freiwillige Serviceaktionen	253.079	97.080	155.999	61,00 %
GESAMT:	789.360	545.446	243.914	31,00 %

Quelle: BMK

Der mit Abstand größte Brocken der Rückrufe entfällt mit 663.300 Dieselfahrzeugen auf den VW Konzern mit seinen Marken VW, Audi, Škoda, Seat, Porsche. Auf Platz zwei folgt Mercedes mit 101.000 Dieselautos. Platz drei nimmt Renault mit 18.149 Fahrzeugen ein, gefolgt von Opel mit 6.300 Rückrufen und BMW mit 156 Fahrzeugen.

Opel rief den Zafira 1,6l, den Zafira 2l, den Cascada und den Insignia 2l freiwillig zurück (2.800) und Adam und Corsa per Anordnung (3.540). Renault rief 18.000 Captur und Kadjar im Zuge freiwilliger Serviceaktionen und 149 Captur und Kadjar verpflichtend zurück. Bei BMW waren es 156 Autos der Modelle: M550d xDrive Limousine, M550d xDrive Touring, 750d xDrive und 750Ld xDrive.

5 DIE WIRKUNG VON STICKOXID AUF MENSCH UND UMWELT

5.1 Europäische Umweltagentur: 810 vorzeitige Todesfälle wären in Österreich zu vermeiden gewesen

Stickstoffoxide¹⁰ (NO_x) sind für zahlreiche negative Umwelt- und Gesundheitsfolgen verantwortlich: Einerseits indirekt über die Bildung von Feinstaub und bodennahem Ozon (Stichwort: Sommersmog), andererseits wirkt Stickstoffdioxid (NO₂) unmittelbar als sehr starkes Reizgas auf unsere Atemwege und kann entzündliche Reaktionen hervorrufen.

NO_x entstehen bei allen Verbrennungsprozessen aus dem Stickstoff und dem Sauerstoff der Luft. Besonders zahlreich und nahe an unseren Nasen sind die Verbrennungsvorgänge im motorisierten Straßenverkehr.

Aber eines ist klar: In den Abgaswolken stecken nicht nur Stickstoffoxide. Abgase sind ein komplexes Gemisch aus sehr vielen, teils sehr gesundheitsschädlichen Schadstoffen. Dazu zählen gasförmige Verbrennungsprodukte wie etwa Benzol und Kohlenmonoxid ebenso wie kleinste, ultrafeine Staubteilchen, an denen unter anderem auch Schwermetalle und krebserregende Teerstoffe anhaften können. Stickstoffoxide sind vergleichsweise leicht zu messen und dienen daher auch als Indikatoren eines weitaus komplexeren und gefährlicheren Schadstoffgemisches.

Schon lange ist bekannt, dass NO₂ reizend auf die kleinen Atemwege wirkt. So führen hohe NO₂-Belastungen zu einer Verminderung der Lungenfunktion, zum Auftreten und einer Verschlimmerung von Asthmasymptomen vor allem bei asthmatischen Kindern, bedingt durch eine Bronchienverengung, die durch die Wirkungen von Allergenen verstärkt werden kann, sowie zu einem Anstieg allergischer Reaktionen. Des Weiteren kommt es zu vermehrten Krankenhausaufnahmen und Besuchen von Notaufnahmen aufgrund von Atemwegsbeschwerden. Die tägliche Sterberate wird ebenfalls durch NO₂ erhöht (WHO 2003, 2006, 2021). Der Zusammenhang zwischen akuten NO₂-Belastungen und Atemwegserkrankungen wurde in den letzten Jahren immer offensichtlicher.

Langfristige NO₂-Belastungen zeigen ebenfalls Auswirkungen auf die Atemwege. Im Vordergrund stehen die Entwicklung von Asthma, insbesondere bei Kindern, sowie das verzögerte kindliche Lungenwachstum. Dauerhafte Exposition kann auch zu einer Erhöhung des Infektionsrisikos (Hutter et al. 2020) sowie zu chronischen Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen (Bourdrel et al. 2017). Nicht zuletzt werden Effekte auf die vorzeitige Sterblichkeit diskutiert (Faustini et al. 2014).

Laut Analysen der Europäischen Umweltagentur (2022) sind allein in Österreich 810 vorzeitige Todesfälle und 7.800 verlorene Lebensjahre auf die NO₂-Belastung (2020) zurückzuführen bzw. hätten vermieden werden können, wenn die neuen WHO-Leitlinien (siehe unten) eingehalten worden wären.

¹⁰ Stickstoffoxid ist die korrekte Bezeichnung. Im Zusammenhang etwa mit dem Dieselskandal hat sich die Abkürzung Stickoxid eingeschlichen, die in dieser Studie auch übernommen wird.

5.2 Auswirkungen des Dieselskandals: 38.000 vorzeitige Todesfälle weltweit

Wie massiv die Gesundheitsfolgen von NO_x-Belastungen sein können, zeigte sich auch in Analysen rund um den Diesel-Skandal, die unter anderem in der angesehenen Fachzeitschrift „Nature“ veröffentlicht wurden (Anenberg et al. 2017). So stießen die Dieselfahrzeuge im Jahr 2015 in den elf größten Dieselfahrzeugmärkten weltweit 13,1 Millionen Tonnen NO_x unter realen Fahrbedingungen aus. Rund ein Drittel davon (4,6 Mio. Tonnen) resultieren aus den Grenzwert-Überschreitungen der Fahrzeug-Emissionsnormen. Insgesamt 107.600 vorzeitige Todesfälle standen demnach 2015 mit NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen in Zusammenhang. Allein durch Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte resultierten rund 38.000 vorzeitige Todesfälle weltweit, davon etwa 11.400 in der EU.

5.3 Schadstoffmix oder „pures“ NO₂?

Die Beurteilung ist schwierig, ob es in den vorhandenen wissenschaftlichen Studien unabhängige Effekte von NO₂ als Gas gibt. Die Zusammenhänge zwischen NO₂ und anderen Schadstoffen sind nämlich häufig so eng, dass NO₂ möglicherweise ein Schadstoffgemisch repräsentiert. Unsere eigene Studie zum langfristigen Trend der Effektschätzer zum Sterberisiko nach akuten (tageweisen) Stickstoffdioxid-Belastungen (Moshhammer et al. 2020) legt allerdings nahe, dass dem Stickstoffdioxid zumindest teilweise – wenn nicht gar überwiegend – ebenfalls eine kausale Rolle zukommt.

Obwohl die Datenlage nicht ganz einfach zu bewerten ist, ist das NO_x-Gesundheitsproblem ebenso wie die negativen Gesundheitsfolgen durch andere verkehrsassoziierte Abgase ernst zu nehmen. Dabei darf nicht ein Schadstoff gegen einen anderen ausgespielt werden.

Lange wurden Fragen rund um Luftverschmutzung fast ausschließlich auf Feinstaub reduziert, dessen gesundheitliche Bedeutung in den 1990er Jahren oft heruntergespielt wurde. Ärzt:innengruppen haben zwar auf andere Schadstoffe wie NO_x oder Ozon hingewiesen, die im Sinne der öffentlichen Gesundheit ebenso mitbetrachtet werden müssen. Dies allerdings ohne großen Widerhall.

Erst im Zuge des Abgasskandals durch Volkswagen und Co. (2015) sind die NO_x in den vergangenen Jahren stärker ins öffentliche Bewusstsein getreten. Partikel landeten etwas im Abseits. Stimmen wurden laut, die fürchteten, dass so die Feinstaub-Problematik wieder vernachlässigt wird. In Folge wurden wiederum NO₂-Effekte relativiert – eine kontraproduktive Diskussion.

Selbst unter der Annahme, dass NO₂ „nur“ ein Indikator für verkehrsbedingte Schadstoffe sei, ist es aus gesundheitlicher Sicht unerlässlich, die Freisetzung von NO_x wie auch anderer Schadstoffe aus Kraftfahrzeugen weitestgehend zu verringern.

5.4 Neuere strengere Grenzwerte gegen Luftverschmutzung

Die 2021 veröffentlichten neuen WHO Air Quality Guidelines zeigen ganz klar: Die Folgen der Luftverschmutzung in der Außenluft wurden lange Zeit deutlich unterschätzt. Die Überarbeitung der WHO-Leitlinien war auch schon überfällig, da die letzten 2005 erstellt wurden (WHO 2006) und es seitdem viele neue Erkenntnisse in Bezug zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Luftschadstoffen gibt. Überrascht hat es daher nicht, dass die meisten Richtwerte der betrachteten Luftschadstoffe (NO₂) bzw. Luftverunreinigungen (PM₁₀, PM_{2,5}) abgesenkt wurden. Das konnte man aus der wissenschaftlichen Literatur der letzten Jahre bereits ableiten. Das Ausmaß, speziell was den NO₂-Langzeitmittelwert mit 10 µg/m³ (altes Jahresmittel 40 µg/m³) betrifft, wird allerdings viele

überraschen, manche entsetzen. Gefordert haben Organisationen wie „ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt“ seit Jahren eine Absenkung des NO₂-Jahresmittelwerts.

Nun hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für neue Grenzwerte veröffentlicht. Die darin enthaltenen Werte (speziell NO₂, PM10, PM2,5) nähern sich deutlich den neu abgeleiteten WHO-Richtwerten an (z.B. NO₂ 20 µg/m³). Dieser Vorschlag, der endlich jahrelangen medizinischen Forderungen nachkommt, kann als ein „Game-Changer in der Lufthygiene“ angesehen werden.

So viel Mut und Weitsicht der Kommission war nicht unbedingt zu erwarten gewesen. Gerechnet hätte man – wenn überhaupt – nur mit kleineren „Verschärfungen“. Es ist also ein großer, enorm wichtiger Schritt in die richtige Richtung: für einen deutlich besseren Gesundheitsschutz unserer Bevölkerung, insbesondere für Risikogruppen. Nicht zuletzt dient dies auch dem Klimaschutz.

Dieser Vorstoß ist mehr als ein mutiges Signal. Nun gilt es, diesen Vorschlag auch „durchzubringen“. Die entsprechenden Lobbys (Automobilinteressenvertretungen etc.) werden hier sicher mit sehr viel Energie gegenzusteuern versuchen. Aus umweltmedizinischer Sicht stellt das Festlegen der neuen Grenzwerte eine zukunftsweisende Politik dar, die Organisationen wie „ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt“ mit aller Kraft unterstützen werden.

Umweltmediziner und Mitautor Hans-Peter Hutter zieht folgendes Fazit: „Es steht zweifellos fest, dass Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr ein ernstzunehmendes Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung darstellen. Kleingeredet oder geleugnet wurden Studienergebnisse zu negativen gesundheitlichen Effekten von praktisch allen Luftschadstoffen lange genug. Es ist längst an der Zeit, energisch zu handeln.“

Man müsse alles unternehmen, damit unsere Luft sauber und gesund wird, so Hutter weiter: „Daher sind Maßnahmen zur Verringerung von Spitzenbelastungen ebenso wie dauerhafte Absenkungen der Schadstoffkonzentrationen zum Schutz der Bevölkerung und speziell der Kinder dringend geboten. Diese dürfen nicht nur den Straßenverkehr betreffen. Diese wichtige Schadstoffquelle muss aber jedenfalls streng erfasst werden.“

Da freiwillige Selbstverpflichtungen der Industrie bisher häufig umgangen wurden, müssen gesetzliche Regeln und Kontrollen strenger werden, fordert Hutter und schlägt vor: „Wo es die örtliche Situation erfordert, darf man vor Tempolimits und Fahrbeschränkungen bis hin zu Fahrverboten nicht zurückschrecken.“

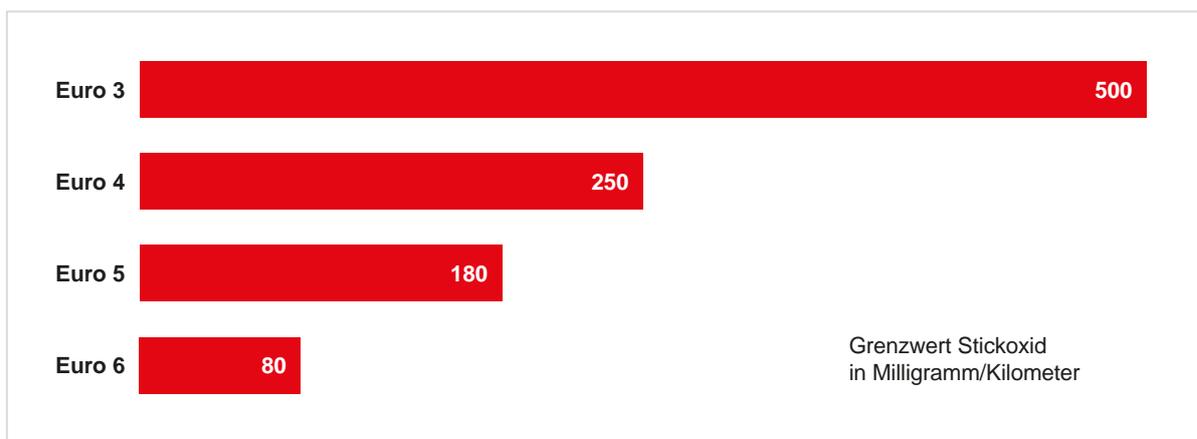
6 ABGASNORMEN, ABGASSYSTEME UND DIE TRICKS BEI DIESELAUTOS

6.1 Abgasnormen für Dieselaautos

Stickoxid ist ein Abgas, das die Lungen der Menschen schädigt, Asthma und Allergien vor allem bei Kindern verschlechtert, zur Ozon- und Feinstaubbildung beiträgt, in Kombination mit anderen Schadstoffen zu Herz-Kreislaufstörungen und in der Folge zu vorzeitigen Todesfällen führen kann. Es ist ein Schadstoff, der hauptsächlich durch den Verkehr entsteht und vorrangig von Dieselmotoren stammt. Dieses Problem wurde in den 90er-Jahren erkannt und es wurde ihm durch die Einführung von Abgasnormen für Neuwagen Rechnung getragen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Abgasnormen ändern sich alle paar Jahre und lassen immer weniger Abgasemissionen zu. Sie sollen sicherstellen, dass die Autos zum Schutz von Menschen und Umwelt immer sauberer werden. Die Abgasnormen sind durchnummeriert, von Euro 1 bis Euro 6. Aktuell halten wir bei Euro 6, die nächste, Euro 7, kommt ab 2025.

Bei Autos geht es vor allem um insgesamt vier verschiedene Schadstoffe, die bei der Verbrennung im Motor entstehen: Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM) Kohlenmonoxid (CO) und Kohlenwasserstoffe (HC). Für jedes einzelne Abgas wird ein Grenzwert festgelegt, der von Abgasnorm zu Abgasnorm sinkt, das heißt, immer strenger wurde. Die Grenzwerte werden nicht einseitig diktiert, sondern sind Ergebnis intensiver Verhandlungen. Die Autoindustrie und ihre Lobbys sind dabei stark und systematisch eingebunden. Mit Rücksicht auf die Produktionsweise der Autoindustrie wurden die Abgasnormen sehr lange vor Inkrafttreten fixiert. Man wollte der Industrie mit ihren langen Entwicklungszyklen ausreichend Zeit geben, sich auf die strengeren Vorschriften einzustellen. So wurden die Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 bereits im Jahr 2007 ausverhandelt und beschlossen. Beim Abgasskandal dreht sich alles um Stickoxid (NO_x), sodass hier die anderen Abgase vernachlässigt werden. Bezogen auf Stickoxid legen die Abgasnormen folgende Höchstgrenzen für Dieselaautos fest (Benziner haben andere Grenzwerte):

Abbildung 6.1-1 Abgasnormen und Grenzwerte für Stickoxid



Quelle: Wikipedia

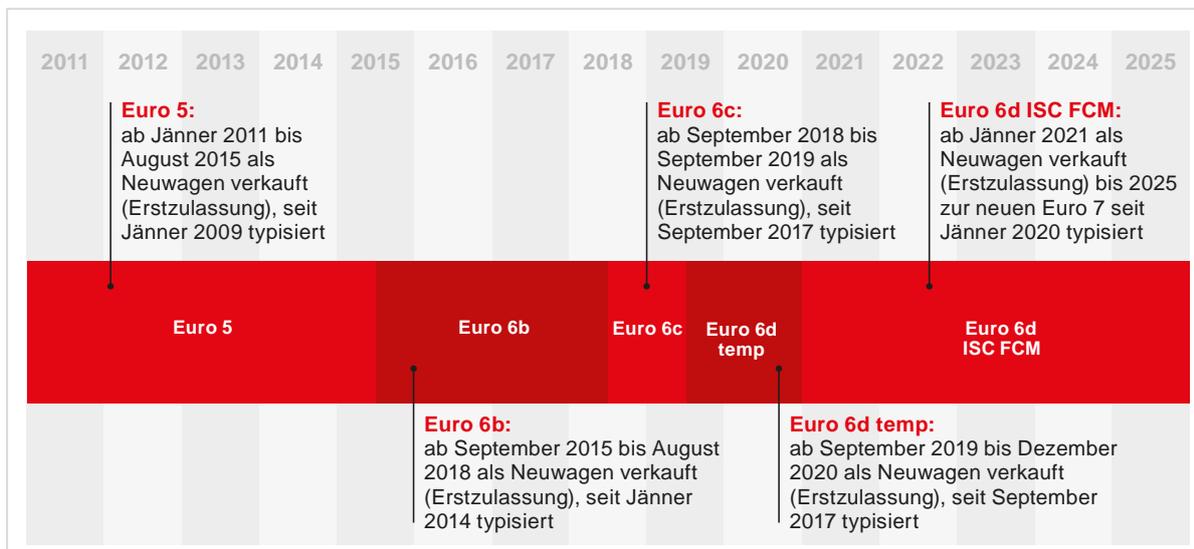
Wie man sieht, wurde die zulässige Höchstmenge für Stickoxid recht kräftig gesenkt. Bei der Abgasnorm 6 wird es kompliziert: Die Abgasnorm Euro 6 ist in Unternormen unterteilt wie: 6b, 6c, 6d-

temp oder 6d, 6d ISC FCM. Alle 6er haben denselben Grenzwert von 80 mg/km für Stickoxid. Sie unterscheiden sich aber durch die Art und Weise, wie die Autos typisiert wurden. So wurde 6b mit der älteren Messmethode NEFZ typisiert, 6c mit der realitätsnäheren Messmethode WLTP.

Bei 6d-temp war erstmals ein Straßentest nötig (Real Drive Emissions Test, RDE), bei dem der Grenzwert allerdings noch um das 2,1-Fache auf 168 mg/km und anschließend noch um das 1,43-Fache auf 114mg/km¹¹ überschritten werden durfte. Erst ab der Abgasnorm 6d ISC FCM¹² musste der Grenzwert von 80 mg/km auch auf der Straße tatsächlich eingehalten werden, also mit Typgenehmigung ab Jänner 2020 und Verkäufen seit 2021.

Beim Inkrafttreten einer Abgasnorm gibt es zwei verschiedene Zeitpunkte: einen für die Typgenehmigung und einen späteren für den Verkauf. Bevor ein Neuwagen verkauft werden kann, muss er „typisiert“ werden, das heißt der „Urtyp“ des Modells hat ein Typgenehmigungsverfahren zu durchlaufen, das der neuesten Abgasnorm entsprechen muss. Erst nach der Typgenehmigung darf das Auto in Serie gehen, also produziert und verkauft werden. Sobald die nächste Abgasnorm in Kraft tritt, darf kein Fahrzeug mehr nach der alten Abgasnorm typisiert werden. Dasselbe gilt für den Verkauf: Sobald die Verkaufsfrist einer Abgasnorm endet, dürfen nur mehr Autos auf den Markt kommen, die der neuen Norm entsprechen.

Abbildung 6.1-2 Laufzeit der Abgasnormen



Quelle: Wikipedia

Die meisten manipulierten Dieselfahrzeuge fallen in die Abgasnorm Euro 5. Diese Autos wurden zwischen Jänner 2009 und Jänner 2014 nach Euro 5 typisiert. Man nennt diesen Zeitraum auch „Baujahr“ oder „Produktionsjahr“. Zwischen Jänner 2011 und August 2015 durften nur Neuwagen mit dieser Abgasnorm Euro 5 verkauft werden.

¹¹ Nach einem EuGH-Urteil im Jahr 2018 wurden diese Konformitätsabweichungen als illegal eingestuft.

¹² ISC bedeutet In-Service Conformity. Diese Kategorie von Autos wird auch nach Erstzulassung von den Behörden stichprobenartig darauf getestet, ob sie die EU-Vorschriften erfüllt. FCM bedeutet „Fuel-Consumption-Monitoring“. Hier zeichnet das Auto den realen Verbrauch während der Fahrt auf. Man kann sie auslösen und mit den Herstellerangaben vergleichen.

Relevant für den Abgasskandal sind aber auch Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 6b. Das sind Autos, die zwischen Jänner 2014 und September 2017 typisiert und produziert wurden und von August 2015 bis August 2018 als Neuwagen verkauft werden konnten.

Eine Besonderheit sorgt mitunter für Verwirrung: Autohersteller können sich bei der Typisierung schon an die nächste, strengere Abgasnorm halten, sozusagen freiwillig. So war es beispielsweise auch möglich, ein Fahrzeug bereits im Jahr 2012 nach der Abgasnorm Euro 6 zu typisieren, obwohl in dieser Zeit erst die Abgasnorm Euro 5 vorgeschrieben war. Im Fachjargon sind das die „Vorerfüller“. Allerdings müssen diese Autos sich dann auch an die jeweils strengeren Norm-Vorgaben halten. Wenn es heißt, ein Fahrzeug der Abgasnorm Euro 6 sei manipuliert, kann es schon in der Zeit davor produziert und gekauft worden sein und nicht erst seit Inkrafttreten der Abgasnorm 6.

6.2 Typgenehmigung – was auf dem Prüfstand passiert

Die Typgenehmigung läuft nach einem genau vorgeschriebenen Prozess ab und erfolgt in zwei Teilen. Zuerst werden auf einer Teststrecke die sogenannten „Fahrwiderstände“ der zu prüfenden Autos ermittelt. Anschließend wird das Fahrzeug auf einen „Rollenprüfstand“ in ein Testlabor gebracht. Die Fahrwiderstände werden auf dem Prüfstand so eingestellt, dass das Fahrzeug den gleichen Fahrwiderständen ausgesetzt ist wie zuvor auf der Teststrecke. Erst dann beginnt das eigentliche Prüfverfahren mit einem exakt vorgegebenen Fahrzyklus.

Dieses Prüfverfahren mit dem Namen „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ (NEFZ) wurde 1992 eingeführt und war bis September 2017 für Typgenehmigungen in Europa vorgeschrieben. Im Gegensatz zu seinem Namen war das Prüfverfahren überaltert und wurde als völlig realitätsfremd kritisiert. Im Zuge des Abgas-Skandals wurde es mit September 2017 – ein Jahr früher als geplant – von einem neuen Zyklus abgelöst. Dieser heißt „Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure“ (WLTP) und bedeutet so viel wie „weltweit harmonisiertes Testverfahren für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge“.

Für alle manipulierten Dieselfahrzeuge ist der „NEFZ“ ausschlaggebend, dessen Ablauf kurz skizziert wird:

Abbildung 6.2-1 Fahrzyklus NEFZ



Es braucht keine gesonderte Fachkenntnis, um zu erkennen, dass ein 20 Minuten dauernder Test, bei dem das Auto fünf Minuten lang steht und mit einer mittleren Geschwindigkeit von 33 km/h nur

elf Kilometer fährt, ausgesprochen unrealistisch ist und das Geschehen auf der Straße nicht im Entferntesten abbilden kann.

Der gerichtlich beeedete Sachverständige Werner Tober (vgl. Tober 2017) hat in einem vielbeachteten Fachvortrag vor Expert:innen eine Vielzahl von erlaubten Tricks aufgezählt, die beim NEFZ zur Anwendung kamen. So wurde etwa die maximale Umgebungstemperatur von 30 Grad voll ausgeschöpft, damit sich der Motor schneller erwärmte. Die 12-Volt-Batterie wurde voll aufgeladen, um beim Test Energie zu sparen. Der ermittelte Verbrauchswert wurde um die maximal möglichen vier Prozent rechnerisch nach unten korrigiert.

Der angesehene Sachverständige zählte auch noch zwei illegale Methoden auf: das Abklemmen der Lichtmaschine und eine „Motorsteuerung, die sich beim Test anders verhält als auf der Straße“. Damit hat ein Techniker in ungewöhnlich einfachen Worten Abgasmanipulationen umschrieben.

6.2.1 Abgasmessungen und Abschaltvorrichtungen

Im Zuge des Testzyklus werden neben anderen Parametern auch die Abgasemissionen überprüft. Basis dafür ist die EU-Richtlinie 715/2007. Laut dieser Richtlinie sind „Abschaltvorrichtungen“ verboten. Im Absatz 10 definiert die Richtlinie, was unter „Abschaltvorrichtung“ zu verstehen ist. Sie lautet wie folgt:

„Abschaltvorrichtung“: ein Bauteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingeleiteten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Axel Friedrich, damals Leiter der Abteilung Verkehr und Lärm im deutschen Umweltbundesamt und heute wissenschaftlicher Berater (u.a. als Leiter des EKI-Instituts der DUH), war bei den damaligen Verhandlungen über Abgasnormen dabei und bringt deren Ziel auf den Punkt: „Diese Richtlinie stellt ganz klar darauf ab, dass die Abgaswerte unter normalen Bedingungen eingehalten werden müssen. Es ist ganz einfach verboten, die Emissionskontrollsysteme von irgendwelchen Parametern abhängig zu machen **und** ihre Wirksamkeit zu verringern oder auch nur zu verändern“, betont er im Interview mit den Autor:innen dieser Studie.

Dieses Ziel sieht Axel Friedrich durch die sogenannten „Erwägungsgründe“ zu dieser Richtlinie bekräftigt. Dort heißt es in Absatz 6, EU-Richtlinie 715/2007 wörtlich: „Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte ist insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxid-Emissionen bei Dieselfahrzeugen erforderlich“ (Absatz 6, EU-Richtlinie 715/2007). „Es geht bei dieser Richtlinie um die Senkung der Abgasemissionen auf der Straße und nicht auf dem Prüfstand“, fügt Friedrich hinzu.

Keine Regel ohne Ausnahmen. Auch diese Richtlinie sieht Ausnahmen vor. Ausnahmsweise sind Abschaltvorrichtungen dann zulässig, wenn nach Art. 6 Abs. 2 der Verordnung

- a. die Vorrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten,
- b. die Vorrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist,
- c. die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.

Der unter a) beschriebene Schutz des Motors (Bauteile) wird von den Autoherstellern häufig herangezogen, um Abschaltvorrichtungen wie „Thermofenster“ zu rechtfertigen. Dazu Axel Friedrich: „Diese Ausnahme war immer nur für extreme Situationen gedacht, für Nordeuropa bei minus 40 Grad oder für den Großglockner auf 3.798 Metern Meereshöhe. Das wurde in den Gesprächen damals eindeutig festgelegt.“ Im Klartext: Nur in extremen Situationen dürfen die Abgasreinigungssysteme weggeschaltet werden, nicht aber bei „normalen Temperaturen und Bedingungen“ in Europa.

6.3 Abgasreinigungssysteme in Dieselaautos

Bei den Dieselaautos kamen technisch unterschiedliche Abgasminderungssysteme zur Anwendung. Eine grobe schematische Darstellung soll helfen, wichtige Zusammenhänge zu verdeutlichen (vgl. Kolba/Ninz 2018, 31ff).

Das Grundproblem bei Dieselaautos: Bei jeder Verbrennung entstehen im Zylinder des Motors unvermeidlich vor allem vier verschiedene Abgase: Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC), Rußpartikel (PM) und Stickoxide (NO_x). Im Fokus des Dieselskandals stehen Stickoxide (NO_x), die man stets in Zusammenhang mit Ruß betrachten muss.

Im Brennraum (Zylinder) entwickeln sich bei Dieselaautos hohe Spitzentemperaturen („Selbstzünder“). Sie verbrauchen deswegen weniger Treibstoff, bilden aber höhere Mengen an Stickoxid. Dieser Unterschied ist wesentlich: weniger Treibstoff bedeutet weniger Treibhausgas CO₂, dafür aber mehr Stickoxid. CO₂ und NO_x sind wie zwei kommunizierende Gefäße, je mehr Stickoxid, desto weniger CO₂.

Wegen des hohen Luftüberschusses im Dieselmotor ist es schwierig, das entstandene Stickoxid nachträglich abzubauen. Zudem ändert sich die Produktion von Stickoxid im Zylinder ständig, nicht nur abhängig von der Spitzentemperatur, sondern auch von der Art der Einspritzung (Beginn, Verlauf, Dauer, Druck) und der Belastung des Motors (ob man Vollgas fährt oder „normal“). Am wenigsten Stickoxid entsteht, wenn im Zylinder niedrigere Temperaturen und weniger Druck herrschen.

Im Zylinder gibt es auch noch den Ruß, der sich genauso verhält wie CO₂. Bei hohen Zylindertemperaturen gibt's viel Stickoxid, aber weniger Ruß. Bei geringeren Zylindertemperaturen gibt es weniger Stickoxid, aber mehr Ruß. Im Inneren des Motors gibt es somit zwischen zwei Abgasen einen Zielkonflikt.

Zur Senkung von Stickoxid (NO_x) wurden vier verschiedene Techniken benutzt, die im Abgasskandal relevant sind (vgl. Kolba/Ninz 2018, 31ff). Hier ihre Funktionsweise in groben Zügen:

1. Das „Abgasrückführungssystem“ (AGR) ¹³
2. AGR plus Stickoxid-Speicher-Katalysator (NSK)
3. Der aufwändigere „Selective Catalytic Reduction“-Katalysator (SCR-Katalysator)
4. Kombination aus AGR und SCR-Katalysator

6.3.1 Das Abgasrückführungssystem (AGR)

Das Abgasrückführungssystem AGR ist in fast allen Mittelklasse-Autos der Abgasnorm Euro 5 eingebaut – auch in den manipulierten Fahrzeugen des VW Konzerns mit dem EA 189 Motor (VW,

¹³ Oft auch mit EGR, dem englischen Kürzel bezeichnet.

Škoda, Audi, Seat), die zwischen 2009 und 2014 typisiert und bis 2015 als Neuwagen verkauft wurden.

Es handelt sich um eine Senkung von Stickoxiden, die ohne nachgeschaltete Katalysatoren auskommt – durch Rückführung von Abgas in den Motor. Dieses einfache System schien ausreichend, um den damals in Europa für Stickoxide vorgeschriebenen Grenzwert von 180 mg/km (mg/km) einzuhalten.

Das AGR-System funktioniert – vereinfachend dargestellt – so: Die Verbrennungsluft, die im Motor entstanden ist, wird in den AGR-Kühler geleitet, dort abgekühlt und wieder in den Motor zurückgeleitet. In der Folge sinken die Spitzentemperaturen im Motor und es entsteht dort weniger Stickoxid, dafür mehr Rußpartikel.

Das Zu- und Abschalten des AGR und die Menge der Abgase, die in den Zylinder zurückgeführt werden, bestimmt die Motorsteuerung. Sie ist der Dreh- und Angelpunkt und sie ist eine Software.

6.3.2 AGR mit Stickoxid-Speicherkatalysator (NSK)

Bei den manipulierten Autos der Mittelklasse (2 Liter), die auf den amerikanischen Markt kamen, hat Volkswagen zusätzlich zur simplen AGR auch noch einen „DeNO_x-Katalysator“ installiert. In Kalifornien lag der Grenzwert für Stickoxid schon damals bei 31 mg/km, weit unter den Grenzwerten in Europa (vgl. Kolba/Ninz 2018, 35). Mit einem einfachen AGR-System wäre dieser strenge Wert keinesfalls einzuhalten gewesen.

Auch in Europa wurde der Stickoxid-Speicher-Katalysator (NSK) eingesetzt. Wie funktioniert dieses System? Dabei wird das AGR-System noch durch einen Stickoxid-Katalysator (NSK) ergänzt, der gleich hinter dem AGR-Kühler eingebaut ist. Denn der AGR-Kreislauf kann Stickoxid nur beschränkt verringern, selbst wenn er perfekt läuft. An den Innenschichten des NSK-Speicherkats wird Stickoxid festgehalten und in gewissen Abständen bei umgeschaltetem Motorbetrieb (sogenannte Fett-Peaks) über einen Katalysator gesäubert. Das Problem: Während dieser Phasen der „Regeneration“ braucht das Auto hohe Temperaturen, verbraucht mehr Treibstoff und produziert mehr Ruß.

Auch der NSK-Speicherkatalysator wird von der Motorsteuerung (= Software) gesteuert.

6.3.3 Harnstoffeinspritzung (AdBlue®) mit SCR-Katalysator

Die aufwändigere und teurere Harnstoffeinspritzung mit SCR-Katalysator wurde in den USA auch in die manipulierten Modelle der Oberklasse (Drei-Liter-Motoren) von Audi, Porsche, VW Touareg und in den VW Passat (2013) eingebaut. Auch in die Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 6 wurden SCR-Katalysatoren installiert, die ab September 2014 in Europa typisiert wurden. Vorgabe des Gesetzgebers war es, den nunmehr auf 80 Milligramm gesenkten Grenzwert für Stickoxid einzuhalten. Größere, schwere Modelle wie alle Sechs- und Achtzylinder wurden mit SCR ausgestattet, ebenso die BlueTEC-Modelle von Mercedes.

Während das AGR-System samt NSF meist direkt neben dem warmen Motor lag, wurde die Harnstoffeinspritzung mit SCR-Katalysator hinten im Auspuff-Bereich platziert, in einer etwas kälteren Zone.

Wie funktioniert dieses aufwändigere System? Das im Zylinder entstandene Stickoxid wird durch einen oder zwei hintereinander liegende Katalysatoren geführt. Bevor diese Abgase in den SCR-Katalysator strömen, wird eine wässrige Harnstofflösung (AdBlue®) dazu gemischt. Diese kommt aus einem eigenen Tank und sorgt dafür, dass sich Stickoxid in seine harmlosen Bestandteile (Stickstoff und Wasserdampf) auflöst und die Stickoxidemissionen um 90 bis 95 Prozent sinken. Es handelt sich

hier um einen chemischen Prozess, bei dem im Inneren des SCR-Katalysators unweigerlich Ammoniak mit den Stickoxiden reagiert und Stickstoff und Wasser entsteht.

Damit das Ganze funktioniert, müssen die Stickoxidmenge und die Harnstoffdosis gut aufeinander abgestimmt sein. Kommen zu viele Stickoxide in den Katalysator herein, ist das System überfordert. Auch die Harnstofflösung (AdBlue®) muss regelmäßig und in passender Menge zugeführt werden. Auf die Dosis kommt es an: Mit zu wenig AdBlue® funktioniert die Auflösung nicht. Bei zu viel AdBlue® besteht die Gefahr, dass das giftige Ammoniak („Ammoniak-Schlupf“) aus dem Auspuff heraustritt.

Fazit: Die Einspritzung muss sehr präzise sein und die Harnstofftanks müssen entweder groß genug sein oder in regelmäßigen Abständen nachgefüllt werden.

Damit ist der Kampf gegen das Stickoxid aber noch keineswegs gewonnen. Wieder spielt die Temperatur die Hauptrolle. Unter einer Abgastemperatur von 200 Grad Celsius („Backofentemperatur“) tut sich im SCR-Katalysator gar nichts und der chemische Prozess findet nicht statt.

6.3.4 Kombination von AGR und SCR, AGR und NSK

Um den strengeren Grenzwert der Abgasnorm Euro 6 einhalten zu können, setzte Volkswagen beim Nachfolgemotor für den EA 189, den EA 288, eine Kombination von AGR und SCR sowie von AGR und NSK ein. Aus jenem Dokument, das den Dialog zwischen Zulassungsbehörde KBA und VW im Oktober 2015 wiedergibt (vgl. Pressemitteilung DUH 4/2021), geht genau hervor, wie das funktioniert.

Solange der SCR-Katalysator eine Temperatur unter 200 Grad hat und die chemische Zerlegung des Stickoxids nicht funktionieren kann, übernimmt die AGR und versucht, durch Senkung der Spitzentemperaturen im Motor das Entstehen von zu viel Stickoxid zu verhindern. Sobald der SCR-Katalysator die richtige Abgastemperatur über 200 Grad erreicht hat, übernimmt er die Bekämpfung des Stickoxids, während die AGR zurückgenommen wird. Damit fährt das Auto in zwei verschiedenen Betriebsmodi: Betriebsmodus A, wenn die AGR arbeitet, Betriebsmodus B, wenn hauptsächlich der SCR übernimmt.

Für die Typgenehmigung am Prüfstand ergibt sich daraus ein Problem. Bei der kurzen Testphase (auch der neue Fahrzyklus WLTP dauert nur 33 Minuten) ist nicht gewährleistet, dass der SCR die nötige Backofentemperatur erreicht, sodass er auch zum Einsatz kommt. Daher hat man für den Prüfstand ausgemacht, zuerst stets mit AGR zu fahren und – 15 Minuten nach Start des Zyklus – auf SCR umzuschalten. Damit gibt es wieder zwei verschiedene Abschalttechniken: Auf dem Prüfstand wird nach Zeit geschaltet, im Straßenbetrieb abhängig von den Abgastemperaturen.

In dem zitierten Dokument wird bezweifelt, dass diese Art der Abschalteinrichtung zulässig ist. Volkswagen argumentierte damals damit, dass sich durch diese zwei verschiedenen Betriebsmodi an den Abgasemissionen nichts ändern würde.

Gesteuert wird dieses System ebenfalls wieder durch eine Software, durch die Motorensteuerung.

6.4 So wurde beim AGR-System getrickt

Das Grundschema der Trickserien bei AGR- und SCR-Systemen war stets das gleiche: Die Motorsteuerung sorgte dafür, dass die eingebauten Abgasreinigungssysteme nur bei der Typgenehmigung am Prüfstand voll aktiviert waren. Im Fahrbetrieb auf der Straße wurden sie entweder teilweise oder komplett ausgeschaltet, sodass das Abgas (Stickoxid) ungehindert in die Luft geblasen wurde.

Der spezielle Trick beim AGR-System: Die Motorsteuerungs-Software schaltete das AGR-System einfach weg. Es wurde darauf verzichtet, die dreckige Luft im Zylinder in den AGR-Kühler zu schicken und von dort wieder retour. Verringert wurde der Einsatz der AGR (AGR-Rate) selbst, aber auch die zurückgeführte Abgasmenge. Die Software der Motorsteuerung legte von vornherein ganz bestimmte Parameter fest, bei denen die AGR entweder ganz oder teilweise weggeschaltet wurde. Ein Parameter war beispielsweise die Außentemperatur. Die Software definierte, dass die AGR immer nur zwischen 15 und 33 Grad voll zugeschaltet wird (innerhalb eines sogenannten „Thermofensters“) und dann nicht mehr oder nur teilweise. Weitere Parameter sind die Geschwindigkeit (ab 130 km/h) oder die Meereshöhe (ab 1.000 Metern).

Bei Fiat war es eine Zeituhr: 22 Minuten lang funktionierte die Abgasreinigung mit dem NSK, ab dann wurde die Funktion des NSK-Speichers ausgeschaltet – die AGR ab einer Umgebungstemperatur von zehn Grad. Entscheidend für die Illegalität ist in allen Fällen, dass diese Parameter nicht nur in der Software fixiert (definiert) sind, sondern dass sie auch im realen Betrieb die Abgasreinigung verringern, ändern oder aktivieren. Denn das ist verboten.

Volkswagen ist innerhalb dieser Gruppe ein Spezialfall. Bei den EA 189 Motoren, die als Erste im September 2015 aufflogen, waren zwei komplett verschiedene Betriebsmodi eingebaut worden, der saubere Modus „1“ für den Prüfstand (Typgenehmigung) und der schmutzige Modus „0“ für die Straße. Diese Autos starteten jedes Mal im Saubermodus, schalteten aber blitzschnell in den Schmutzmodus um, sobald das Auto aufgrund der Lenkmanöver erkannte, dass es auf der Straße fuhr.

Außer Streit steht, dass diese Art von Abschaltvorrichtung, die in VW Dieselaautos mit dem Motor EA 189 eingebaut wurde, illegal ist. Das hat die deutsche Zulassungsbehörde KBA bereits im Oktober 2015 – wenige Tage nach Ausfliegen des Dieselskandals – eindeutig und zweifelsfrei gegenüber Volkswagen festgestellt (vgl. Pressemitteilung DUH 2021). In einem Dokument sind Mails zwischen KBA und Volkswagen und Sitzungsergebnisse aus diesen Tagen verschriftet, in denen das KBA-Punkt für die Ansicht der VW-Rechtsanwälte zerpfückt, dass diese Abschaltungen nach EU-Recht zulässig seien. Allerdings wurde diese klare Einstufung des KBA als illegale Abschaltvorrichtung nicht publiziert, sondern geheim gehalten. Und so konnten und können dieselben VW-Rechtsanwälte in der Öffentlichkeit und vor Gericht an der längst widerlegten Rechtsauffassung festhalten, wonach diese Abschaltvorrichtungen nach EU-Recht legal seien. Erst im April 2021 gelangte dieses brisante Dokument an die Öffentlichkeit, sechs Jahre danach. Zu verdanken ist seine Veröffentlichung der Hartnäckigkeit und dem Geschick der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und ihrer Rechtsanwälte, denen es in zwölf Rechtsverfahren schließlich doch noch gelungen ist, es ungeschwärzt „herauszuklagen“.

Das KBA ließ diese illegale „Umschaltlogik“ von VW auch nicht als Ausnahme von der Regel gelten. Und zwar deshalb, weil VW „das Vorliegen eines solchen Ausnahmetatbestandes nicht vorgetragen hatte“ (Pressemitteilung DUH 4/2021). Im Klartext: Volkswagen hatte nicht einmal den Versuch unternommen, die „Umschaltlogik“ mit dem Bauteileschutz zu argumentieren.

Nicht zu vergessen ist, dass der inzwischen wieder abgetretene VW-Konzernchef Herbert Diess in seinem legendären Auftritt bei ZDF-Moderator Markus Lanz am 18. Juni 2019 (vgl. Diess 2019) wörtlich eingestanden hatte: „Das, was wir gemacht haben, war Betrug, ja.“

Mit dem Auftrag, diese „Umschaltlogik“ im Zuge verpflichtender Rückrufe zu entfernen, gab das KBA Volkswagen die Chance, diese Autos in einen legalen Zustand zu versetzen.

Ganz anders als bei VW-Autos mit dem EA 189-Motor lief es bei Dieselaautos anderer Hersteller ab, die ebenfalls mit einem AGR-System arbeiten. Sie machten das Zu- und Wegschalten der AGR von den Außentemperaturen abhängig und installierten die sogenannten „Thermofenster“. Dabei achteten sie darauf, dass bei Außentemperaturen zwischen 20 und 30 Grad die AGR stets voll zugeschaltet war und die Grenzwerte locker eingehalten werden konnten. Da 20 bis 30 Grad genau jene

Temperaturen sind, die am Prüfstand während des Testzyklus herrschen, sind einwandfreie Abgasergebnisse vorprogrammiert. Im Straßenbetrieb braucht man nicht extra auf einen anderen Betriebsmodus umzuschalten. Man kann sich darauf verlassen, dass außerhalb dieser „Thermofenster“ – bei entsprechend niedrigeren Außentemperaturen – die AGR teilweise oder komplett heruntergefahren wird. Damit können die Hersteller argumentieren, dass hier nicht aktiv umgeschaltet wird. Die „Thermofenster“ seien ja stets dieselben, sowohl auf dem Prüfstand wie auch im Straßenbetrieb. Mit diesem Argument, dass die „Thermofenster“ beim Test und auf der Straße unverändert und dass sie zum Schutz der Bauteile notwendig seien, war Mercedes gegenüber der Untersuchungskommission „Volkswagen“ im Jahre 2016 zunächst auch erfolgreich durchgekommen.

Später, beim Software-Update, haben sich KBA und Volkswagen dieser Argumentation angeschlossen.

6.5 So wurde beim SCR-Katalysator getrickt

Die Schummelei beim SCR-Katalysator ist einfach erklärt: Man hat von vornherein nicht die notwendige Dosierung von Harnstoff (AdBlue®) eingespritzt, sodass die geplante chemische Zerlegung von Stickoxid in seine harmlosen Bestandteile gar nicht oder nicht ausreichend stattfinden konnte und viel zu viel Stickoxide durch den Auspuff in die Luft geschleudert wurde. Statt einer Harnstoffzumischung von fünf Prozent des Dieserverbrauchs wurde lediglich ein Prozent zugemischt.¹⁴

Die Gründe dafür, warum sowohl in Europa als auch in den USA die Dosierung von Harnstoff verringert wurde, sind im Marketing bzw. im Absatz- und Gewinnstreben zu finden. Einerseits sollten die AdBlue®-Tanks nicht allzu groß sein, weil sie auf Kosten des Kofferraums Platz benötigen und den Kaufpreis erhöhen. Andererseits wollte man es den Kund:innen ersparen, das klebrige Zeug regelmäßig und eigenhändig nachfüllen und zahlen zu müssen. In den USA, wo Diesel keine Rolle spielte, wollte Volkswagen mit „clean diesel“ groß ins Geschäft kommen, um seinen Konkurrenten Toyota auf dem Weltmarkt zu überholen. Da wollte man es nicht riskieren, potenzielle Kund:innen mit solch schmutzigen Auflagen zu verprellen. Die Lösung: Man installierte viel zu kleine Tanks und verringerte die Zuspritzdosis für AdBlue®. So reichten selbst diese kleinen Tanks bis zum nächsten Service, wo sie von den Kfz-Mechaniker:innen nachgefüllt werden konnten, ohne die Kund:innen zu belästigen. Die Gesundheit der Menschen und die Umwelt blieben auf der Strecke.

Man halte sich vor Augen: Ein an und für sich funktionierendes Abgasreinigungssystem wird aufwändig entwickelt, zertifiziert, produziert, eingebaut, massiv beworben, stolz in der Welt herumgereicht und sogar prämiert. Gleichzeitig setzt man alles daran, es gleich wieder außer Kraft zu setzen.

So verschieden die Manipulationen der Abgasreinigungssysteme ablaufen, eines haben sie stets gemeinsam: Sie werden von einer Software gesteuert, von der Motorsteuerung. Und diese Motorsteuerung wird nicht von den Autoherstellern selbst erzeugt, sondern von speziellen Zulieferern. Der Augenblick ist gekommen, sich mit ihnen zu befassen.

¹⁴ Beispiel: Wenn das Auto pro 100 km sechs Liter Diesel verbraucht, sind pro 1.000 km drei Liter Harnstoff nötig, also 5 Prozent von 60 Liter Diesel. Es wurden aber nur 1 Prozent dazu gegeben, also 0,6 Liter pro 1.000 km.

6.6 Die Rolle der Motorsteuerung und der Zulieferer

Dreh- und Angelpunkt für alle Manipulationen ist stets die Software, die Motorsteuerung. Diese wird nicht von den Autoherstellern selbst produziert, sondern von Zulieferfirmen wie etwa Bosch, Conti, Delfi und ZF Friedrichshafen.

Es liegt im Wesen von Software-Steuerungen, dass man damit Parameter definieren kann. Mit einer Software ist es möglich, ein AGR-System temperaturabhängig abzuschalten, es von einer gewissen Geschwindigkeit oder der Meereshöhe abhängig zu machen. Man kann damit auch die Einspritzdosis für AdBlue® verändern.

Insgesamt haben Softwarespezialist Felix Domke und Axel Friedrich vom EKI der DUH bisher 13 verschiedene Abschaltvorrichtungen in Motorsteuerungs-Softwares nachgewiesen.

Felix Domke ist laut Eigendefinition „ein Spezialist im Auseinandernehmen von Software, die andere geschrieben haben“, wie er im Interview mit den Autor:innen betonte. Domke hat die Software von drei manipulierten Fahrzeugen untersucht: eines EA 189 Motors von VW, den Opel Zafira und den Mercedes E 360 T. Mit einer Reihe von Tools ist es ihm gelungen, in das Innere dieser an sich geheim gehaltenen Software der Motorsteuerungen einzudringen. Motorsteuerungen sind sehr komplex und umfassen bis zu 20.000 Variable. Die erste Herausforderung ist, die entsprechenden Blöcke für SCR oder AGR in dieser Software zu finden. Eine AGR ist ebenfalls sehr komplex und kann über 100 Parameter haben. Davon muss man jene Handvoll herausfiltern, die relevant ist.

Beim Opel konnte der Softwareexperte erkennen, dass in der Software eine Außentemperatur zwischen +17 und +35 Grad Celsius hinterlegt war. Die Analyse der Software allein genügt aber nicht. Um zu sehen, ob das Auto bei diesen Parametern tatsächlich reagiert, muss man mit ihm auch fahren und die tatsächlichen Abgasemissionen messen. Erst so merkt man, ob die Softwareanalyse mit dem realen Fahrverhalten übereinstimmt. Im Falle des Opel fand Domke die Bestätigung, dass der SCR weniger gut funktioniert, wenn die Dosierung des Harnstoffs auf den Online-Modus umgeschaltet ist, so Domke weiter im Interview.

Beim E 350 Mercedes, dessen Software Domke im Auftrag der DUH analysierte, ist der Abgasmassenstrom der Hauptgrund für Abschaltungen, also das, was an Abgasen vom Zylinder in den SCR-Katalysator kommt. Bei Tempo 130 km/h auf der Straße wird der Abgasmassenstrom im SCR so groß, dass die viel zu kleinen Harnstoff-Tanks nicht ausreichen, es abzubauen. Die Software fängt diese Situation ab und regelt die SCR-Reinigung herunter. Domke einschränkend: „Es gibt V-Klassen, die sich genauso verhalten wie der E 350. Es gibt aber auch V-Klassen, die sich anders verhalten.“ Insgesamt hatte Domke den Eindruck: „Da wird sehr freizügig abgeschaltet“ (vgl. Interview 2022).

Es gibt aber noch einen Grund, warum es schwierig ist, Manipulationen nachzuweisen. Die Software kann dafür sorgen, dass ein Parameter, obgleich er in dieser Software hinterlegt ist, dann doch nicht greift. Die Software ist in diesem Fall „ausbedatet“ oder „totbedatet“. Axel Friedrich bringt es auf den Punkt: „Alte Codes liegen als Leichen weiter drin in der Software und wurden nicht entfernt.“

Erschwerend kommt hinzu, dass ein und dieselbe Software nicht bei allen Autos gleich wirkt. Denn die konkreten Parameter werden für jeden Autotyp anders definiert, selbst beim EA 189 Motor von VW. Die von einer Zulieferfirma entwickelte Software der Motorsteuerung muss an jedes einzelne Automodell angepasst werden. Diesen Anpassungsprozess nennt man „Kalibrierung“. Der Autohersteller legt dabei die exakten Parameter fest, die spezifischen Außentemperaturen, Geschwindigkeiten oder den Atmosphärendruck.

Dieser Prozess, der zwischen Zulieferfirmen und Autoherstellern beim Kalibrieren in Gang kommt, ist ein eng abgestimmter. Es ist eine höchst komplizierte, bis ins letzte Detail fix festgelegte Prozedur, die strengen Normen unterworfen ist und spezielle Zertifizierungsprozesse durchlaufen muss.

Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, allfällige Manipulationen innerhalb dieses Prozesses voreinander zu verbergen. Und daher auch nicht überraschend, dass so gut wie alle Zulieferfirmen von Motorsteuerungssystemen in den Strudel des Abgasskandals gerieten.

Beim Verkauf des Autos ist es jedoch der Autohersteller, der dem Kunden bzw. der Kundin mit seiner Unterschrift bestätigt, dass das verkaufte Auto eine Typgenehmigung hat, sprich, genau mit jenem Ur-Modell übereinstimmt, das typisiert wurde. Der Hersteller weist damit nach, dass das Auto den Normen der EU entspricht. Dafür gibt es ein eigenes Dokument, die „Konformitätsbescheinigung“ oder „Certificate of Conformity“ (CoC). Das CoC ist vom Autohersteller unterschrieben und nicht vom Zulieferer.

Im Zusammenhang mit dem Abgasskandal wurde die enge Verzahnung zwischen der Zulieferfirma Bosch und den meisten Autoherstellern im November 2022 durch mehrere Dokumente belegt, die von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) veröffentlicht und an die Behörden weitergeleitet wurden (Pressemitteilung DUH 2022).

Das erste Dokument betrifft den 2. Oktober 2015, kurz nach Platzen des VW-Dieselskandals. An diesem Tag ließ sich der Vorstand des Zulieferers Robert Bosch berichten, wie viele unterschiedliche Bosch-Systeme für welche Automobilhersteller mit welchen Umschaltparametern entwickelt wurden. Heraus kamen insgesamt 44 Funktionen für nahezu alle größeren Automobilhersteller. 33 betreffen Dieselaautos mit AGR- und SCR-Abgasreinigungssystemen. Gleich zu Beginn listet Bosch Kunden auf, denen sie Systeme für „Übermäßige Harnstoffdosierreduzierung über Bauteilschutzgründe hinaus“ geliefert hat. Diese Kunden werden beim Namen genannt: VW, Mercedes¹⁵, Fiat, BMW, PSA, Dai, JLR, Isuzu, Chy, Hino, Yanmar und RSA. Für die DUH und Rechtsanwalt Remo Klinger beweist dies, dass man bei Bosch schon damals wusste, was man in rechtlicher Hinsicht tat, und dass diese übermäßige Senkung der Harnstoffdosis nicht mit dem Schutz der Bauteile zu rechtfertigen war.

Noch viel brisanter sind zwei Protokolle von Arbeitskreissitzungen am 14. September 2006 und im November 2009, an denen Bosch, Audi, VW, Mercedes und BMW teilgenommen haben. Darin äußern die vier Autohersteller und Bosch-Kunden den Wunsch nach einer Funktion, die in bestimmten Betriebsbereichen geringere Umsätze der Harnstoffdosierung erreicht. Als Beispiel dafür wird explizit die temperaturabhängige Umschaltung vom Prüfmodus in den realen Straßenmodus bei Dieselfahrzeugen mit SCR beschrieben. Bosch weist laut Protokollen wiederholt darauf hin, dass Applikationen dieser Art nicht mit rechtlichen Vorgaben in Einklang stehen. Für DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch steht damit fest, dass es sich um eine „Auftragsarbeit von Bosch für die vier größten Automobilunternehmen in Deutschland“ handelt (vgl. Pressemitteilung 2021).

Noch ein Punkt ist hier hervorzuheben: Bereits im Jahr 2006 war das aufwändigere Abgastechniksystem mit dem SCR-Katalysator bekannt bzw. wurde bereits implementiert. Es war schon damals die bessere Alternative zum einfachen AGR-System. Besser, aber teurer. Weshalb es nur in die größeren und teureren Autos eingebaut, aber sofort wieder gedrosselt wurde.

Noch eines belegen diese Protokolle: Der Ursprung des Abgasskandals ist demnach auf September 2006 zurückzuführen (vgl. Pressemitteilung DUH 2021).

¹⁵ Das Dokument bezieht sich auf Daimler. In dieser Studie ist durchgängig von Mercedes die Rede, selbst wenn die aktuelle Firmenbezeichnung Mercedes-Benz lautet.

All diese Dokumente zeigen, so Resch weiter, „dass Dieselgate nicht durch einzelne VW Ingenieure ohne Kenntnis des Vorstandes zustande kam, sondern durch die Profitgier der vier größten Automobilunternehmen Deutschlands“.

Dass es bei den Abgassystemen Absprachen zwischen den Konzernen gegeben hat, ist durch die Mitte 2021 verhängten EU-Kartellstrafen eindeutig belegt. Allen vier deutschen Herstellern Volkswagen, Audi, Mercedes und BMW wurde illegale Kartellabsprache nachgewiesen – über die (kleine) Größe der AdBlue®-Tanks und die verzögerte Einführung von Partikelfiltern bei Ottomotoren. Insgesamt wurden Kartellstrafen von 875 Millionen Euro über VW, BMW und Audi verhängt. Nur Mercedes kam straffrei davon, weil der Konzern mit dem Stern beim Wettrennen um den Kronzeugen-Status Volkswagen abhängen konnte.

6.7 So liefen die Updates in Europa

6.7.1 Updates bei Autos mit AGR

Weder Volkswagen noch andere Autokonzerne mussten bisher offenlegen, was beim Software-Update genau passiert. Bei VW Autos mit EA 189 Motoren wäre zu erwarten gewesen, dass die „Umschaltlogik“ entfernt wird und die Abgasreinigung (AGR) nun auch auf der Straße ständig zugeschaltet bleibt, die Autos also im Saubermodus auch auf der Straße fahren.

Solche Erwartungen waren wohl naiv. Aus den internen Unterlagen zur Freigabe der Software-Updates für EA 189 Fahrzeuge von VW (vgl. „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA189“ 2015) geht eindeutig hervor, dass diese Autos beim Software-Update „Thermofenster“ einbauen durften. Das AGR-System war demnach immer nur bei warmen Außentemperaturen zwischen +15 und +33 Grad Celsius voll aktiv. Sinkt das Thermometer unter +15 Grad oder steigt es über +33 Grad, wird das AGR schrittweise weggeschaltet und die Luft entsprechend verpestet.

Für Deutschland und Österreich bedeutet dies, dass VW Autos mit EA 189 Motoren auch nach dem Software-Update den Großteil des Jahres mit gedrosselten Abgasreinigungssystemen unterwegs sind. Dazu noch später.

Auf Österreich wirkt sich ein weiterer Faktor gravierend aus, den das KBA dem Volkswagenkonzern für die EA 189 Autos gewährt hat. Die deutsche Zulassungsbehörde KBA hat VW lediglich vorgeschrieben, dass die AGR bis zu 1.000 Meter Meereshöhe zuzuschalten ist. Ab dann wird sie abgeschaltet, greift nicht mehr und lässt das schädliche Stickoxid ungehemmt in die frische Bergesluft hinaus. Für ein bergiges Tourismusland wie Österreich mit 136 Orten und Erholungsgebieten über dieser Grenze ergeben sich daraus zusätzliche Probleme, zumal auch die Autos der Gäste eine Rolle spielen.

Was bei den anderen Automarken mit AGR-Systemen beim Software-Update passiert ist, kann ohne Kenntnis des Quellcodes nicht nachvollzogen werden. Es gibt Hinweise darauf, dass die bereits bestehenden „Thermofenster“ beim Update etwas weiter gemacht wurden und das Wegschalten der AGR erst bei 15 oder zehn Grad beginnt und nicht schon bei 17 Grad. Eine zweite Variante wäre, dass das stufenweise Abschalten in kleineren Schritten passiert und bei tieferen Temperaturen aufhört als bisher. Kurzum: Es ist naheliegend, dass die „Thermofenster“ etwas gespreizt oder ausgeweitet wurden.

Der Grund, warum die AGR nicht das ganze Jahr lang eingeschaltet werden, liegt für Axel Friedrich vom EKI der DUH auf der Hand. „Die AGR ist eine billige Lösung, die von vornherein nicht dazu taugt, rund um die Uhr zu funktionieren, geschweige denn ein ganzes Autoleben.“

6.7.2 Updates bei Autos mit NSK und SCR-Katalysator

Die einfachste Lösung bei Dieselaautos mit SCR-Katalysatoren ist es, jene Dosis an Harnstoff zuzuführen, die ursprünglich für SCR-Katalysatoren vorgesehen war, also die Fünf-Prozent-Regel tatsächlich umzusetzen. Fünf Prozent des Dieserverbrauchs an AdBlue® sind zuzumischen und nicht nur ein Prozent wie bisher. Das würde bei einem Dieselmotor mit einem Sechs-Liter-Verbrauch pro 100 km bedeuten, alle 1.000 km drei Liter AdBlue® nachzutanken. Diese Änderung der Dosierung könnte mit Hilfe der Software sehr einfach bewältigt werden.

Das ist aber nur ein Teil der Lösung (vgl. Kolba/Ninz 2018, 39). Selbst bei der richtigen Dosis kann die SCR-Technik nur bei ausreichend hohen Temperaturen wirklich funktionieren. Die Schlüsselfrage ist, ob auf diese Weise der Stickstoffausstoß auch im Winter bei kaltem Motor oder niedriger Last (Kriechverkehr oder Stopp-and-go in der Stadt) gesenkt werden kann. Möglicherweise muss durch den Einbau zusätzlicher Wärmespeicher für die nötige Hitze im SCR-Katalysator gesorgt werden. Erschwerend kommt ja hinzu, dass die SCR-Katalysatoren motorfern angebracht sind, dort, wo sich kalte Außentemperaturen am stärksten niederschlagen. Ein wichtiger Punkt ist, ob der Zustrom von Abgasen in den SCR-Kat jederzeit optimal so gesteuert werden kann, dass der Kat auch imstande ist, diesen Abgasstrom zu bewältigen.

Bei den NSK-Speicherkats ist davon auszugehen, dass die Intervalle verkleinert wurden, in denen sich der Speicherkat selbst reinigt. Im Fachjargon: Der „purge“ wird erhöht.

6.8 Die Folgen der Software-Updates für Autofahrer:innen

Die Folgen der Software-Updates hängen vom Abgasreinigungssystem des eigenen Fahrzeugs ab. Die meisten manipulierten Autos der Abgasnorm Euro 5 mit dem EA 189 Motor haben ein AGR-System eingebaut. Nach einem Software-Update und einer damit verbundenen höheren Zuschaltung der AGR kann es vorkommen, dass die Teile dieses Systems rascher kaputtgehen und teure Ersatzinvestitionen getätigt werden müssen. Ein AGR-Ventil kann durchaus 2.000 Euro kosten. Axel Friedrich vom EKI der DUH hat anhand einer deutschen Pannenstatistik herausgefunden, dass die Reparaturen in diesem Bereich tatsächlich zugenommen haben. Dass dies durch die Software-Updates verursacht wurde, ist nicht belegt. Auch die Umfragen der österreichischen Verbraucherschutzorganisationen VKI und COBIN claims bei betroffenen Autohalter:innen bestätigen Probleme nach den Software-Updates.

In Österreich stellte der Verein für Konsumenteninformation (VKI) im Herbst 2017 bei einer Erhebung fest, dass 3.600 von 9.000 Fahrzeughalter:innen nach dem Software-Update über negative Veränderungen berichteten (vgl. Kolba/Ninz 2018, 94), immerhin 43 Prozent der Befragten. Die meisten (1.800) meldeten einen höheren Kraftstoffverbrauch, gefolgt von Leistungseinbrüchen im oberen oder unteren Drehzahlbereich (1.400). Genauso viele Personen (1.400) fanden, dass der Motor „nagelt“ oder „ruckelt“. 650 meldeten Probleme bei der Abgasrückführung und 500 Teilnehmer:innen stellten eine schnellere Verrußung des Partikelfilters fest.

Volkswagen stritt derartige Probleme zunächst strikt ab. Im Mai 2017 räumte der damalige VW Markenchef und spätere VW Konzernchef Herbert Diess erstmals auch offiziell ein, dass es Probleme gibt. Im Interview mit der österreichischen Fachzeitung AUTO-Information schränkt er ein: „Weniger als ein Prozent ist unzufrieden mit den Maßnahmen, alle anderen sind mit der Umrüstung einverstanden“ (vgl. AUTO-Information 2017).

Der Strom von Beschwerden hörte nicht auf. Ein Jahr später, Mitte 2018, stellte die Plattform für Sammelklagen COBIN claims nach einer Umfrage bei 450 Halter:innen von VW Autos mit dem EA 189 Motor fest: 67 Prozent der Autos waren nach dem Update schadhaft, 16 Prozent der Befragten

berichteten sogar von massiven Problemen. Die Bandbreite reichte von ärgerlichem Lüftergeräusch wegen überhitzender Motoren bis hin zu Fahrzeugen, die im Verkehr liegen blieben und zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führten (vgl. Presseaussendung COBIN claims, 2018).

„So ein Auto würde ich nie kaufen“, war der Tenor der Befragten. 91 Prozent der Teilnehmer:innen hatten bereits ein Software-Update durchführen lassen. Immerhin sechs Prozent weigerten sich aus Furcht vor Schäden, dieser behördlich angeordneten Maßnahme Folge zu leisten. Allesamt fürchteten sie einen drastischen Wertverlust der Autos. Kaum jemand wollte seinen Wagen verkaufen, weil der Preis zu niedrig war.

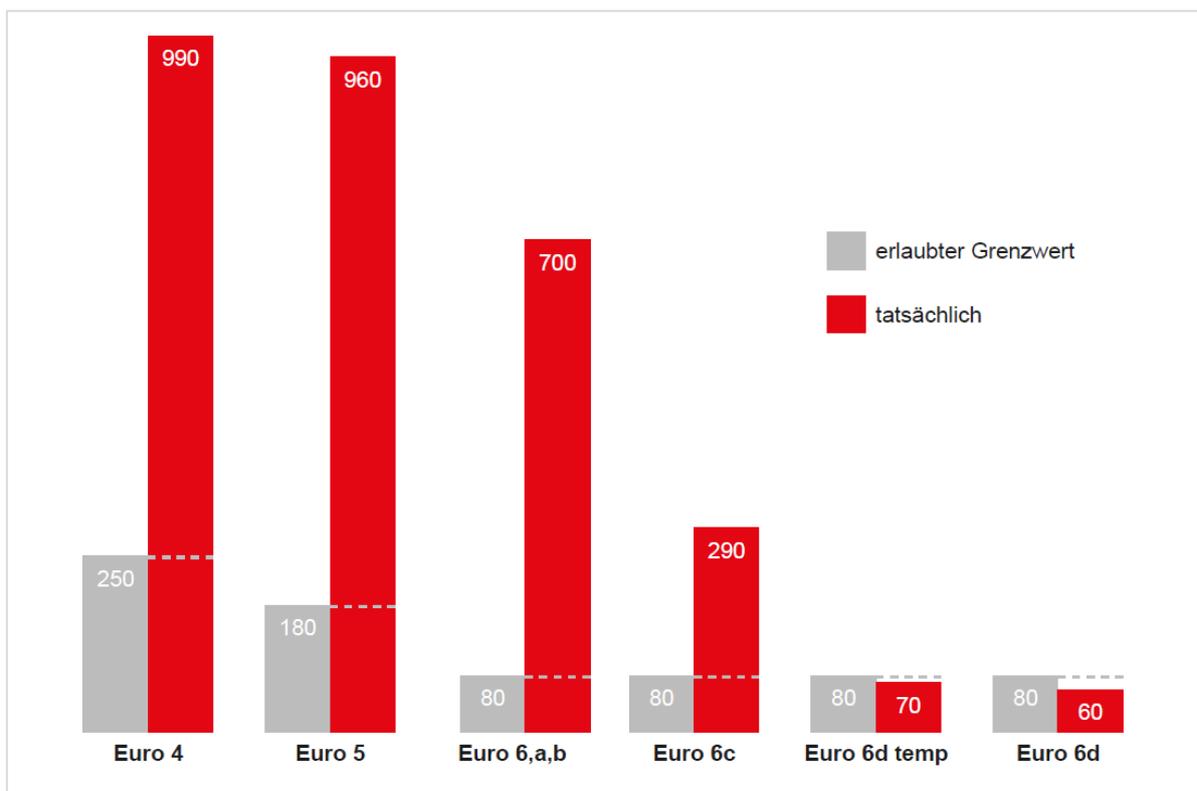
Die größeren Oberklasse-Autos (Drei- und Vier-Liter) haben meistens ab 2012 den SCR-Katalysator eingebaut, insbesondere wenn sie nach der Abgasnorm Euro 6 typisiert wurden. Hier ist das Problem ein anderes: Für sie bedeutet eine höhere Dosis Harnzusatzstoff jedenfalls, mehr AdBlue® kaufen und tanken zu müssen. Das Mindeste wäre, die betroffenen Autohalter:innen darüber zu informieren.

7 AUSWIRKUNGEN DER MANIPULATIONEN UND UPDATES AUF DIE LUFT

7.1 Amtlich bestätigt: Grenzwerte weit überschritten

Das Umweltbundesamt führt eine amtliche Statistik darüber, wie viel schädliches Stickoxid tatsächlich von den Autos ausgestoßen wird. Als Konsequenz des Abgaskandals musste diese Statistik für Dieselaautos bereits 2019 offiziell korrigiert werden. Im Fachjargon gesagt: Das aus dem Jahr 1999 stammende „Handbook of Emission Factors for Road Transport“ (HBEFA 1.2) wurde im November 2019 geändert in HBEFA 4.1. Bezogen auf die einzelnen Abgasklassen von Euro 1 bis Euro 6d ergibt sich für Dieselfahrzeuge in Österreich nach Angaben des Umweltbundesamtes folgendes Bild:

Abbildung 7.1-1 Viel schmutziger als erlaubt



Quelle: BMK, Umweltbundesamt

Die Abbildung zeigt das wahre Ausmaß der Manipulationen. Die vorgeschriebenen Grenzwerte für schädliches Stickoxid wurden nicht ein wenig überschritten, sondern in großem Stil. Was wir hier sehen, sind die Werte, die vom Umweltbundesamt erhoben wurden. Nach diesen „amtlichen“ Zahlen sind die Grenzwerte um das Vierfache (Euro 4), um das Fünfeinhalbfache (Euro 5) und um das Achteinhalbfache (Euro 6a,b) überschritten worden.

Erst ab Autos mit der Abgasnorm Euro 6c, die seit September 2017 typisiert wurden, sinken die Stickoxid-emissionen deutlich, können aber den vorgeschriebenen Grenzwert von 80 mg/km auch

nicht einhalten. Wirklich gut schneiden erst Dieselaautos mit der Abgasnorm 6d temp und der 6d die allesamt unter dem Grenzwert liegen.

Fazit: Obwohl die vorgeschriebenen Grenzwerte stark gesenkt wurden, hat sich in der Praxis bei Euro 4- und Euro 5-Dieselaautos nichts geändert. All diese Fahrzeuge haben einen Stickoxid-Ausstoß von knapp unter 1.000 mg/km. Das sind Autos, die zwischen Jänner 2006 und August 2015 als Neuwagen auf den Markt gekommen sind. Laut Sonderauswertung der Statistik Austria (vgl. Statistik Austria 2023) sind noch 512.000 Dieselaautos der Abgasnorm Euro 4 und 734.000 der Abgasnorm Euro 5 in Österreich unterwegs. Zusammengerechnet sind 1,2 Millionen dieser wirklich schmutzigen Dieselaautos in Österreich unterwegs.

Ernüchternd ist, dass auch die erste Generation der angeblich „sauberen“ Euro 6a,b-Dieselfahrzeuge sehr viel Stickoxid ausstößt: 700 mg/km. Das ist das Achteinhalbfache des erlaubten Grenzwertes von 80 mg/km. Diese Autos wurden zwischen August 2015 und August 2018 als Neuwagen verkauft. Sie sind also noch relativ neu und inzwischen fünf bis acht Jahre alt, stellen aber mit 928.000 Autos einen großen Teil an Österreichs Dieselaautos. Besonders irritierend ist, dass nach dem „Nationalen Forum Diesel“ im August 2017 in Berlin und beim Gipfeltreffen in Wien die Verkehrsminister Deutschlands und Österreichs der Autoindustrie noch die Bühne geboten hatten, mit Prämien für die Anschaffung neuer, vermeintlich sauberer Autos vor großem Publikum zu werben. Was es abgasmäßig brachte, ein altes Euro 4-Dieselauto gegen ein neues Euro 6b einzutauschen, wissen wir jetzt genau: 700 mg/km Stickoxid statt 990 mg/km. Das ist weder eine gravierende Verbesserung noch ein sauberes Auto.

Bei der Ankündigung dieser Schleuderaktionen im Sommer 2017 fing die Autoindustrie ja erst damit an, die ersten Diesel mit der Norm 6c nach einem strengeren Fahrzyklus WLTP zu typisieren. Erst diese Autos, die ab September 2019 als Neuwagen auf den Markt kamen, mussten sich bei der Typgenehmigung am Prüfstand diesem strengeren Prüfverfahren unterziehen, aber noch keine Straßentests absolvieren. Wie sich später herausstellte, sind auch sie nicht wirklich sauber. Davon gibt es in Österreich 21.000 Stück: Mit einem Stickoxid-Ausstoß von 290 mg/km überschreiten sie ihren vorgeschriebenen Grenzwert um das Vierfache.

Erst mit Dieselaautos Euro 6d temp und Euro 6d, die ab September 2019 auf den Markt kamen, gelang es, die Grenzwerte nicht nur einzuhalten, sondern sie sogar zu unterschreiten. Auf diese beiden Kategorien entfallen allerdings nur 78.000 Autos in Österreich.

7.2 Amtlich ermittelte Mehremissionen aus offizieller Statistik gestrichen

Wie jeder EU-Staat muss auch Österreich ein Limit für die gesamten Stickoxidemissionen einhalten. Zwischen 2010 und 2019 durften Österreichs gesamte Stickoxidemissionen nur 103.000 Tonnen pro Jahr ausmachen. Stickoxid entsteht zwar hauptsächlich durch den Verkehr (Diesel), aber auch durch Industrie, Landwirtschaft, Energie und durch Kleinverbraucher.

Als sich 2016 ein Vertragsverletzungsverfahren abzeichnete, weil Österreich dieses Limit für Stickoxid-emissionen überschritt, ging im Juni 2016 der damalige Umweltminister André Rupprechter (ÖVP) gegen die EU-Kommission in die Offensive. Der wesentliche Grund, warum die im Verkehrsbereich in Österreich getätigten Maßnahmen nicht griffen, liege darin, dass „sich die Realemissionen von dieselbetriebenen Kraftfahrzeugen nicht in dem Ausmaß reduziert haben, wie es die sukzessive verschärften Emissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge hätten erwarten lassen“, schrieb Österreich an die Kommission (vgl. APA 136, 27.8.2016, 14.32).

Die Hauptursache für die Grenzwertüberschreitungen liege eindeutig im Versagen der Gesetzgebung der EU für Emissionsgrenzwerte von dieselbetriebenen Fahrzeugen, so Österreichs Attacke gegen

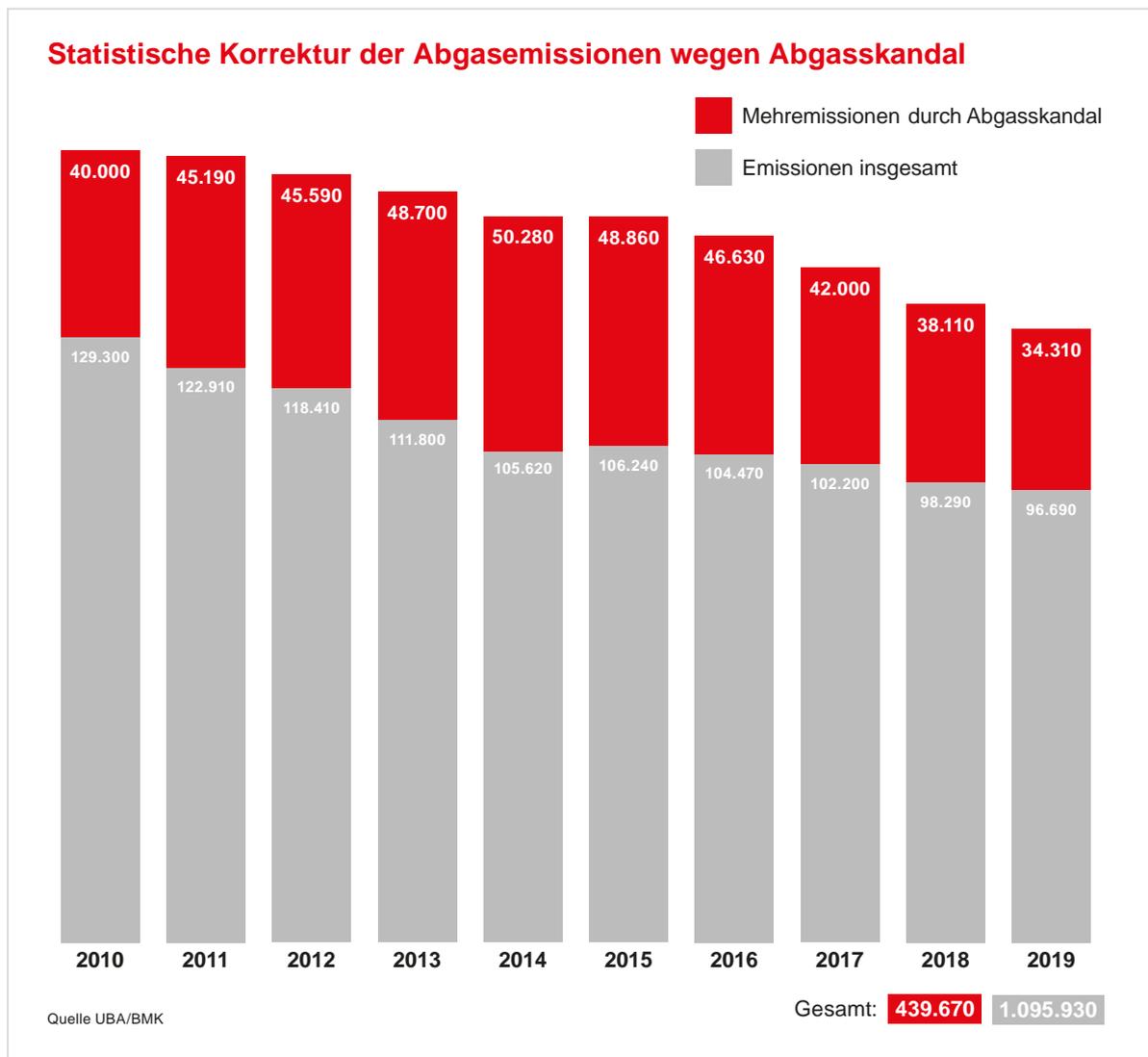
Brüssel. „Der Unterschied zwischen den Emissionen im realen Fahrbetrieb und den Grenzwerten im Rahmen der Typenprüfzyklen muss der Kommission (...) schon seit Langem bekannt gewesen sein. Die Kommission, die das Initiativmonopol für Legislativvorschläge auf Unionsebene innehat, blieb lange Zeit untätig“ (vgl. APA 136, 27.8.2016, 14.32). „Diese Untätigkeit der Kommission gehe zu Lasten der Mitgliedstaaten, welche die Verpflichtung haben, die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen.“

Österreich machte Brüssel für die schlechte Luft verantwortlich und stellte sich als Opfer dar. Diese Taktik ging auf. Österreich nutzte erfolgreich die im Artikel 5 (1) NEC Directive 2016/22 gegebene Möglichkeit (einen flexiblen Mechanismus), diese Mehr-Emissionen durch manipulierte Dieselaautos aus der offiziellen Statistik wegrechnen zu dürfen.

Das setzt voraus, dass diese Mehr-Emissionen Jahr für Jahr akribisch ausgerechnet worden waren. Mit anderen Worten: Österreichs Umweltbundesamt, Österreichs Umweltminister und die EU-Kommission wussten seit Jahren ganz genau über die enormen Mehr-Emissionen durch manipulierte Dieselaautos Bescheid.

Hier die enorme Dimension der angerichteten Luftverpestung durch manipulierte Diesel in Zahlen: 440.000 Tonnen Stickoxid (genau: 436.000) haben manipulierte Dieselaautos in zehn Jahren (2010 bis 2019) an zusätzlichen Emissionen in Österreich ausgestoßen. Das ist nahezu das Vierfache dessen, was ganz Österreich in einem einzigen Jahr an Stickoxidemissionen produziert.

Abbildung 7.2-1 So viel mehr Emissionen durch manipulierte Dieselaautos



Jahr für Jahr schleuderten die manipulierten Schmutzdiesel 34.000 bis 50.000 Tonnen Stickoxid zusätzlich in die Luft und tun das noch bis heute. Diese Zahlen stammen aus dem Umweltbundesamt, speziell aus dem „Austria’s Inventory Adjustment Report 2021“ und aus anderen Berichten des Umweltbundesamtes (vgl. Anderl/Kriech 2022).

Abbildung 7.2-1 zeigt auf, wie es Österreich gelang, die vorgeschriebene Obergrenze für Stickoxidemissionen von 103.000 Tonnen einzuhalten und damit einem Vertragsverletzungsverfahren zu entgehen. Herausgerechnet wurden nicht nur diese Mehr-Emissionen und Emissionen aus der Landwirtschaft, sondern auch noch jene Mengen an Stickoxiden, die von Dieselfahrzeugen emittiert werden, die in Österreich zwar auftanken, aber ins Ausland weiterfahren. Dieser sogenannte „Kraftstoffexport“ (früher irreführenderweise auch Tanktourismus genannt) durfte bis 2019 ebenfalls legal herausgerechnet werden. Der Grund: Die Stickstoffemissionen des Verkehrs werden anhand der Treibstoffmengen berechnet, die im Inland verkauft (getankt) wurden. Da die Autos dann ja die Luft im Ausland und nicht im Inland verpesteten, wurde der Anteil des Kraftstoffexports in der Vergangenheit stets abgezogen, in Zukunft aber nicht mehr.

Zu betonen ist: Das Herausrechnen der Mehr-Emissionen durch manipulierte Dieselaautos ist nicht illegal, sondern erfolgte mit Zustimmung der EU. Das reale Problem ist nur: Aus der echten Luft sind

diese Mehr-Emissionen bis heute nicht verschwunden. Auch die seit 8. Jänner 2020 amtierende grüne Verkehrsministerin hat an dieser Praxis nichts geändert.

7.3 Die Wirkung von Software-Updates auf Stickoxid-Emissionen

7.3.1 TÜV Hessen: zehn bis 15 Prozent weniger Stickoxid bei VW Autos mit EA 189 Motor

Weder das KBA noch die Politik machten für die Software-Updates der VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor direkte Vorgaben zur Senkung von Stickoxid, obwohl es eigentlich darum gehen sollte. Aus internen Dokumenten, die dank der Hartnäckigkeit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) am 23. April 2021 an die Öffentlichkeit gerieten, erschließt sich, dass die betreffenden Erwartungen nicht sehr groß gewesen sind. Das KBA hatte den TÜV Hessen mit der Überprüfung zweier Audis der Abgasnorm Euro 5 vor und nach dem Software-Update beauftragt. Bei den überprüften Audi A4 und Audi A6 stellte der TÜV tatsächlich eine Verbesserung der Stickoxidemissionen auf der Straße nach dem Software-Update fest. Das Ausmaß der Senkung wurde zwischen zehn und 15 Prozent gemessen (vgl. Pressemitteilung DUH 2021).

Festzuhalten gilt: Im Schnitt stießen Euro 5-Dieselaautos in Österreich auf der Straße 990 mg/km Stickoxid aus. Bei einer Verbesserung durch das Software-Update um zehn bis 15 Prozent waren es noch immer 841 bis 891 mg/km – und damit bis zum Fünffachen des erlaubten Grenzwertes.

7.3.2 EKI-Nachmessungen: Verbesserungen im Sommer, Verschlechterungen im Winter

Bereits im Sommer 2018 untersuchte das Emissions-Kontroll-Institut (EKI) der DUH unter wissenschaftlicher Leitung von Axel Friedrich die Wirksamkeit von Software-Updates bei drei Diesel-Pkw (vgl. Pressemitteilung DUH 2018). Gemessen auf der Straße wurden vor und nach dem Update ein VW Golf VI Variant, 1.6 TDI, ein VW Caddy 2.0 TDI und ein VW Sharan.

Der VW Golf zeigte vor dem Update einen Stickoxid-Ausstoß von 964 mg/km, nach dem Update bei Außentemperaturen von +5 bis +10 Grad Celsius immer noch 602 mg/km. Dies entspricht einer Grenzwertüberschreitung um den Faktor 3,3.

Der VW Caddy lag vor dem Update mit einem Stickoxid-Ausstoß von 664 mg/km bei einer Überschreitung des Grenzwertes um den Faktor 3,7. Nach dem Update wurde mit 498 mg/km der Grenzwert noch immer deutlich überschritten. Bei dieser Messung lagen die Außentemperaturen zwischen +15 und +19 Grad Celsius. Nach dem Software-Update war der Kraftstoffverbrauch des Caddys um 15 Prozent erhöht.

Bei dem VW Sharan (schon ausgestattet mit SCR) wurden vom EKI nach dem Software-Update zwei Messungen bei unterschiedlichen Außentemperaturen durchgeführt. Vor dem Update lagen die Werte bei Außentemperaturen zwischen +22 und +28 Grad Celsius bei 409 mg NO_x/km. Nach dem Update und bei +12 bis +19 Grad sanken die Emissionen auf 186 mg/km und lagen damit nah am Grenzwert. Weitere Messungen nach dem Update bei kalten Außentemperaturen zwischen +1 und +2 Grad Celsius ergaben jedoch einen massiven Anstieg der Emissionen auf 498 mg/km, die damit sogar oberhalb des Ausgangswertes lagen.

Diese Ergebnisse der Software-Updates sind in Summe eher ernüchternd: Bei sommerlichen Temperaturen wurde zwar eine durchschnittliche Verbesserung bei Caddy (25 Prozent) und Golf (38 Prozent) erreicht, beim Sharan wurde aber bei typischen Wintertemperaturen nach dem Software-Update um 21 Prozent mehr Stickoxid gemessen als vor dem Software-Update.

Spätere Messungen des EKI bestätigten diese ersten Ergebnisse (vgl. Pressemitteilung DUH 2019). Je nach Außentemperatur sanken die Abgasemissionen bei einem VW Tiguan um 29 Prozent (von 839 auf 594 mg/km) und bei einem Škoda um minimale acht Prozent (von 772 auf 713 mg/km). Noch geringer fiel die Abgasminderung bei einem Audi A4 aus, der seine extremen Grenzwertüberschreitungen um lediglich drei Prozent (von 1.173 auf 1.134 mg/km) verbessern konnte.

Dazu Axel Friedrich, der auch diese Messungen begleitet hatte: „Die erzielten Verbesserungen reichten bei weitem nicht aus, um den Grenzwert einhalten zu können. Wir sehen auch große Schwankungen je nach Temperatur. Mehr als 13 bis 14 Prozent Senkung bringen die Software-Updates nicht im realen Leben.“

Gleichzeitig hat das EKI drei andere Dieselfahrzeuge mit einer Hardware-Nachrüstung überprüft. Dabei wurden nachträglich SCR-Systeme eingebaut, zusätzlich zum vorhandenen AGR-System. Die Ergebnisse: Die Stickstoff-Emissionen eines VW Passat 1.6 TDI, Euro 5 fielen von 1.030 mg/km vor der Nachrüstung auf 69 mg/km danach, gemessen bei einer Temperatur von zwölf bis 17 Grad Celsius. Das liegt sogar unter dem Grenzwert von 80 mg/km für Euro 6. Bei einem Audi A3 Sportback 2.0 TDI der Abgasnorm Euro 5 konnten die Stickoxid-Emissionen von 410 mg/km auf 82 mg/km reduziert werden, gemessen bei 14 bis 26 Grad Celsius. Auch bei einem BMW X3 xDrive20d, Euro 5, gemessen zwischen 19 und 34 Grad Celsius, konnte mit einer Reduzierung von 900 mg/km auf 171 mg/km die Wirksamkeit einer Hardware-Nachrüstung eindrucksvoll bestätigt werden.

7.3.3 KBA-Nachmessungen: 40 Prozent Verbesserung bei VW Autos mit EA189 Motor

Anfang 2020 überprüfte das KBA die Wirkungsweise der Software-Updates. Was die verpflichtend zurückgerufenen VW Diesel mit dem EA 189 Motor betrifft, wurde im Durchschnitt eine Reduktion des Stickoxid-Ausstoßes im Straßentest von 665 mg/km auf 401 mg/km gemessen (vgl. Wirkungsweise 2020,123). Das entspricht einer Senkung um knapp 40 Prozent. Allerdings räumte selbst das KBA große temperaturabhängige Schwankungen ein. Je tiefer die Temperaturen nach dem Software-Update, desto höher der Verbesserungseffekt. Die Schwankungen innerhalb der Autos waren sehr groß und es finden sich auch hier einige Modelle, die nachher sogar einen höheren Stickoxid-Ausstoß hatten. Die Abhängigkeit von der Außentemperatur ist evident. Da unterschiedliche Messmethoden angewendet wurden, sind die Ergebnisse nicht durchgängig vergleichbar.

Bei allen verpflichtend zurückgerufenen Autos zusammengenommen (VW EA 189, große Audi, Porsche, Mercedes usw.) konnte der reale Stickoxidausstoß durch Software-Updates um 41 Prozent reduziert werden, von 643 auf 381 mg/km, also ähnlich stark wie bei den VW EA 189 Dieselaautos (vgl. KBA 2020, 126).

Bei den freiwilligen Servicemaßnahmen quer durch alle Automarken fiel der Verbesserungseffekt mit 59 Prozent am stärksten aus: Die ausgestoßene Menge an Stickoxid sank von 718 auf 297 mg/km. Damit, so die Schlussfolgerung des KBA, sei „die Vorgabe aus dem Nationalen Forum Diesel vom 02.08.2017 einer durchschnittlichen Reduzierung der NO_x-Emissionen um 25 – 30 Prozent durch ein Software-Update deutlich übertroffen worden“ (vgl. KBA 2020, 133).

Mehrmals betont das KBA, dass man zwar Straßenmessungen durchführe, es aber für die fraglichen Autos der Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 nicht vorgeschrieben sei, den Grenzwert für Stickoxid auch auf der Straße einzuhalten.

7.3.4 Auswirkung der Updates in Österreich gering: acht von zwölf Monaten unter 15 Grad

Beim Software-Update für VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor hat die deutsche Zulassungsbehörde ein „Thermofenster“ zwischen +15 und +33 Grad genehmigt. Das heißt, dass außerhalb dieses Fensters die Abgasreinigung (AGR) komplett oder teilweise gedrosselt wird, sodass die Autos viel zu viel schädliches Stickoxid ausstoßen.

Tabelle 7.3-1 Die monatlichen Durchschnittstemperaturen in Österreich

MONAT	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jänner	-0,5	-1,7	-5,8	0,6	-3,3	-0,1	-2,9	-0,5
Februar	-1,3	2,0	1,2	-4,3	1,6	2,5	1,1	1,1
März	3,1	2,7	5,7	0,8	4,6	3,1	2,2	2,8
April	7,0	7,6	6,2	12,2	7,7	8,7	4,6	5,9
Mai	11,5	11,0	12,4	13,9	8,5	10,5	9,1	13,3
Juni	15,5	15,4	17,3	16,0	18,8	14,6	17,5	17,5
Juli	19,4	17,6	17,4	17,7	18,0	16,9	17,5	18,2
August	18,8	16,3	18,1	18,7	18,0	17,7	15,3	17,8
September	11,8	14,7	10,6	14,2	13,1	13,6	13,8	11,5
Oktober	7,5	6,9	9,1	9,8	9,7	7,6	7,6	11,3
November	5,5	2,4	2,2	4,1	3,8	3,9	2,8	4,0
Dezember	2,4	-0,2	-1,5	-0,3	0,6	-0,3	-0,7	-0,3

Quelle: ZAMG (Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik)

Von September bis April liegen die monatlichen Durchschnittstemperaturen in Österreich unter 15 Grad. Das sind acht von zwölf Monaten. Einschränkend ist zu berücksichtigen, dass es auch in diesen Monaten durchaus Tage mit höheren Temperaturen gibt. Aus diesem langen Beobachtungszeitraum (acht Jahre) und aus dem deutlichen Überhang der kalten Monate ergibt sich schlüssig: Bei „Thermofenstern“ zwischen 15 und 33 Grad werden die Abgasreinigungen der Autos unter österreichischen Klimabedingungen die überwiegende Zeit des Jahres weggeschaltet. Genau dieses „Thermofenster“ hat die deutsche Zulassungsbehörde KBA dem Volkswagen Konzern für die Software-Updates der Diesel mit dem EA 189 Motor genehmigt. Unter österreichischen Klimabedingungen können solche Updates keine deutliche Senkung der Stickoxidemissionen bewirken. Selbst die upgedateten Autos wären noch acht von zwölf Monaten im Schmutzmodus unterwegs. Hinzu kommt, dass die meisten Fahrten morgens und abends stattfinden, das heißt, zu Tageszeiten, an denen die Temperaturen niedriger sind.

Selbst wenn man die „Thermofenster“ auf +10 Grad erweiterte, würden die Autos in Österreich noch immer sieben von zwölf Monate im Schmutzmodus fahren – zwischen Oktober und April. Wollte man unter Österreichs Klimaverhältnissen eine deutliche Senkung dieses schädlichen Abgases erreichen, müssten diese „Thermofenster“ – sofern sie rechtlich zulässig wären – schon sehr weit gespreizt werden.

Nicht zu vergessen ist die in diesen Autos auch nach den Updates noch eingebaute Abschaltung der Abgasrückführung im Gebirge. Ab 1.000 Meter Meereshöhe stoßen die VW Dieselaautos mit dem

EA 189 Motor jedes Mal die volle Stickoxidbelastung in die Luft – in kalten und warmen Jahreszeiten das ganze Jahr hindurch.

Zusammenfassend: Die Auswirkungen des Software-Updates sind unter den in Österreich geltenden Temperaturen und in den gebirgigen Gegenden weitaus geringer als in wärmeren Ländern in tieferen Lagen.

8 BUSSGELDER, KARTELLSTRAFEN, URTEILE, ANKLAGEN, VERHAFTUNGEN

Die rechtliche Aufarbeitung des Abgasskandals ist bei weitem nicht beendet. Eine erste Zwischenbilanz beweist, dass die Mühlen der Justiz – langsam, aber doch – zu mahlen begonnen haben. Hier eine kurze Zusammenfassung, welche Summen an Bußgeldern und Kartellstrafen von der Autoindustrie bezahlt und wieviel Personen angeklagt, verhaftet und bereits verurteilt wurden.

8.1 Milliarden-Bußgelder wegen Vernachlässigung der Aufsichtspflicht

Insgesamt 3,4 Milliarden Euro haben acht Autohersteller und Zulieferfirmen bisher an Bußgeldern gezahlt, um damit gegen sie laufende Ordnungswidrigkeitsverfahren zu beenden. Ausnahmslos alle zahlten die verhängten Strafen, ohne dagegen Rechtsmittel zu ergreifen. Die Unternehmen gaben damit zu, die Aufsichtspflichten innerhalb ihres Unternehmens in Zusammenhang mit der Abgasthematik vernachlässigt zu haben.

Tabelle 8.1-1 Die Liste der Bußgeld-Zahler

UNTERNEHMEN	BUSSGELD IN MIO. EURO	DATUM
Volkswagen	1.000.000.000	13.06.18
Audi	800.000.000	Okt. 2018
Porsche	535.000.000	Mai 2019
Bosch	90.000.000	24.05.19
Mercedes	870.000.000	Sept. 2019
BMW	8.500.000	Feb. 2019
ZF	42.500.000	Juni 2020
Opel	64.800.000	Okt. 2021
GESAMT:	3.410.800.000	

Quelle: Eigenrecherche

Mitte 2018 machte Volkswagen den Anfang: Der Konzern akzeptierte eine Geldstrafe von einer Milliarde Euro, die bisher höchste zivilrechtliche Geldstrafe gegen ein deutsches Unternehmen. Die Staatsanwaltschaft Braunschweig warf dem Konzern „Aufsichtspflichtverletzungen in der Abteilung Aggregate Entwicklung in Zusammenhang mit Fahrzeugüberprüfungen“ vor und Volkswagen erhob dagegen keinen Einspruch. Diese Aufsichtspflichtverletzung sei mitursächlich dafür, dass zwischen Mitte 2007 und 2015 weltweit 10,7 Millionen Autos des Typs EA 189 und in den USA und Kanada des Typs EA 288 (Gen 3) mit unzulässigen Softwarefunktionen beworben, an Abnehmer:innen veräußert und in Verkehr gebracht wurden. Die eigentliche Geldbuße machte nur fünf Millionen Euro aus. Mit 995 Millionen Euro wurde die Abschöpfung des wirtschaftlichen Vorteils durch den Verkauf der manipulierten Autos abgegolten.

VW betonte, dass dies kein Schuldeingeständnis sei, sondern dass man Verantwortung für die Dieselkrise übernehme. Die Vorstandsebene (wie Ex-Vorstandsvorsitzender Winterkorn) sei davon nicht betroffen, sondern die Ebenen unter dem Vorstand, wurde damals noch hervorgehoben.

So ein Ordnungswidrigkeitsverfahren ist in Deutschland eine der wenigen Möglichkeiten, ein Unternehmen wegen fehlerhaften Verhaltens seiner Führungskräfte zu belangen, sei dieses vorsätzlich oder fahrlässig. Volkswagen kann durch Bezahlung der Strafe darauf hoffen, in Europa wegen desselben Deliktes nicht ein zweites Mal bestraft zu werden.

Die von VW gezahlte Milliarde geht an jenes Bundesland, in dem der Firmensitz des Unternehmens beheimatet ist. In diesem Fall ist es Braunschweig und somit das Land Niedersachsen. Dieses ist Opfer und Nutznießer zugleich: Als Miteigentümer des VW Konzerns (20 Prozent) bekam Niedersachsen den verringerten Gewinn zu spüren. Als Heimatbundesland von VW profitiert es von der Milliarde.

Davon gingen lediglich 100 Millionen Euro in einen Umweltfonds. Der große Rest wurde in den Ausbau von Internet und Unis bzw. Kliniken investiert (je 350 Millionen Euro) sowie in Sportstätten (100 Millionen) und Schuldenabbau (100 Millionen). Die Käufer:innen der manipulierten VW Autos konnten nur zusehen.

Kurz nach VW zahlte auch die VW Tochter Audi 800 Millionen Euro und beendete damit ein Ordnungswidrigkeitsverfahren, das die Staatsanwaltschaft München II gegen Audi angestrengt hatte. Vorgeworfen wurden „Abweichungen von den regulatorischen Vorschriften bei V6/V8 Dieselaggregaten“ bei 910.000 Autos. Erwähnenswert ist hier, dass diese Vorwürfe bis ins Jahr 2004(!) datiert waren und dass Audi zur Last gelegt wurde, die fehlerhafte Software übersehen zu haben, die von VW geliefert worden war.

Die 800 Millionen fielen diesmal dem Freistaat Bayern in den Schoß, da Audi seinen Firmensitz in Ingolstadt hat.

Der Reigen der Bußgeldzahler ging flott weiter: BMW zahlte 8,5 Millionen Euro, ebenfalls wegen Vernachlässigung der Aufsichtspflicht. Wieder floss das Bußgeld an Bayern.

Die nächste VW Konzerntochter, Porsche, zahlte 535 Millionen Euro Bußgeld für 99.000 Dieselfahrzeuge seit 2009. Das in Stuttgart beheimatete Unternehmen zahlte an Baden-Württemberg. Dasselbe – von den Grünen regierte – Bundesland profitierte auch von den 90 Millionen Euro, die der Zulieferer Robert Bosch in Zusammenhang mit dem Abgasthema an Bußgeld zahlte.

Der zweitgrößte Brocken nach Volkswagen fiel auf Mercedes mit einem Bußgeld von 870 Millionen Euro für die fahrlässige Vernachlässigung der Aufsichtspflicht in Zusammenhang mit 684.000 zurückgerufenen Fahrzeugen. Baden-Württemberg durfte neuerlich kassieren.

Neben Bosch ist mit ZF Friedrichshafen ein zweiter Zulieferer auf der Liste der Bußgeldzahler zu finden: 42,5 Millionen waren es bei ZF. Und neuerlich ging das Geld an Baden-Württemberg. Der vorläufig letzte Bußgeldzahler war Opel mit 64,8 Millionen Euro. Das Geld ging an das Bundesland Hessen.

Diese Strafzahlungen hielten Konzerne wie Volkswagen oder Mercedes nicht davon ab, vor Gerichten und in der Öffentlichkeit weiterhin zu behaupten, man habe nicht gegen EU-Recht verstoßen. Da diese Firmen bis auf Bosch Aktiengesellschaften sind, dürfen Strafzahlungen nur geleistet werden, wenn die Schuld nachgewiesen wurde.

8.2 EU-Kartellstrafen wegen illegaler Absprachen bei Abgassystemen

Am 8. Juli 2021 war es so weit: Nach jahrelangen Ermittlungen und diversen Razzien verurteilte die EU-Wettbewerbsbehörde fünf deutsche Autokonzerne wegen illegaler Absprachen. Sie hatten sich in Arbeitskreisen jahrelang in technischen Fragen abgesprochen, speziell über Abgasreinigungssysteme bei Dieselaautos und über die Verhinderung von Partikelfiltern bei Benzinern.

Diese Absprachen zwischen den deutschen Autokonzernen VW, Audi, Porsche, BMW und Daimler reichten bis in die Neunzigerjahre zurück. Mehr als 200 Mitarbeiter:innen der Unternehmen pflegten sich in mehr als 60 Arbeitskreisen (auch „5er-Kreise“ genannt) in technischen Fragen abzustimmen und setzten laut Wettbewerbsbehörde damit gezielt den Wettbewerb in illegaler Weise außer Kraft.

BMW wurde zu einer Kartellstrafe von 375 Millionen Euro verurteilt. VW kam samt seinen Töchtern Audi und Porsche mit über 500 Millionen noch verhältnismäßig günstig davon. Grund: Weil VW seit Juli 2016 mit den Behörden kooperierte, erhielt man einen Strafnachlass von 45 Prozent. Mercedes ersparte sich die komplette Strafe von 727 Millionen Euro, weil die Schwaben bereits seit September 2014 mit den Behörden kooperierten und es ihnen gelang, im Wettrennen mit Volkswagen den Status eines Kronzeugen zu erlangen.

Margrethe Vestager, in der EU-Kommission für Wettbewerbspolitik zuständig, sagte (vgl. Baumann/Harloff, Wittich 2021): „Die fünf Automobilhersteller Daimler, BMW, Volkswagen, Audi und Porsche verfügten über die Technologie, mit der sich die schädlichen Emissionen über die Vorgaben der EU-Abgasnormen hinaus reduzieren ließen. Sie haben aber einen Wettbewerb darüber vermieden, das volle Potenzial dieser Technologie zu nutzen, um besser zu reinigen als vom Gesetz vorgesehen. Somit ist der heutige Beschluss ein Beispiel dafür, was passieren kann, wenn eine eigentlich legitime technische Zusammenarbeit schiefgelaufen ist. Wir dulden es nicht, wenn Unternehmen Absprachen treffen, die gegen das EU-Kartellrecht verstoßen. Wettbewerb und Innovation zur Minderung der durch den Pkw-Verkehr verursachten Umweltbelastung sind von entscheidender Bedeutung, damit Europa die ehrgeizigen Ziele des Grünen Deals erreichen kann. Dieser Beschluss zeigt, dass wir entschieden gegen alle Formen von Kartellrechtsverstößen vorgehen werden, die dieses Ziel gefährden.“

Schon vier Jahre zuvor hatte „Der Spiegel“ berichtet, dass sich die deutsche Autoindustrie bereits seit den Neunzigerjahren in geheimen Arbeitskreisen über die Technik, Kosten, Zulieferer und auch über die Abgasreinigung ihrer Dieselfahrzeuge abgesprochen habe (vgl. Baumann/Harloff, Wittich 2021).

Mit dem Kartellverfahren schloss sich nun der Kreis. Dokumente, die die Deutsche Umwelthilfe 2021 (vgl. Pressemitteilung DUH 2022) veröffentlichte, hatten ebenfalls nahegelegt, dass sich die deutschen Autobauer bereits ab dem September 2006 mit dem Zulieferer Bosch detailliert über die Einführung einer neuen Softwarefunktion zur AdBlue®-Dosierung abgestimmt hätten.

Der Selbstanzeige von VW bei den EU-Kartellbehörden waren dazu nähere Details zu entnehmen (vgl. Baumann/Harloff, Wittich 2021). Demnach habe Bosch seine Basissoftware für die Motorsteuerung um zwei Modi ergänzt: einen Füllstandsbetrieb mit maximaler AdBlue®-Versorgung und höchster Effizienz, der gewährleisten sollte, dass die Zulassungstests gemeistert werden konnten. Daneben sollte eine sogenannte Online-Dosierung programmiert werden. Sie hatte bei der Abgasreinigung einen geringeren Wirkungsgrad. In einer illegalen Variante konnte sie offenbar auch dazu genutzt werden, hohe Reichweiten zu erzielen und damit das Manko zu kleiner AdBlue®-Tanks auszugleichen. In einem E-Mail eines VW Mitarbeiters heißt es, dass man sich mit der Dosierfunktion in „rechtlichen Grauzonen“ bewege (vgl. Baumann/Harloff, Wittich 2021).

Mercedes und VW haben mit den Behörden kooperiert und sind im EU-Kartellverfahren noch glimpflich davongekommen. BMW hat stets vehement alle Beschuldigungen zurückgewiesen und unter dem früheren Konzernchef Krüger sogar mit rechtlichen Schritten gedroht. In Relation zu seiner Unternehmensgröße ist BMW im Kartellverfahren am stärksten zur Kassa gebeten worden.

8.3 Rekordvergleich von Winterkorn und Stadler mit Volkswagen

Am 9. Juni 2021 wurde ein Rekordvergleich zwischen Volkswagen und vier ehemaligen Managern abgeschlossen: mit Ex-Konzernchef Martin Winterkorn, Ex-Audi-Chef Alfred Stadler und den Ex-Entwicklungschefs Wolfgang Hatz und Stefan Knirsch. Mit diesem Vergleich wurde die Mitverantwortung dieser ehemaligen Führungskräfte endgültig bestätigt. Auch wenn diese Vergleiche zivil- und strafrechtlich ohne Folgen sind, so wird damit klar, dass Volkswagen seine früheren Top-Manager wegen Fehlverhaltens belangt hat, denn nur dann werden solche Versicherungszahlungen fällig. Damit war endgültig Schluss mit der Erzählung, nur wenige Ingenieure hätten ohne Wissen der Vorstände getrickst.

Mehrere Versicherungen legten zusammen und zahlten an Volkswagen die Rekordsumme von 270 Millionen Euro. Volkswagen hatte, wie bei großen Unternehmen und Konzernen üblich, eine sogenannte D&O-Versicherung („Directors and Officers“) abgeschlossen, um sich gegen Fehler der eigenen Führungskräfte abzusichern. Im Fall von VW hatte eine vom VW Aufsichtsrat beauftragte Rechtsanwaltskanzlei alle internen Abläufe genauestens überprüft und war zum Ergebnis gekommen, dass Fehler der genannten Top-Manager vorlägen und daher die Versicherung schlagend werde.

Alle vier Manager mussten auch privat zu diesem Vergleich beitragen: Martin Winterkorn mit 11,2 Millionen Euro, Rupert Stadler mit 4,1 Millionen, Wolfgang Hatz mit 1,5 Millionen und Stefan Knirsch mit einer Million Euro.

Insgesamt lukrierte Volkswagen aus diesem Vergleich knapp 288 Millionen. Im Verhältnis zu dem 33-Milliarden-Euro-Schaden, der VW durch „Dieselgate“ entstanden ist, ist das nicht einmal ein Hundertstel.

Nicht bekannt ist, ob diese vier Manager die privaten Zahlungen wirklich aus der eigenen Tasche begleichen müssen. Üblicherweise schließen hochbezahlte Manager vorsichtshalber auch noch eine eigene private D&O-Versicherung ab. Geraten sie selbst in einen Konflikt mit ihrem Unternehmen, nützt ihnen die allgemeine D&O-Versicherung des Unternehmens nichts.

Bei Winterkorn und Stadler ging es um die Verletzung von Sorgfaltspflichten im Aktienrecht (APA 289, 9.6.2021, 13.22). Winterkorn hatte es aus Sicht von VW nach dem Krisengespräch am 27. Juli 2015 verabsäumt, „die Hintergründe des Einsatzes unzulässiger Software-Funktionen in 2,0-Liter-TDI-Dieselmotoren, die in den Jahren 2009 bis 2015 im nordamerikanischen Markt vertrieben wurden, unverzüglich und umfassend aufzuklären“ (vgl. APA 289, 9.6.2021, 13.22). Er habe überdies nicht dafür gesorgt, „dass in diesem Zusammenhang gestellte Fragen der US-amerikanischen Behörden umgehend wahrheitsgemäß und vollständig beantwortet werden“.

Nach seinen früheren Darstellungen erfuhr Winterkorn von den Manipulationen erst kurzfristig – der Informationsfluss im Konzern sei mangelhaft gewesen. Vor dem Untersuchungsausschuss des Bundestages hatte Winterkorn 2017 noch gemeint: „Es ist nicht zu verstehen, warum ich nicht frühzeitig und eindeutig über die Messprobleme aufgeklärt worden bin.“ Die Berliner Staatsanwaltschaft zog Teile dieser Äußerungen in Zweifel und klagte Winterkorn.

Bei Stadler bezogen sich die Vorwürfe auf dessen Umgang mit den von Audi entwickelten Dieselmotoren, die auch in VW- und Porsche-Modelle eingebaut waren. Der Topmanager habe es von Ende September 2016 an unterlassen, dafür zu sorgen, dass auch diese großen Dieselantriebe „im Hinblick auf unzulässige Software-Funktionen untersucht werden“ (vgl. APA 289, 9.6.2021, 13.22).

VW hatte auch von Ulrich Hackenberg, Ex-Entwicklungschef der Kernmarke und von Audi, Schadenersatz verlangt. Dieser sei aber „nicht zu einer Einigung bereit“, hieß es. Ihm drohte VW gerichtliche Schritte an.

8.4 Urteile, Anklagen, Prozesse und Verhaftungen

Im August 2017 wurde der frühere VW Manager James Liang in den USA zu einer 40-monatigen Freiheitsstrafe und einer Geldstrafe verurteilt. Im Dezember 2017 fasste der Ex-Manager von VW Oliver Schmidt in den USA eine Haftstrafe von sieben Jahren aus.

Am 3. Mai 2018 wurde VW Ex-Chef Winterkorn in den USA angeklagt: wegen Betrug und Verschwörung. Man gehe davon aus, dass das Komplott „bis in die Unternehmensspitze“ hinaufreiche, nachdem es noch 2017 auch in den USA geheißen hatte, die Täuschungen hätten sich unterhalb der Vorstandsebene abgespielt. Winterkorn drohen schlimmstenfalls 25 Jahre Haft und hohe Geldstrafen. Allerdings liefert Deutschland seine Staatsbürger:innen niemals aus. Winterkorn ist der ranghöchste der insgesamt neun angeklagten VW Manager in den USA.

Am 18. Juni 2018 wurde Audi-Chef Stadler nach mehreren Razzien verhaftet. Nach viereinhalb Monaten U-Haft ging er gegen eine Kaution von drei Millionen Euro frei. Seit Juli 2019 wurde er zusammen mit drei weiteren Beschuldigten wegen Betrug, Falschbeurkundung und strafbarer Werbung in 434.000 Fällen angeklagt. Seit September 2020 steht Stadler in München vor Gericht, bestreitet alle Vorwürfe und behauptet stets, von seinen Ingenieuren belogen worden zu sein. Sein Prozess wurde bis Ende 2023 verlängert.

Am 18. Juni 2019 gestand der damalige VW Konzernchef Herbert Diess im ZDF-TV im Talk mit Markus Lanz: „Das, was wir gemacht haben, war Betrug, ja!“ (vgl. Diess 2019).

Seit September 2021 läuft der Strafprozess gegen Martin Winterkorn und vier Mitangeklagte in Braunschweig. Vorgeworfen werden ihnen gewerbs- und bandenmäßiger Betrug, Marktmanipulationen und Verstöße gegen aktienrechtliche Sorgfaltspflichten. 133 Prozesstage sind geplant. Das Verfahren gegen Winterkorn wurde wegen seines gesundheitlichen Zustandes abgetrennt. Weitere Klagen wurden gegen 20 Beschuldigte erhoben; es laufen noch Ermittlungsverfahren gegen weitere 70 bis 80 VW Mitarbeiter.

Abbildung 8.4-1 Übersicht über Bußen, Kartellstrafen und Verhaftungen



9 VERBRAUCHERKLAGEN GEGEN AUTOHERSTELLER

9.1 Abgeschlossene Sammelverfahren gegen VW

Unbestritten ist, dass der Abgasskandal bis September 2006 zurückreicht und neben den deutschen Herstellern Volkswagen, Mercedes, Opel und BMW auch andere Autohersteller wie Fiat, Renault, Peugeot, Citroën, Suzuki, Subaru, Mazda, Jaguar, Dacia, Nissan und Honda umfasst. Trotz aller inzwischen vorliegenden Geständnisse, geleisteten Strafzahlungen, eingeleiteten Prozesse und Verhaftungen schaut die Bilanz für die Käufer:innen manipulierter Autos sehr dürrig aus – ausgenommen in den USA und in Kanada.

Selbst das klare Eingeständnis des damaligen VW Konzernchefs Herbert Diess im Talk mit ZDF-TV Moderator Markus Lanz vor laufenden Kameras: „Das, was wir gemacht haben, war Betrug, ja“ brachte den klagenden VW Kund:innen wenig (Diess 2019). Mit seiner Wortwahl „Betrug“ hatte der Ex-Konzernchef zugegeben, dass die Manipulationen bei VW nicht nur rechtswidrig waren, sondern auch strafrechtlich relevant, wie Rechtsanwalt Julius Reiter in einem Video interpretierte (vgl. Reiter 2021).

Das TV-Geständnis des obersten Chefs hinderte Volkswagen nicht daran, die bewährte Hinhaltenaktik fortzusetzen. Gezahlt wird nur, wenn es nicht anders geht. Obwohl es sich stets um dieselbe Art von Autos und dieselben illegal eingebauten Abgasreinigungstechniken dreht, setzt VW alle rechtlichen Mittel ein, um Schadenersatzzahlungen an Kund:innen zu vermeiden und potenzielle Kläger:innen abzuschrecken. Nur dort, wo die Rechtssysteme keine Schlupflöcher offenlassen und das Prozessrisiko höher eingestuft werden muss, gibt der Konzern klein bei.

Ein Blick auf die abgeschlossenen Sammelverfahren gegen VW zeigt: Im Jahr acht nach dem VW-Diesel-skandal wurden Vergleiche in fünf Sammelklagen in fünf verschiedenen Staaten erzielt. Dabei flossen 1,3 Milliarden Euro an 760.000 Kund:innen. Zum Vergleich: In den USA gab es umgerechnet 11,5 Milliarden Euro Schadenersatz, die direkt an 560.000 Kund:innen gezahlt wurden.

Drei dieser Staaten mit abgeschlossenen Sammelklagen – Brasilien, Südkorea und Australien – liegen außerhalb Europas. In Europa selbst waren bisher nur Sammelklagen in Deutschland und Großbritannien erfolgreich.

Tabelle 9.1-1 Abgeschlossene Sammelverfahren gegen VW

STAATEN	AUTOS	MIO. EURO
Australien	115.000	190
Brasilien	84.000	33
Deutschland MFK	245.000	770
England und Wales	196.000	227
Südkorea	120.000	59
GESAMT:	760.000	1.279

Quelle: Eigenrecherche

Am besten sind die deutschen Käufer:innen manipulierter EA 189 Autos ausgestiegen. In Deutschland wurde als Folge des Abgasskandals eine neue Form von Sammelklage eingeführt: die Musterfeststellungsklage (MFK).

9.1.1 Vergleiche in Deutschland und Großbritannien – Aus für Sammelklage Schweiz

Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bei Massenschäden die zentralen Rechts- und Tatsachenfragen vorab in einem Verfahren mit Wirkung für alle Geschädigten zu klären und so die Rechtsdurchsetzung bei Massenschäden effizienter und kostensparender zu gestalten (vgl. vzbv 2023). Kläger:innen sind nicht die einzelnen Verbraucher:innen, sondern ein dazu berechtigter Verbraucherverband. Die Verbraucher:innen müssen sich nur anmelden, indem sie sich in ein Klagerregister eintragen. Allein diese Anmeldung bewirkt, dass die Verjährung der Ansprüche gestoppt wird.

Das gesamte Gerichtsverfahren ist für angemeldete Verbraucher:innen verbindlich, ohne dass sie selbst klagen müssen. Das Prozesskostenrisiko trägt allein der klagende Verband. Falls das Gericht den Rechtsverstoß und eine grundsätzliche Verpflichtung zum Schadenersatz oder zur Rückzahlung bestätigt, müssen Verbraucher:innen zwar noch eine individuelle Klage einreichen. Sie müssen dabei aber nur noch ihren persönlichen Schaden belegen, denn die Streitfragen wurden ja bereits geklärt. Wenn das Gericht den Rechtsverstoß nicht bestätigt und die Musterfeststellungsklage abweist, wissen die Verbraucher:innen mit aller Klarheit, dass ihr Anspruch nicht besteht. Hätten sie selbst geklagt, müssten sie in diesem Fall das gesamte Gerichtsverfahren bezahlen (vgl. vzbv 2023). Eigentliches Ziel eines solchen Musterfeststellungsverfahrens ist es, einen außergerichtlichen Vergleich zu erreichen.

Die deutsche Konsumentenschutzorganisation „Verbraucherzentrale Bundesverband“ (vzbv) reichte gleich nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes am 1. November 2018 beim Oberlandesgericht Braunschweig (OLG) eine Musterfeststellungsklage gegen Volkswagen ein. Diese wurde am 26. November vom OLG zugelassen und das Register für Anmeldungen konnte eröffnet werden. Das Ziel, mindestens 50 Beteiligte zu finden, wurde rasch erfüllt. Bis 29. September 2019 hatten Interessierte die Möglichkeit, sich ins Register einzutragen. 440.000 Personen trugen sich bis dahin ein – eine Rekordbeteiligung!

Nach zwei mündlichen Verhandlungen am 30. September und 18. November 2019 einigte man sich am 2. Jänner 2020 auf Vergleichsverhandlungen, die zunächst scheiterten und erst nach Vermittlung des OLG Braunschweig fortgesetzt wurden. Am 28. Februar 2020 erzielten vzbv und Volkswagen dann doch einen Vergleich – als sich bereits abzeichnete, dass der Bundesgerichtshof (BGH) bei den EA 189 Motoren gegen VW entscheiden würde. Zwischen 20. März und 30. April 2020 hatten die deutschen Beteiligten an der Musterfeststellungsklage die Möglichkeit, das Vergleichsangebot anzunehmen. Am 30. April wurde die Klage beigelegt.

Im Endeffekt stimmten 245.000 Kläger:innen dem Vergleich zu. 770 Millionen Euro schüttete Volkswagen nach eigenen Angaben an sie aus. Das waren im Durchschnitt 3.142 Euro pro Auto oder 15 Prozent des Kaufpreises. Alle konnten ihre Autos behalten, die gefahrenen Kilometer spielten keine Rolle. Das Vergleichsangebot war je nach Modell und Alter der Autos unterschiedlich. Es reichte von 1.350 Euro für einen sieben Jahre alten Polo bis zu 6.257 Euro für einen vier Jahre alten Audi A6. Die folgende Tabelle bietet einen Überblick über die Vergleichsangebote im Detail.

Tabelle 9.1-2 Entschädigungen für deutsche VW Kund:innen im Detail

MODELL	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Polo, Fabia, Roomster, Ibiza, A1, Praktik	1.350	1.561	1.772	1.983	2.194	2.405	2.616	2.827	3.038
Altea, Golf Plus, Leon, Toledo	1.566	1.811	2.055	2.300	2.545	2.789	3.034	3.279	3.524
Exeo, Golf, Octavia, A3, Golf Variant, Caddy, Yeti, Beetle, Jetta, Scirocco, Rapid	1.769	2.045	2.321	2.597	2.874	3.150	3.426	3.703	3.979
Q3, Touran, Tiguan, Amarok	1.971	2.279	2.567	2.895	3.203	3.511	3.619	4.127	4.435
Passat, Passat Variant, TT Alhambra, Superb, CC, Eos, Coupé, Passat CC	2.174	2.513	2.853	3.192	3.532	3.872	4.211	4.551	4.890
A4, Sharan, A5	2.376	2.747	3.119	3.490	3.861	4.232	4.604	4.975	5.346
Q5	2.579	2.951	3.304	3.787	4.190	4.593	4.996	5.399	5.802
A6	2.781	3.216	3.650	4.095	4.519	4.954	5.368	5.623	6.257

Quelle: Volkswagen

Ausgegrenzt vom Vergleichsangebot wurden alle nicht-deutschen VW Kund:innen, besser gesagt alle, die ihr Auto nicht in Deutschland gekauft hatten. Unter ihnen waren auch 1.100 Kläger:innen aus Österreich und Italien, die sich mit Hilfe des österreichischen Verbraucherschutzvereins (VSV) an der deutschen Musterfeststellungsklage beteiligt hatten und deren Beteiligung vom Gericht auch akzeptiert worden war. Erst bei den anschließenden innerdeutschen Vergleichsverhandlungen gingen die EU-Staatsbürger:innen leer aus.

Immerhin hatte die Teilnahme an der Musterfeststellungsklage auch bei den Abgelehnten die Verjährung gehemmt. Knapp die Hälfte gab nicht auf und brachte 600 individuelle Klagen in Deutschland ein. Der Verbraucherschutzverein (VSV) unterstützte sie dabei und stellte einen Prozessfinanzierer auf.

In England und Wales musste VW 227 Millionen Euro für insgesamt 90.000 Fahrzeuge zahlen, um die anhängigen Sammelverfahren zu beenden. Pro Fall ergibt das 2.500 Euro.

Aus formalen Gründen wurde in der Schweiz ein Verfahren von 6.000 VW Käufer:innen gegen VW abgeschmettert. Die Kläger:innen hatten ihre Ansprüche an die „Stiftung Konsumentenschutz“ abgetreten, die für sie klagte. Der Sinn dieser Stiftung ist es laut Statuten, die Interessen der Konsument:innen wahrzunehmen. Da die Abtretung von Ansprüchen in den Statuten der Stiftung nicht extra als Stiftungszweck aufgezählt war, argumentierte VW damit, dass die Stiftung nicht klagberechtigt und die Klage nicht zulässig sei. Dieses Urteil wurde später vom Bundesgerichtshof als oberstem Gericht bestätigt.

9.1.2 Vergleiche in Australien, Brasilien und Südkorea

In Australien zahlte VW nach zwei verschiedenen Verfahren insgesamt 190 Millionen Euro (305 Millionen Australische Dollar) für 115.000 manipulierte Autos. Weil VW eine erste Gerichtsentscheidung beeinträchtigt hatte, fielen diese Zahlungen höher aus.

In Brasilien ging es auch in zwei verschiedenen Verfahren um insgesamt 84.000 Fahrzeuge, hauptsächlich Amaroks. Mit insgesamt 33 Millionen Euro wurden diese Verfahren beglichen.

Sehr spannend verlief die Geschichte in Südkorea. Dort wurde VW zunächst zu einer Strafe von umgerechnet 39 Millionen Euro für 120.000 Fahrzeuge von VW, Porsche und Audi verurteilt. Dazu kam noch eine Strafe von umgerechnet 20 Millionen Euro. Im Geschäftsbericht von Volkswagen (vgl. Geschäftsbericht 2018, 184) steht zu lesen, warum VW den Südkoreanern entgegenkam: VW schätzte die Erfolgsaussichten der südkoreanischen Kläger:innen im Vergleich zu anderen Rechtssystemen – abgesehen von den USA und Kanada – als günstig ein. Damit bestätigt sich neuerlich die Haltung des Konzerns: Nur zahlen, wenn Rechtssysteme keine Chancen eröffnen davonzukommen.

9.2 Noch anhängige Sammelverfahren in Italien, Frankreich, Deutschland

In fünfzehn weiteren Staaten sind, laut eigenen Angaben, Sammelverfahren gegen VW anhängig, neun in Europa und sechs außerhalb. In Europa sind es Österreich, Italien, Frankreich, Portugal und die Niederlande. Aber auch Polen, die Tschechische Republik, Belgien und Spanien zählt Volkswagen in seinen Geschäftsberichten zu den Staaten mit Sammelklagen. Außerhalb von Europa liefen laut Angaben von VW (vgl. Geschäftsbericht 2017) weitere Sammelverfahren in Argentinien, China, Israel, Mexiko, Südafrika und Taiwan, wobei das ein oder andere dieser Verfahren inzwischen schon beendet sein kann.

Eine spannende Bühne bietet Italien mit zwei Verfahren. Eines betrifft die italienische Verbraucherschutzorganisation Altroconsumo mit 63.000 betroffenen VW Kund:innen. Hier hatte das Gericht von Venedig VW zur Zahlung von 185 Millionen Euro verurteilt, was eine Entschädigung von rund 3.000 Euro bedeuten würde. Dagegen hatte Volkswagen im November 2022 berufen. Die Auszahlungen wurden gestoppt und die nächste Verhandlung für Mai 2023 anberaumt. Eine weitere Sammelklage wurde von der Verbraucherzentrale Südtirol (VZS) beim OLG Braunschweig gegen VW eingebracht. Es handelt sich um eine grenzüberschreitende Musterfeststellungsklage, an der sich 1.237 Kläger:innen beteiligen. Am ersten Verhandlungstag, am 23. Februar 2022, wurde die Klage zugelassen. „Wir sind mit dem Ausgang des ersten Prozesstags sehr zufrieden“, freut sich Gunde Bauhofer, Geschäftsführerin der VZS, im Interview mit den Autor:innen dieser Studie (vgl. Verbraucherzentrale Südtirol 2022). Es wurde beschlossen, diese Klage nach italienischem Recht zu verhandeln. Um dem Gericht umfassenden Einblick in Doktrin und Jurisprudenz des italienischen Rechts zu gewähren, soll bis zum nächsten Verhandlungstag am 23. Mai 2023 ein Sachverständigengutachten erstellt werden.

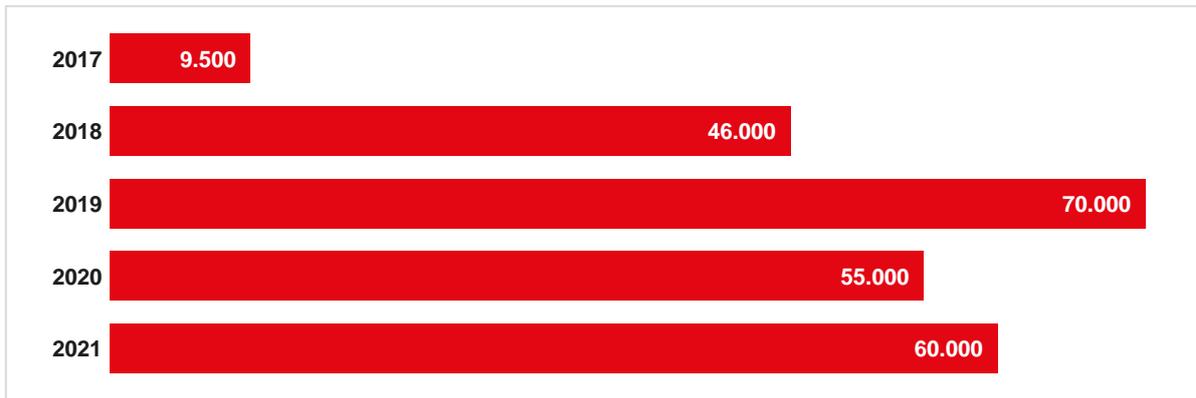
Das größte Sammelverfahren ist in Frankreich anhängig und betrifft gleich 950.000 Käufer:innen. In den Niederlanden kämpft die „Stichting Volkswagen Car Claim“ für 165.000 Käufer:innen. Dort läuft eine zweite Sammelklage. In Portugal geht es um 99.000 Fahrzeuge.

Nicht alle Sammelklagen sind gegen VW gerichtet. Spät, aber doch initiierte der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) eine Musterfeststellungsklage gegen Mercedes. Sie umfasste mit 50.000 potenziellen Autos nur einen Bruchteil der in Deutschland zurückgerufenen 1,14 Millionen Mercedes Dieselautos (vgl. Circabc 2021). Anfang Juli 2022 stand mit 2.804 Kläger:innen eine eher geringe Beteiligung fest.

9.3 Einzelklagen gegen VW

Ein weltweiter Überblick über alle abgeschlossenen und laufenden Einzelklagen gegen Autohersteller wegen manipulierter Autos ist nicht möglich. Den jährlichen Geschäftsberichten des Volkswagenkonzerns lässt sich aber die Zahl der individuellen Klagen gegen Volkswagen entnehmen.

Abbildung 9.3-1 Individuelle Klagen gegen VW



Quelle: Geschäftsberichte 2018 bis 2022

Inwiefern diese Einzelklagen erfolgreich für die Kläger:innen ausgefallen sind, darüber schweigt sich der VW Konzern aus.

Die Erfahrungen individueller Kläger:innen würden ausreichend Stoff für eine eigene Studie liefern. Bis zu den ersten Urteilen deutscher (BGH) und europäischer Höchstgerichte (EuGH) gab es in den ersten und zweiten Instanzen die unterschiedlichsten Gerichtsurteile. Vor allem in Deutschland „verstopfte“ die Causa VW einige Landes- und Oberlandesgerichte. Anfangs fragten einige Richter:innen in Deutschland und Österreich Kläger:innen sogar danach, wie wichtig es ihnen beim Autokauf gewesen sei, ein sauberes Auto zu erwerben. Nach solchen Gesinnungsfragen verbreitete sich unter Richter:innen die von Volkswagen lancierte Behauptung, die Autos hätten keine Schäden, weil man mit ihnen ja weiterhin fahren könne. Einige Richter:innen glaubten eine Zeit lang, die EA 189 Motoren von Volkswagen seien nur nach US-Recht illegal, in Europa jedoch zulässig. Manche schlossen sich der Meinung von VW Anwälten an, die EU-Vorschriften seien in diesem Punkt zu schwammig. Als dieses Argument nach dem klaren EuGH-Urteil von Dezember 2020 nicht mehr zog, versteiften sich die Anwälte von VW darauf, das „Thermofenster“ ausnahmsweise zulässig seien. Sie beriefen sich auf ein Urteil des BGH im Zusammenhang mit Mercedes und auf die Tatsache, dass die deutsche Zulassungsbehörde KBA solche „Thermofenster“ auch beim Update der VW Autos mit EA 189 Motoren genehmigt hatte. Dank hartnäckiger Klagen der Deutschen Umwelthilfe steht das Szenario im Raum, dass alle Software-Updates illegal sein könnten, nicht nur die von VW (vgl. Kapitel 12).

Eine Schwierigkeit liegt sicherlich darin, dass es sich hier um grenzüberschreitende Fälle handelt, wo nationales Recht mit europäischem Recht zusammenstößt. Ein weiteres Problem ist die sachliche Unkenntnis technischer Fragen, die man Richter:innen und Anwäl:innen noch nachsehen kann. Wer will sich schon in technische Details vertiefen, von denen man keine Ahnung hat? Dass im Falle des Abgasskandals auch viele Sachverständige mit falschen Behauptungen die Gerichte verwirrten, ist schon viel gravierender. Wer schützt die Gerichte und Kläger:innen vor fachlich falschen Expertisen? So etwas wie eine Qualitätskontrolle scheint hier angebracht.

Und noch ein wichtiges Problem ist im Zusammenhang mit dem Abgasskandal aufgetaucht: die Haltung der Rechtsschutzversicherungen, die – vor allem in Deutschland – immer wieder versucht haben, schlagend gewordene Risiken abzulehnen.

10 SAMMELKLAGEN UND EINZELKLAGEN IN ÖSTERREICH

In Österreich strengten mehrere Akteur:innen Sammelverfahren gegen VW an. Die erste und zahlenmäßig größte Sammelaktion brachte der Verein für Konsumenteninformation (VKI) im Auftrag der Bundes-Arbeiterkammer und des Konsumentenschutzministeriums auf den Weg. Angestoßen durch den Abgasskandal traten zwei neue Akteure mit Sammelaktionen zugunsten der Verbraucher:innen auf den Plan: COBIN claims und der Verbraucherschutzverein (VSV). COBIN claims versteht sich als Plattform für Verbraucher:innen, Unternehmer:innen und Investor:innen (vgl. COBIN claims 2023). Der Verbraucherschutzverein (VSV) wurde vom früheren Leiter der VKI-Rechtsabteilung und erfahrenen Konsumentenschützer Peter Kolba (vgl. Verbraucherschutzverein 2023) gegründet. Während alle drei Sammelklagen in der Warteschleife hängen, konnte Österreichs Finanzprokurator – der Anwalt des Staates – als einziger die Klage für 2.500 Polizeiautos in trockene Tücher bringen. Aber der Reihe nach:

10.1 Sammelklage des Vereins für Konsumenteninformation (VKI): 70 Kläger:innen verstorben

Sofort nach dem Platzen des VW-Dieselskandals hatte der Verein für Konsumenteninformation (VKI) damit begonnen, potenzielle Kläger:innen zu sammeln. Bis zu 68.000 Interessent:innen meldeten sich und bescherten dem VKI den bis dahin größten Zulauf zu einer Sammelaktion seit seinem Bestehen. Am 20. Februar 2018 gaben AK Präsident Rudolf Kaske (SPÖ) und Sozial- und Konsumentenschutzministerin Beate Hartinger-Klein (FPÖ) dem VKI grünes Licht für Sammelklagen gegen VW. „Da VW sich bis dato beharrlich weigert, seinen Kunden in Österreich außergerichtlich eine Entschädigung anzubieten, schlagen wir diesen Weg ein“, begründete der damalige AK Präsident diese Entscheidung (vgl. APA 393, 20.2.2018, 14.07).

In Österreich gibt es eigentlich keine Sammelklage, die diesen Namen auch wirklich verdient. Als „taugliche Krücke“ (vgl. Kolba/Ninz 2018, 116) wurden zu Beginn des Jahres 2000 „Sammelklagen nach österreichischem Recht“ eingeführt. Erfunden vom damaligen Leiter der VKI-Rechtsabteilung Peter Kolba, dem Wiener Rechtsanwalt Alexander Klauser und dem deutschen Prozessfinanzierer Foris wurde diese Hilfskonstruktion 2005 vom Obersten Gerichtshof (OHG) für zulässig erklärt (vgl. Kolba/Ninz 2018, 116).

Dabei treten in einem ersten Schritt die Geschädigten ihre Ansprüche an einen Verband wie den VKI zum Inkasso ab. In einem zweiten Schritt klagt dieser Verband alle Ansprüche gegen den Schädiger in möglichst einer einzigen Klage ein.

Am 17. September 2018 brachte der VKI 16 Sammelklagen gegen VW ein, allesamt bezogen auf die manipulierten VW Autos mit dem EA 189 Motor. Der Streitwert für die 10.000 Fälle (genau: 9.872) beläuft sich auf rund 60 Millionen Euro, davon 55 Millionen als Entschädigung und 4,5 Millionen für Folgeschäden. Geltend gemacht wurde damit eine Schadenersatzforderung von 20 Prozent des Kaufpreises, was einen durchschnittlichen Streitwert von 6.000 Euro pro Fall ergibt.

Tabelle 10.1-1 Fälle nach Gerichten

GERICHTE	FÄLLE	STREITWERT
Handelsgericht Wien	1.491	9.080.975
Graz	1.205	7.199.918
Innsbruck	741	4.483.189
Wiener Neustadt	729	4.415.207
St. Pölten	702	4.080.084
Linz	693	4.014.301
Salzburg	690	4.181.725
Leoben	637	3.900.114
Klagenfurt	574	3.611.806
Korneuburg	515	3.023.225
Wels	515	3.110.436
Eisenstadt	387	2.367.419
Krems a. d. Donau	355	2.064.305
Feldkirch	280	1.699.595
Ried im Innkreis	180	1.070.682
Steyr	178	1.021.678
GESAMT:	9.872	59.324.659

Quelle: VKI

Da der Prozessfinanzierer Omni Bridgeway (damals noch Roland ProzessFinanz AG) die Finanzierung der Prozesskosten und das Prozessrisiko übernommen hatte, stehen ihm im Erfolgsfall 20 bis 37 Prozent des erstrittenen Betrags zu, je nachdem, wie viele Instanzen durchgeföhrt werden müssen. Den Beteiligten wurde ein einmaliger Kostenbeitrag von 120 Euro abverlangt, dafür winken ihnen im Erfolgsfall Schadenersatzzahlungen zwischen 3.780 und 4.800 Euro und sie riskieren keine Prozess- oder sonstigen Kosten.

Ein Jahr verstrich mit formalen Streitereien, ob Österreich für Klagen gegen die Volkswagen AG zuständig sei. Das Ergebnis: In Eisenstadt, Korneuburg, Wiener Neustadt und Leoben entschieden die Landesgerichte, dass ihre Zuständigkeit gegeben sei. VW legte dagegen Rechtsmittel ein. In Linz und Wien wurde zwar darüber verhandelt, aber mit offenem Ergebnis. Das Landesgericht Feldkirch erklärte sich für nicht zuständig. In Innsbruck, St. Pölten, Klagenfurt, Steyr und Wels wurden die Verhandlungen unterbrochen, nachdem die zuständige Richterin in Klagenfurt beschlossen hatte, die Zuständigkeitsfrage vom Europäischen Gerichtshof klären zu lassen. Die Gerichte in Graz und Ried im Innkreis warteten eine Entscheidung des OGH ab. Und in Krems und Salzburg gab es noch keine Verhandlung, da im Vorfeld über die Befangenheit des zuständigen Richters diskutiert wurde (vgl. APA 365, 16.9.2019, 16.30). Mitte 2019 wurden bis zur Klärung durch den EuGH alle Verfahren auf Eis gelegt.

Ein weiteres Jahr zog ins Land, bis der EuGH im Juli 2020 entschied (EuGH C-343/19 am 9.6.2020), dass man den deutschen Autokonzern auch in Österreich klagen kann. „Ort der Verwirklichung des Schadenerfolgs“ ist laut EuGH das Land des Autokaufs (vgl. Kapitel 11). Obwohl der Bundesgerichtshof (BGH) als Höchstgericht am 25. Mai 2020 in Deutschland festgestellt hatte, dass VW arglistig und aus reinem Gewinnstreben gehandelt habe und der Schaden der Käufer:innen bereits mit Abschluss des Kaufvertrags entstanden sei, bewegte sich in Österreich nichts zu deren

Gunsten. VW beharrte weiterhin darauf, dass den Käufer:innen kein Schaden entstanden sei, die Wiederverkaufswerte stabil geblieben seien und das Software-Update die illegale „Umschaltlogik“ beseitigt habe. Der VKI und der Europäische Verbraucherverband BEUC kritisierten die Haltung des Konzerns. Der weltgrößte Autobauer fahre eine Hinhaltenaktik und nutze Gesetzeslücken sowie den ungleichen Zugang europäischer Verbraucher:innen zur Justiz aus, warf BEUC-Generaldirektorin Monique Goyens den Wolfsburgern vor.

Auch nach endgültiger Klärung der Zuständigkeitsfrage ging es mit den VKI-Sammelklagen 2021 und 2022 nur schleppend voran, mit der Covid-19-Pandemie als unvorhergesehener Bremse. Bei zwölf Landesgerichten sind die Verhandlungen aktuell noch unterbrochen. Beim Handelsgericht Wien und bei den Landesgerichten Leoben, St. Pölten und Feldkirch wird aktiv verhandelt. Dort konzentrierte sich mittlerweile alles auf das mögliche Ausmaß des Schadenersatzes.

Mehrere wegweisende Urteile des EuGH gegen VW – wie das Verbot der „Thermofenster“ – gingen spurlos an Österreichs Gerichten vorbei. Nach dem Massenvergleich mit deutschen Käufer:innen hatte man sich auch in Österreich neue – aber vergebliche – Hoffnungen auf einen Vergleich mit VW gemacht.

Nach der Entscheidung des EuGH vom 14. Juli 2022, dass „Thermofenster“ unzulässig und Ausnahmen sehr eng auszulegen sind, wäre eine richtungweisende Entscheidung des OGH auch in Österreich zu erwarten gewesen. Doch Anfang 2023 gelang es Volkswagen mit einem besonders verlockenden Angebot an einen Kläger, eine Entscheidung des OGH zu verhindern. Der Kläger zog seine Klage zurück, nachdem ihm VW 35 Prozent des Kaufpreises angeboten hatte, ohne das Auto zurückzunehmen. Zudem hat ihm VW alle Anwalts- und Prozesskosten abgedeckt. „VW versucht derzeit über Vergleiche in Einzelverfahren eine höchstgerichtliche Judikatur und somit die endgültige Klärung noch offener Rechtsfragen zu verhindern“, kritisierte der VKI (vgl. Verein für Konsumenteninformation 2023).

Unterstützung für die Autokäufer:innen kam von AK Präsidentin Renate Anderl: „Der Europäische Gerichtshof hat schon vor zwei Jahren entschieden, dass die von VW eingebaute Abgas-Software illegal ist. Aber noch immer müssen betroffene österreichische PKW-Fahrer:innen auf eine angemessene Entschädigung warten. Das ist sehr unbefriedigend. VW sollte endlich mit dem VKI in konstruktive Gespräche treten, damit die Geschädigten rasch zu ihrem Recht kommen“ (vgl. APA 172, 26.1.2023, 11.21).

Auch Konsumentenschutzminister Johannes Rauch (Grüne) machte sich für die Autokäufer:innen stark: „Es ist höchste Zeit, dass der Volkswagen Konzern auch endlich alle Betroffenen in Österreich angemessen entschädigt. Es gibt absolut keinen Grund, warum es hier eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Ländern geben sollte“ (vgl. APA 172, 26.1.2023, 11.21).

Kurz vor der Jahreswende 2022/23 machte der VKI auf eine tragische Konsequenz aus dem schleppenden Verlauf aufmerksam: „Die lange Verfahrensdauer, welche insbesondere auf diverse Verzögerungstaktiken von VW zurückzuführen ist, hat mittlerweile dazu geführt, dass seit Klageeinbringung (September 2018) bedauerlicher Weise 70 Teilnehmer:innen verstorben sind. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Schadenersatzanspruch verloren geht. Bei einem Todesfall geht der Anspruch der Verstorbenen an die Erb:innen über“ (vgl. VKI Information 2022).

Bereits vor dem Start der Sammelklagen war der VKI für Österreichs VW Kund:innen aktiv geworden. Für einen einmaligen Kostenbeitrag von 90 Euro bot man ihnen an, sich als Privatbeteiligte dem Strafverfahren gegen Volkswagen anzuschließen, auch um die Verjährung zu stoppen, solange die strafrechtlichen Verfahren dauern. Nach Angaben des VKI hatten sich ursprünglich 12.000 Personen angeschlossen. Davon nahmen 10.000 später an den VKI-Sammelklagen teil. Dabei wurden ihnen die bereits bezahlten 90 Euro angerechnet. Es gibt derzeit also mehr als 2.000 Käufer:innen in

Österreich, die als Privatbeteiligte noch immer die Chance haben, ihre Ansprüche gegen VW geltend zu machen.

Schon früher als der Verbraucherschutzverein (VSV) hatte der VKI anfangs versucht, die Ansprüche österreichischer Käufer:innen über einen anderen EU-Staat geltend zu machen, über die „Stichting Car Claim Volkswagen“ in den Niederlanden.

Doch die niederländische Stiftung brachte Ende 2017 lediglich für niederländische Fahrzeughalter:innen eine Klage ein und schloss eine Unterstützung für Österreicher:innen aus. Viele der Ausgeschlossenen konnten sich stattdessen immerhin an den VKI-Sammelklagen beteiligen.

10.2 Musterklagen von COBIN claims

COBIN claims wurde Anfang 2017 gegründet und versteht sich als unabhängige Initiative der Zivilgesellschaft. Zweck des nicht gewinnorientierten Vereins ist es, Sammelverfahren zu organisieren, um jenen zu ihrem Recht zu verhelfen, die sonst keinen Zugang zum Recht haben oder sich diesen nicht leisten können. Anders als der VKI, der ausschließlich auf private Konsument:innen fokussiert, ist diese Plattform ausdrücklich auch für Unternehmer:innen und Anleger:innen da. Der Verein hat sich 2022 für die neuartige „EU-Verbandsklage-Legitimation“ gemacht und erwartet deren Erteilung im Jahr 2023.

Unter „diesel-klage.at“ sammelte COBIN claims Halter:innen von VW Dieselfahrzeugen mit dem EA 189 Motor, schlug aber einen etwas anderen Weg ein als der VKI: Man reichte nicht alle Ansprüche als Klagen ein, sondern strengte zunächst sechs Musterprozesse gegen VW an, um alle rechtlichen Fragen zu klären. Alle anderen Kläger:innen wurden mit Hilfe von Privatbeteiligungsanschlüssen vor Verjährung geschützt.

Nach Angaben von Vereinsobmann Oliver Jaindl sammelte COBIN claims 5.700 Personen mit 6.700 Fahrzeugen und reichte Musterklagen bei sechs Gerichten ein: beim Handelsgericht Wien und den Landesgerichten Feldkirch, Eisenstadt, Wiener Neustadt, Innsbruck und Leoben. Der Start erfolgte am 27. März 2018 mit dem Musterprozess vor dem Handelsgericht Wien.

Zur Absicherung und Vorfinanzierung der Prozesskosten holte COBIN claims den Prozessfinanzierer Ingletree/Calunius an Bord, der ein Erfolgshonorar von 35 Prozent verrechnet. Für den Anschluss als Privatbeteiligte verlangte COBIN claims keinen Kostenbeitrag.

Die Musterverfahren sind bis zur Klärung durch den EuGH seit Juli 2019 unterbrochen, nur Leoben wird derzeit fortgesetzt. Aus Sicht von Vereinsobmann Oliver Jaindl sind die formalen Fragen alle zugunsten der Kläger:innen geklärt. Alles drehe sich nur mehr um die Höhe des Schadenersatzes, sagte der Vereinsobmann im Interview mit den Autor:innen. Die Kund:innen hätten die Autos nicht oder nicht zu diesem Preis gekauft, wenn sie gewusst hätten, dass sie manipuliert sind und von Anfang an z.B. einen rechtlichen Mangel hatten, argumentiert COBIN claims. „Die Höhe einer fairen Entschädigung ist derzeit der Kernpunkt der Erörterungen bei den Gerichten. Wir wissen aus einer Umfrage unter 1.600 Teilnehmer:innen der Aktion ‚diesel-klage.at‘, dass im Mittel die Geschädigten selbst eine faire Entschädigung bei 35 Prozent des Erstehungspreises der Fahrzeuge veranschlagen würden. Just genau diesen Wert war jüngst der VW-Konzern bereit, in einem Einzelverfahren einem Geschädigten auszubezahlen. Da alle gegenständlichen Fahrzeuge über den EA 189 Motor verfügen und daher eine Ungleichbehandlung logisch keinen Sinn macht – es war ja immer derselbe Motor – hat sich VW aus unserer Sicht nun selbst die Latte in puncto Höhe des Schadenersatzes auf 35 Prozent gelegt.“

10.3 Grenzüberschreitende Klagen und Anzeigen des Verbraucherschutzvereins (VSV)

Genau drei Jahre nach Aufdeckung des VW-Dieselskandals trat im September 2018 in Österreich ein neuer Player mit bewährten Akteur:innen zugunsten von Verbraucher:innen auf den Plan: der Verbraucherschutzverein (VSV). Als Obmann fungierte Peter Kolba, der sich in 27 Jahren als Chefjurist des VKI als Verbraucherschützer der Nation etabliert hatte. Nachdem er COBIN claims mitgegründet und für die „Liste Pilz“ als Abgeordneter und Klubobmann im Nationalrat tätig gewesen war, wollte er mit einer politisch und finanziell unabhängigen Organisation privaten Verbraucher:innen, aber auch Einzel-Unternehmen und Klein- und Mittelbetrieben zur Seite stehen.

Der VSV präsentierte ein Buch über drei Jahre VW-Abgasskandal, an dem auch die Autorin dieser Studie mitwirkte (vgl. Kolba/Ninz 2018). Als erste Aktion unterstützte der VSV österreichische und Südtiroler VW Kund:innen dabei, sich an der neuen deutschen Musterfeststellungsklage gegen VW zu beteiligen. Allein mit der Eintragung ins Musterklageregister konnte man die Verjährungsfrist stoppen, ohne zusätzliche Kosten und Risiken. 1.100 VW Kund:innen aus Österreich und Italien (Südtirol) schafften mit Hilfe des VSV diesen Sprung, wobei sie für die Mitgliedschaft am VSV einen Jahresbeitrag von 30 Euro zu berappen hatten.

Als im Februar 2020 feststand, dass alle nicht-deutschen VW Kund:innen vom Vergleich mit VW ausgegrenzt wurden (neben Österreicher:innen und Südtiroler:innen auch Beteiligte aus Norwegen, Frankreich, Spanien) organisierte der VSV für die ausgeschlossenen Österreicher:innen individuelle Klagen in Deutschland. Er stellte dafür einen Prozessfinanzierer auf, der ein Erfolgshonorar von 35 Prozent einbehält. Rund 600 abgewiesene Kläger:innen blieben dran und klagten mit Einzelklagen in Deutschland.

Im Herbst 2020 gelang es dem VSV in zwei Dutzend Fällen, relativ günstige außergerichtliche Vergleiche mit VW abzuschließen, wobei über die Ergebnisse Stillschweigen vereinbart wurde. Dann änderte VW neuerlich seine Taktik und führte – entgegen seinen Ankündigungen – alle Gerichtsverfahren weiter. Als erster großer Erfolg gelang es dem VSV Mitte 2021, für einen zehn Jahre alten VW Passat 10.000 Euro zu erstreiten. Auch für einen Südtiroler erwirkte der VSV Schadenersatz von mehreren Tausend Euro und der Betroffene konnte sein Auto behalten. Weitere 20 Gerichtsverfahren konnten mit zum Teil bemerkenswerten Zahlungen von VW abgeschlossen werden.

Allerdings konnten Prozesse und Vergleiche nur für Österreicher:innen und Italiener:innen durchgeföhrt werden, die ihre Autos direkt in Deutschland gekauft hatten. Für alle anderen gilt, dass die Gerichtsverfahren zwar in Deutschland durchgeföhrt werden, dabei aber österreichisches bzw. italienisches Recht zur Anwendung kommt. In der ersten Jahreshälfte 2023 ist mit Beginn der Verhandlungen für die noch offenen 500 Fälle zu rechnen, sofern es vorher nicht zu einem Vergleich kommt.

Über diese praktischen Servicetätigkeiten für die Geschädigten hinaus war der VSV, speziell über Obmann Kolba, auch bei Anzeigen aktiv: Im September 2019 zeigte der Verein den damaligen Verkehrsminister Mag. Andreas Reichhardt wegen Untätigkeit beim Abgasskandal an. Im selben Monat erfolgte eine Anzeige des VSV gegen Audi bei der Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft auf Basis des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes. Dieses Gesetz erlaubt es, in Österreich Unternehmen als Ganzes zur Rechenschaft zu ziehen und nicht nur einzelne Führungspersönlichkeiten, bei denen oft nichts mehr zu holen ist, weil sie plötzlich „verarmen“ und alles Vermögen den Ehepartner:innen und Kindern gehört. Dort, bei der Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft, liegen ja bereits seit 2015 Anzeigen gegen den VW Ex-Chef

Winterkorn, die Volkswagen AG und gegen Bosch wegen schweren Betrugs und vorsätzlicher Schädigung der Umwelt sowie Abgabenhinterziehung.

Als Manipulationen auch bei Mercedes klar waren, zögerte der VSV im Dezember 2019 nicht, auch diesen deutschen Autohersteller anzuzeigen. Und im April 2021, als sich abzeichnete, dass das KBA „Thermofenster“ für VW-Updates genehmigt hatte, reichte der VSV eine Sachverhaltsdarstellung bei der Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft gegen das KBA und VW ein. Neuerlich half der VSV österreichischen Käufer:innen, sich an der deutschen Musterfeststellungsklage gegen Mercedes zu beteiligen.

10.4 Vergleich VW mit Republik Österreich nach Massenklagen

Im April 2019 berichtete erstmals die österreichische Tageszeitung „Kurier“, dass sich auch die Republik Österreich vom Volkswagen Konzern geschädigt fühle und sich dem Ermittlungsverfahren der Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft gegen VW angeschlossen habe (vgl. Möchel/Schreiber 2019). Argumentiert wurde mit mutmaßlicher arglistiger Täuschung. Geltend gemacht wurde ein Schadenersatz von 2,63 Millionen Euro für 2.531 Autos von VW, Audi, Seat und Škoda, die zum Großteil über die Porsche Bank geleast wurden. Der geforderte Schadenersatz entsprach einer Wertminderung um zehn Prozent.

Bei der Mehrzahl dieser Fahrzeuge handelte es sich um VW Touran, Golf Variant, Passat Variant und Sharan sowie Škoda Octavia. Der VW Touran wird hauptsächlich von der Polizei als Streifenwagen benutzt. Die Republik argumentierte, dass der angesetzte Kaufpreis je Fahrzeug durch die illegale Abgas-Manipulationssoftware überhöht war und somit auch überhöhte Leasingraten bezahlt werden. Damit entsprachen die Fahrzeuge nicht der im Rahmenvertrag vereinbarten Leistung. Laut Finanzprokuratur, dem Anwalt der Republik Österreich, soll „der bestehende Mangel auch mit dem Software-Update nicht behoben“ worden sein, so der „Kurier“ (vgl. Möchel/Schreiber 2019). „Wäre die Republik Österreich vorab über die Manipulation an der Motorsteuerung aufgeklärt worden, hätte die Republik die Fahrzeuge nicht erworben“, heißt es weiter. „Die Republik hat daher Anspruch auf Schadenersatz“, zitierte der „Kurier“.

Kurz vor Weihnachten 2019 war der Vergleich zwischen der Republik Österreich und Volkswagen unter Dach und Fach. Die Tageszeitung „Der Standard“ berichtete als erste (vgl. Schnauder 2019). Der damalige Innenminister Wolfgang Peschorn, der in seiner vorhergehenden (und jetzt erneuten) Eigenschaft als Präsident der Finanzprokuratur das Ganze ins Rollen gebracht hatte, schwieg sich über die Höhe des Vergleichs aufgrund des vereinbarten Stillschweigens aus, verwies jedoch auf ein Gutachten, das die Republik bei einem gerichtlich beeideten Sachverständigen in Auftrag gegeben hatte. Mit der außergerichtlichen Lösung leiste VW eine „angemessene Entschädigung“, ließ Innenminister Peschorn die Zeitung „Der Standard“ wissen.

Anders als in den Medien kolportiert dürften nicht 2,6 Millionen Euro an den Staat geflossen sein, sondern viel weniger. Ein wichtiges Indiz dafür ist folgende Schlüssel Formulierung im Gutachten, das den Autor:innen dieser Studie vorliegt (vgl. Gutachten 2019) und hier wörtlich wiedergegeben wird: „Der von der VW AG angebotene Vergleichsbetrag in Höhe von zirka € 1.500.000,- kann somit jedenfalls als plausibel angesehen werden. Mit diesem Betrag sind sicher alle bewertbaren Schäden an den von der Republik genutzten Fahrzeugen, die mit dem Motor EA 189 (Euro 5) ausgerüstet waren, abdeckbar.“ Auf Basis dieser Expertise konnte Peschorn in der Tat von einer „angemessenen Entschädigung“ sprechen. Umgerechnet auf die Autos entspricht dies 600 Euro Schadenersatz im Schnitt, wobei die Tatsache hervorzuheben ist, dass es auch für Leasing-Autos Entschädigungen gab.

Im Detail errechnete der Gutachter für die 2.521 manipulierten Fahrzeuge einen Gesamtschaden zwischen 1.143.929,87 und 1.444.386,87 Euro, der durch das Angebot von VW knapp überboten wurde (vgl. Blog „wasmichbewegt“ 2021).

Für die 2.242 **geleasten** Fahrzeuge errechnete er einen Schadenersatz von 3,0 bis 3,5 Prozent:

„merkantile Wertminderung“	1,5 Prozent
mögliche Nutzungsausfälle	1,0 Prozent
Image-Probleme	0,5 bis 1 Prozent
Summe	3,0 bis 3,5 Prozent

Für die 289 **gekauften** Fahrzeuge kam er auf einen Schadenersatz von 6 bis 7 Prozent:

Preisreduktionen beim Verkauf	4,0 Prozent
Mögliche Nutzungsausfälle	1,0 Prozent
Image-Probleme	0,5 bis 1 Prozent
Negative Pressemeldungen	0,5 bis 1 Prozent
Summe	6,0 bis 7,0 Prozent

Gleich nach Bekanntwerden des Vergleichs kam Kritik vonseiten des Mobilitätsclubs ÖAMTC und des Verbraucherschutzvereins (VSV). Dazu Martin Hoffer, Leiter der Rechtsdienste des ÖAMTC: „Das Innenministerium muss sich allerdings der Kritik stellen, im aktuellen Fall Staatsinteressen vor die Interessen der Bevölkerung gestellt zu haben.“ Dass die Republik ihre Schäfchen ins Trockene brachte und fast 400.000 betroffene Österreicher:innen im Regen stehen ließ, kam in der Öffentlichkeit schlecht an. Der VSV-Obmann forderte: „Her mit dem Gutachten“ (vgl. Blog wasmichbewegt 2019), damit auch private Kläger vor Gericht davon profitieren. Sein Ruf blieb unerhört.

10.5 Sammel- und Einzelklagen gegen VW in Österreich

Die Zahl der gegen VW in Österreich eingebrachten individuellen Klagen kann nur geschätzt werden. Zusätzlich zu den rund 20.000 Sammelklagen von VKI, COBIN claims, VSV und Finanzprokuratur dürften – grob geschätzt – weitere 5.000 individuelle Klagen gegen Volkswagen und andere Autohersteller in Österreich eingebracht worden sein. Da der OGH im Juli 2019 alle Klagen bis zur Klärung durch den EuGH stoppte und dieser bis dato kein entsprechendes Urteil gefällt hat (vgl. Kapitel 11), hängen sie alle in der Warteschleife.

Tabelle 10.5-1 Einzel- und Sammelklagen gegen VW in Österreich

		STATUS
VKI	10.000	warten
COBIN claims	6.700	warten
Finanzprokuratur	2.500	erledigt
VSV	500	warten
Sammelklagen:	19.700	
Individuelle Klagen (Schätzung):	5.000	
GESAMT:	24.700	

Quelle: Eigenrecherche

Volkswagen musste nach eigenen Angaben zur Bewältigung des „Dieselthemas“ bisher insgesamt 33 Milliarden Euro ausgeben. Davon umgerechnet 23 Milliarden Euro in den USA und zehn Milliarden für den „Rest der Welt“. In den USA flossen von den 23 Mrd. Euro rund 11,5 Milliarden direkt an 560.000 Kund:innen. Was den „Rest der Welt“ anlangt, flossen bis dato rund 1,3 Milliarden Euro an 780.000 erfolgreiche Sammelkläger:innen in Kanada, Deutschland, Australien, Brasilien, Südkorea und Großbritannien.

Festzuhalten ist, dass der Volkswagen Konzern trotz des Dieselskandals in den letzten elf Jahren außerordentlich gut verdient hat. Die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Gewinne von 2011 bis 2022 summieren sich auf 124 Milliarden Euro, trotz des Verlusts im Skandaljahr 2015 und der bisherigen Kosten des Dieselskandals, den der Konzern mit insgesamt 33 Milliarden Euro beziffert. Diese Kosten sind in den schönen Bilanzgewinn-Zahlen schon berücksichtigt. Erwähnenswert ist, dass die Gewinne in den Jahren nach Platzen des Dieselskandals enorm gestiegen sind. Das betrifft nicht nur den Volkswagen Konzern allein, sondern auch andere deutsche Autohersteller wie Mercedes und BMW. Ertragsmäßig haben die Autohersteller den Dieselskandal bisher gut weggesteckt.

Tabelle 10.5-2 Die Gewinne der Auto-Konzerne

JAHR	VOLKSWAGEN BILANZGEWINN IN MRD. EURO	MERCEDES BILANZGEWINN IN MRD. EURO	BMW BILANZGEWINN IN MRD. EURO
2021	15,43	23,00	12,40
2020	8,82	4,00	3,85
2019	14,03	2,70	5,00
2018	12,15	7,58	7,00
2017	11,64	10,86	8,60
2016	5,38	8,78	6,90
2015	-1,36	8,70	6,40
2014	11,07	7,29	5,80
2013	9,15	8,70	5,30
2012	21,88	6,80	5,10
2011	15,78	6,00	4,90
GESAMT:	123,96	94,41	71,25

Quelle: Eigenrecherche, Jahres-Geschäftsberichte

11 URTEILE UND NICHT-URTEILE DER HÖCHSTRICHTER:INNEN

Seit der VW-Abgasskandal mit dem EA 189 Motor im September 2015 öffentlich wurde, schreitet die juristische Aufarbeitung stetig voran. Im Folgenden werden die wichtigsten Urteile der Höchstrichter in Österreich (OGH) Deutschland (BGH) und Europa (EuGH) aufgelistet und so beschrieben, dass sowohl Rechtsexperten als auch Laien damit etwas anfangen können. Daher ist die juristische Expertise eingebettet in eine klare Frage und eine leicht verständliche, zusammenfassende Antwort.

11.1 Erste Entscheidung des OGH 10 Ob 2/23a vom 21. 2. 2023

Frage: Welche Ansprüche können österreichische Autokäufer:innen aufgrund der verbauten unzulässigen Abschaltvorrichtung in den Fahrzeugmodellen mit dem Motortyp EA 189 geltend machen? Diese Frage wurde vorerst (nur) für einen VW-Händler im Rahmen eines Teilurteils wie folgt geklärt:

1. Das Vorhandensein der „Umschaltlogik“ im Übergabezeitpunkt begründet einen Sachmangel (RZ 45, Pkt. I.C.2). Darauf, ob darüber hinaus ein Rechtsmangel darin zu sehen sei, dass die Typgenehmigung nicht rechtsbeständig ist, musste im vorliegenden Fall nicht eingegangen werden (RZ 52, Pkt. I.C.2.6).
2. Der Umstand, dass der Europäische Gerichtshof die Rechtsansicht des Klägers zur dargestellten Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses teilte, begründet – wie der Kläger im Rekurs zutreffend geltend macht – keinen Erörterungsbedarf nach den §§ 182, 182a ZPO, weil dieser Beurteilung keine von den Beklagten unbeachtete Rechtsansicht zugrunde liegt. Auf die Offenkundigkeit (RS0037536; RS0040240; RS0040219) der vorherrschenden Temperaturverhältnisse (vgl. nur die im Statistischen Jahrbuch Österreichs, herausgegeben von der Statistik Austria, veröffentlichten Lufttemperaturen [Rubrik 1.08: Messpunkte Wien Hohe Warte, Eisenstadt, Klagenfurt, St. Pölten, Linz-Hörsching, Irdning-Gumpenstein, Graz-Flughafen, Innsbruck-Universität und Feldkirch, alle abrufbar auf der Website der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik www.zamg.ac.at/cms/de/klima/klimauebersichten/jahrbuch]) ist aufgrund des Tatsachengeständnisses (Temperaturgrenzen zwischen 15 und 33 Grad Celsius Außentemperatur) nicht weiter einzugehen (RZ 69).
3. Die nach einem Software-Update beim Fahrzeug des Klägers vorhandene Programmierung, aufgrund derer der emissionsmindernde Modus zwar auch außerhalb des Prüfstandsbetriebs, aber nur bei Außen- oder Umgebungstemperaturen zwischen 15 und 33 Grad Celsius voll wirksam wäre, fällt daher nicht unter die Verbotsausnahme des Art 5 Abs 2 Satz 2, lit a VO 715/2007/EU (RZ 73).
4. Im vorliegenden Fall lag bei Übergabe des Fahrzeugs ein Mangel vor, der darin bestand, dass eine gemäß Art 5 Abs 2 VO 715/2007/EU verbotene Abschaltvorrichtung – die „Umschaltlogik“ – vorhanden war. Dieser Mangel sollte durch die Durchführung eines Software-Updates behoben werden. Der angebotene Verbesserungsversuch war jedoch untauglich, weil danach immer noch eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorhanden gewesen wäre. Die Unzulässigkeit folgt – wie oben ausgeführt – daraus, dass nach Installation des Software-Updates eine Abschaltvorrichtung vorliegt, die unter normalen

Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres nicht aktiv ist, sodass es nicht darauf ankommt, ob sie ausschließlich notwendig ist, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist. Dieser Mangel ist nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu C-145/20 auch nicht geringfügig. Die vom Kläger geltend gemachte Wandlung ist daher berechtigt (RZ 81, 82, Pkt. I.C.4.4.).

5. Die konsequente Umsetzung dieser in der Rechtsprechung (Anmerkung: gemeint der Judikatur zum anzurechnenden Gebrauchsnutzen nach erfolgreicher Wandlung) anerkannten Grundsätze spricht dafür, den Gebrauchsnutzen des Käufers eines Kfz, der die Rückabwicklung nicht zu vertreten hat, grundsätzlich in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern (linear) zu berechnen (RZ 109, I.D.2.12).
6. Der Oberste Gerichtshof erachtet den (auch vom BGH zur Ermittlung des Gebrauchsnutzens herangezogenen) Ansatz, der Ausmittlung die lineare Wertminderung zugrunde zu legen, in einem Fall wie dem vorliegenden, in dem der Käufer des Kfz die Wandlung nicht zu vertreten hat, als sachgerecht (RZ 116, Pkt. I.D.2.18).
7. Nach ständiger Rechtsprechung hat selbst der redliche Bereicherungsschuldner (Anmerkung: hier der Händler) – außer bei Vorliegen einer Gegenleistung – die mit dem gesetzlichen Zinssatz (Anmerkung: 4 Prozent p.a.) pauschalierten Nutzungen eines vom ihm zu erstattenden Geldbetrags unabhängig vom Eintritt des Verzugs herauszugeben („Vergütungszinsen“). Auch bei Redlichkeit des Bereicherten ist nämlich die Nutzungsmöglichkeit des Kapitals inter partes dem Bereicherungsgläubiger zugeordnet. Es wäre daher nicht zu rechtfertigen, wenn der Schuldner den Nutzungsvorteil bis zum Einlangen eines Rückzahlungsbegehrens behalten könnte; § 1000 ABGB ist in diesem Zusammenhang ganz generell als Pauschalierung des gewöhnlichen Nutzungsentgelts für Geld („Zinsen“) zu verstehen (7 Ob 10/20a ErwGr II.E.1.2.; 4 Ob 46/13p ErwGr 4.2.).

Antwort: Der Fahrzeugkäufer, wie im konkreten Fall, kann den Vertrag mit dem Händler wandeln, da ein Fahrzeug mit unzulässiger Abschaltvorrichtung einen Sachmangel aufweist, der einen nicht geringfügigen Mangel darstellt. Grundsätzlich hat der Händler zwar primär Verbesserung zu leisten, die aber im konkreten Fall unbeachtlich ist, weil die Verbesserung durch das Software-Update mit „Thermofenster“ untauglich war. Der Käufer bekommt den Kaufpreis abzüglich eines linear berechneten Nutzungsentgelts zuzüglich vier Prozent Zinsen aus dem Kaufpreis seit Zahlung. Offen geblieben ist unter anderem die Frage, ob es sich auch um einen Rechtsmangel handelt und welche Ansprüche der Käufer gegenüber dem Hersteller hat, da im Hinblick auf die VW AG das Verfahren bis zur Entscheidung des EuGH zu C-100/21 unterbrochen wurde.

11.2 Österreichische Zuständigkeit ist gegeben

Frage: Kann ein deutscher Autohersteller wie Volkswagen vor einem österreichischen Gericht geklagt werden? Diese formelle Frage hat das Landesgericht Klagenfurt dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zur Vorabentscheidung am 17. 4. 2019 vorgelegt. Anlass war die vom VKI auch in Klagenfurt eingebrachte Sammelklage gegen VW wegen manipulierter Dieselfahrzeuge der Marken VW, Audi, Seat und Škoda mit dem Motor EA 189. Bis zur Klärung dieser formalen Frage wurden alle anhängigen Sammelklagen und individuellen Klagen in Österreich auf Eis gelegt.

Rechtsexpertise: Es war entscheidend, inwieweit Art. 7 Nr. 2. der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. 2012, L. 351, S. 1) auszulegen ist.

Im Verfahren EuGH C-343/19 wurde mit Urteil vom 9. 6. 2020 wie folgt entschieden:

Art. 7 Nr. 2 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen ist dahin auszulegen, dass sich der Ort der Verwirklichung des Schadenserfolgs in einem Fall, in dem Fahrzeuge von ihrem Hersteller in einem Mitgliedstaat rechtswidrig mit einer Software ausgerüstet worden sind, die die Daten über den Abgasausstoß manipuliert, und danach bei einem Dritten in einem anderen Mitgliedstaat erworben werden, in diesem letztgenannten Mitgliedstaat befindet.

Hat daher ein Käufer in Österreich ein Fahrzeug erworben, kann dieser am örtlich und sachlich zuständigen Gericht des Erwerb-Ortes Ansprüche geltend machen (RIS-Justiz RS0133349). Offen ist die Frage, nach welchem Kriterium sich die örtliche und internationale Zuständigkeit richtet, wenn sich der Kaufvertragsabschlussort vom Übergabe-Ort unterscheidet (vorgelegt an den EuGH mit Beschluss vom 15. 12. 2022 zu 3 Ob 206/22y).

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass Käufer:innen von abgasmanipulierten Fahrzeugen jedenfalls dann vor einem österreichischen Gericht Klage erheben können, wenn Kaufvertragsabschluss-ort und Übergabeort in Österreich liegen und der Hersteller dem Regime der EuGVVO (Verordnung über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen) unterliegt.

Neben der Verortung des Schadensortes hat der EuGH in dieser Entscheidung des Weiteren festgehalten, dass es sich bei einem Schadenersatzanspruch, gerichtet auf den Ausgleich des zu viel bezahlten Kaufpreises (im Verfahren konkret 30 Prozent des Kaufpreises), um keinen reinen Vermögensschaden handelt.

Antwort: Hersteller abgasmanipulierter Dieselfahrzeuge können in Österreich geklagt werden. Beim eingetretenen Schaden handelt es sich um einen Substanzschaden und keinen reinen Vermögensschaden.

11.3 Wann liegt ein abgasmanipuliertes Fahrzeug vor?

Beim Abgasskandal ist grundsätzlich die Frage zu beurteilen, ob unzulässige oder zulässige Abschalt-einrichtungen verbaut sind, die dafür sorgen, dass unter vernünftig zu erwartenden Betriebsbedingungen die Wirksamkeit der Emissionskontrolle verringert wird (zur Legaldefinition vgl. Art. 3 Z. 10 der VO (EG) 715/2007). Zur Frage, ab wann eine Abschalt-einrichtung einen Ausnahmetatbestand erfüllt, um zulässig zu sein, z.B.: etwa zum Schutz der Bauteile, wie dies die Autohersteller wie Mercedes geltend machten, ist regelmäßig der EuGH zu befragen.

11.3.1 Wegweisende Urteile BGH und EuGH: VW Autos mit EA 189 Motor und der „Umschaltlogik“ sind verordnungswidrig

Frage: Haben die VW Dieselaautos der ersten Stunde, die im September 2015 als erstes aufgefliegen und mit dem EA 189 Motor ausgestattet sind, eine illegale Abschalt-einrichtung? Diese Autos hatten zwei komplett verschiedene Betriebsmodi eingebaut, den sauberen Modus „1“ für den Prüfstand (Typgenehmigung) und den schmutzigen Modus „0“ für die Straße. Diese Autos starteten jedes Mal im Saubermodus, schalteten aber blitzschnell in den Schmutzmodus um, sobald das Auto aufgrund der Lenkungsmanöver (über Erkennung der Fahrkurve des NEFZ) erkannte, dass es auf der Straße fuhr. Diese Autos hatten also eine „Umschaltlogik“.

Rechtsexpertise

Der deutsche Bundesgerichtshof (BGH) entschied im Mai 2020 in einem wegweisenden Urteil, dass VW bei den EA 189 Motoren die Kund:innen arglistig und rechtswidrig getäuscht habe und ihnen Schadenersatz zustehe. Gleichzeitig schrieb der BGH vor, dass sich die Kund:innen für die gefahrenen Kilometer ein Nutzungsentgelt anzurechnen haben. Der Schaden besteht nach Ansicht des BGH im „nachteiligen“ Vertrag, der in Kenntnis der Manipulationen nicht geschlossen worden wäre.

Der EuGH entschied mit dem Urteil (C-693/18) vom 17. 12. 2020 entgegen der Rechtsauffassung von Volkswagen wie folgt (aaO, RZ 116):

1. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typpgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge ist dahin auszulegen, dass eine in den Rechner zur Motorsteuerung integrierte oder auf ihn einwirkende Software ein „Konstruktionsteil“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, da sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit verringert.
2. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass unter den Begriff „Emissionskontrollsystem“ im Sinne dieser Bestimmung sowohl die Technologien und die Strategie der Nachbehandlung von Abgasen fallen, mit denen die Emissionen im Nachhinein, d.h. nach ihrer Entstehung, verringert werden, als auch diejenigen, mit denen – wie mit dem System zur Abgasrückführung – die Emissionen im Vorhinein, d.h. bei ihrer Entstehung, verringert werden.
3. Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen, eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, selbst wenn eine solche Verbesserung punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs beobachtet werden kann.
4. Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Abschalteinrichtung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die bei Zulassungsverfahren systematisch die Leistung des Systems zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen verbessert, damit die in der Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden und so die Zulassung dieser Fahrzeuge erreicht wird, nicht unter die in dieser Bestimmung, die den Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs betrifft, vorgesehene Ausnahme vom Verbot solcher Einrichtungen fallen kann, selbst wenn die Einrichtung dazu beiträgt, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verhindern.

Antwort: Diese „Umschaltlogik“ ist nicht zulässig, weil sie zu einer Änderung des konkreten Emissions-verhaltens des Fahrzeugs führt. So eine Abschalteinrichtung kann auch nicht damit gerechtfertigt werden, dass sie den Verschleiß und die Verschmutzung des Motors verhindert (aaO, RZ 113). Nicht nur VW, sondern auch alle anderen Autohersteller können Abschalteinrichtungen nicht mit dem Argument begründen, dass sie vor Verschleiß und Verschmutzung des Motors schützen. Zudem stellte der EuGH fest, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung auch dann vorliegt, wenn auf der Straße zeitweise (punktuell) im gleichen Saubermodus gefahren wird wie sonst nur am Prüfstand.

Der EuGH stellte auch klar, dass die Abgasrückführung (AGR) Teil der Emissionskontrolle und die Motorsteuerung, die die AGR regelt, ein Konstruktionsteil im Sinne der Verordnung ist.

11.3.2 Wegweisendes EuGH-Urteil: „Thermofenster“ grundsätzlich unzulässig

Frage: Hier ging es nicht um die „Umschaltlogik“ von VW Autos, sondern darum, ob das konkrete in diesem Verfahren zu beurteilende „Thermofenster“ zulässig ist. Gegenständlich ging es um die Frage, ob wegen dieser temperaturabhängigen Abschaltvorrichtung eine Mangelhaftigkeit vorliegt, obwohl diese Autos eine (noch) aufrechte Typgenehmigung haben. Bei der Beurteilung der Mangelhaftigkeit ging es auch um die Frage, ob die Käufer:innen Fahrzeuge mit Abschaltvorrichtungen auch dann gekauft hätten, wenn sie davon gewusst hätten.

Rechtsexpertise

Beim Urteil vom 14. 7. 2022 sind folgende Fälle zusammengefasst: EuGH C-128/20, C-134/20 und C-145/20. Der EuGH entschied entgegen der Rechtsauffassung von Volkswagen wie folgt (C-145/20,RZ 98):

1. Art. 2 Abs. 2 Buchst. d der Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter ist dahin auszulegen, dass ein Kraftfahrzeug, das in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge fällt, nicht die Qualität aufweist, die bei Gütern der gleichen Art üblich ist und die der Verbraucher vernünftigerweise erwarten kann, wenn es, obwohl es über eine gültige EG-Typgenehmigung verfügt und daher im Straßenverkehr verwendet werden kann, mit einer Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, deren Verwendung nach Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung verboten ist.
2. Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Abschaltvorrichtung, die insbesondere die Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur gewährleistet, wenn die Außentemperatur zwischen 15 und 33 Grad Celsius liegt, nach dieser Bestimmung allein unter der Voraussetzung zulässig sein kann, dass nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, kann jedenfalls nicht unter die in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen.
3. Art. 3 Abs. 6 der Richtlinie 1999/44 ist dahin auszulegen, dass eine Vertragswidrigkeit, die darin besteht, dass ein Fahrzeug mit einer Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, deren Verwendung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 verboten ist, nicht als „geringfügig“ eingestuft werden kann, selbst wenn der Verbraucher – falls er von der Existenz und dem Betrieb dieser Einrichtung Kenntnis gehabt hätte – dieses Fahrzeug dennoch gekauft hätte.

Neben diesen konkreten Antworten können der Entscheidung nachfolgende Grundsätze für die Beurteilung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung entnommen werden:

- Gesetzesgemäße Abgasreinigung muss den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren (C-145/20, RZ 74ff).
- Notwendig ist eine Abschaltung nur, wenn keine andere technische Lösung zur Verfügung steht (C-145/20, RZ 80; C-128/20 RZ 69).
- Abgeschaltet werden darf nur bei konkreter Gefahr für den sicheren Betrieb des Fahrzeuges durch Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall (C-134/20, RZ 73).
- Abgasrückführventil, Abgasrückführkühler, Dieselpartikelfilter, Abgasnachbehandlung sind nicht Teil des Motors (C-145/20, RZ 63).
- Eine sukzessive Verschmutzung stellt keine „Beschädigung“ dar (C-128/20, RZ 54, C-693/18, RZ 113).
- Umgebungstemperaturen von weniger als 15 Grad Celsius sowie Fahren auf Straßen über 1.000 Höhenmeter sind üblich (C-128/20, RZ 44).
- Die Emissionsgrenzwerte sind einzuhalten, wenn die Temperaturen deutlich unter 15 Grad Celsius liegen (C-128/20, RZ 45)

Antwort: Solche „Thermofenster“ sind grundsätzlich unzulässig, selbst wenn sie von einer Zulassungsbehörde genehmigt wurden und die Fahrzeuge daher eine aufrechte Typgenehmigung haben (C-145/20 RZ 46 ff, insbes. RZ 58). Es spielt auch keine Rolle, ob diese Abschaltvorrichtung erst im Nachhinein im Zuge einer „Verbesserung“ eingebaut wurde (C-134/20, RZ 88ff). Ob es für die jeweils konkret eingebauten Abschaltvorrichtungen eine Ausnahme geben kann, darüber haben die österreichischen Gerichte rechtlich selbstständig zu beurteilen. Sie müssen dabei die Auslegung durch den EuGH berücksichtigen. Etwa, dass es keine Ausnahme für Abschaltvorrichtungen geben kann, die in der überwiegenden Zeit eines Jahres ausgeschaltet sein müssen, um einen sicheren Betrieb des Autos zu gewährleisten. Was den Mangel betrifft: Dieser ist keinesfalls „gering“ und es spielt keine Rolle, ob die Käufer:innen die Autos auch in Kenntnis der Abschaltvorrichtungen gekauft hätten.

11.4 Wie hoch kann Schadenersatz sein?

Frage: Dass illegale Abschaltvorrichtungen dazu führen, dass ein Kraftfahrzeug nicht die Qualität aufweist, die bei Gütern der gleichen Art üblich ist und die Verbraucher:innen vernünftigerweise erwarten können, ist vom EuGH entschieden (= mangelhaft). Eine offene Frage ist nun, ob auch noch ein verschuldensabhängiger Schadenersatzanspruch (deliktischer Schadenersatzanspruch) zusteht bzw. unter welchen Voraussetzungen. Diese Frage wurde dem EuGH im konkreten Fall eines Mercedes vorgelegt. Zudem wurde gefragt, mit welchen Methoden man so einen deliktischen Schadenersatzanspruch errechnet.

Rechtsexpertise

Ein EuGH-Urteil dazu liegt noch nicht vor. Wohl aber gibt es die Rechtsmeinung des zuständigen Generalanwaltes (Schlussanträge), an die sich der EuGH nicht zwingend halten muss. Zu klären ist, ob die Richtlinie 2007/46/EG in Verbindung mit der Verordnung Nr 715/2007 dem Käufer einen deliktischen Schadenersatzanspruch verleiht und, wenn ja, welche Berechnungsmethode unionskonform ist.

Das vorläufige Ergebnis lautet wie folgt, was den Mangel betrifft: Dieser ist keinesfalls „gering“ und es spielt keine Rolle, ob die Käufer:innen die Autos auch in Kenntnis der Abschaltvorrichtungen gekauft hätten):

1. Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) in geänderter Fassung sind dahin auszulegen, dass sie die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, in geänderter Fassung, ausgestattet ist.
2. Die Richtlinie 2007/46 in geänderter Fassung ist dahin auszulegen, dass sie die Mitgliedstaaten verpflichtet, vorzusehen, dass ein Erwerber eines Fahrzeugs einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller hat, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist. Es ist Sache der Mitgliedstaaten, die Regeln für die Art und Weise der Berechnung des Ersatzes des Schadens, der dem Erwerber entstanden ist, festzulegen, sofern dieser Ersatz in Anwendung des Effektivitätsgrundsatzes dem erlittenen Schaden angemessen ist.

Antwort: Die Bestimmungen sind Schutzgesetze zu Gunsten der Käufer:innen, sodass Fahrlässigkeit ausreicht. Ihnen steht Schadenersatz zu. Nach welcher Methode der Schadenersatz ausgerechnet wird, bestimmt jedes Mitgliedsland selbst. Allerdings muss die Höhe des Schadenersatzes „angemessen“ (dem erlittenen Schaden) und „effektiv“ sein. Es kann also nicht sein, dass jemand 0 Euro als Schadenersatz bekommt.

11.5 Auswirkungen auf Käufer:innen in Österreich

Wie erwähnt, gibt es in Österreich vom Obersten Gerichtshof erst eine rechtskräftige abschließende Bewertung im Zusammenhang mit VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor. Das heißt, die nachfolgende Darstellung orientiert sich an den bisherigen Entscheidungen, aus welchen zumindest inhaltliche Schlüsse gezogen werden können bzw. eine Prognose möglich erscheint. Ausgangspunkt ist das Vorabentscheidungsansuchen des OGH zum Fall C-145/20. Aus den darin angeführten Beweggründen sind folgende Aussagen ableitbar:

1. Volkswagen hat gegenüber dem KBA bei EA 189 Motoren Abschaltvorrichtungen nicht offengelegt, daher liegt ein Rechtsmangel vor (vgl. 10 Ob 35/22b, vormals 10 Ob 44/19x vom 17. 3. 2020, Pkt. 2.2 und 1.4).
2. Der OGH prüft im Sinne der EuGH-Entscheidung selbstständig über Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtungen und stellt nicht auf (Rechts-)Meinungen von Typgenehmigungsbehörden ab (vgl. 10 Ob 35/22b, vormals 10 Ob 44/19x vom 17. 3. 2020, ebenda Pkt. 2.4).
3. Bei unzulässigen Abschaltvorrichtungen, die durch ein Update nachträglich saniert werden, müssen sämtliche Voraussetzungen durch den Händler bzw. Hersteller behauptet und

bewiesen werden (Beweislast beim Übergeber, vgl. 10 Ob 35/22b, vormals 10 Ob 44/19x vom 17. 3. 2020, ebenda Pkt. 1.2).

4. Für die Geltendmachung von Ansprüchen gegenüber dem Vertragspartner ist bei der Verjährung auf die Kenntnis der fehlenden Rechtsbeständigkeit aufgrund unzulässiger Abschaltvorrichtungen abzustellen (vgl. 10 Ob 35/22b und 8 Ob 113/21g vom 29. 11. 2020). Das heißt, der Verjährungsbeginn ist nicht wie beim Sachmangel der Zeitpunkt der Übergabe, sondern der Zeitpunkt der Kenntnis des Rechtsmangels.
5. Die geschädigten Käufer:innen können sich dann auf die 30-Jahre-Verjährung berufen, wenn sie behaupten und beweisen, dass ein Organ des Herstellers (z.B.: Vorstandsvorsitzender) einen Schaden mit einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe bedrohten Handlung begangen hat (vgl. 6 Ob 160/21d vom 27. 6. 2022).
6. Schadenersatz bekommt man auch bei einem Weiterverkauf des Autos. Der Schaden des Käufers eines Fahrzeuges mit unzulässiger Abschaltvorrichtung liegt im überhöhten Kaufpreis (30 Prozent im vorgelegten Fall) zum Erwerbszeitpunkt. Ein Verkauf schadet daher nicht (vgl. 5 Ob 100/22z vom 13. 9. 2022).
7. Ein mittels Restwertleasing finanzierter Fahrzeugkauf (Eintrittsmodell) schadet bei der Geltendmachung eines durch den Mangel der unzulässigen Abschaltvorrichtung verursachten Minderwerts nicht (vgl. 8 Ob 22/22a vom 22. 4. 2022).

11.6 Empfehlungen für Halter:innen von abgasmanipulierten Fahrzeugen

Da noch keine höchstgerichtliche endgültige Entscheidung des Obersten Gerichtshofs zu abgasmanipulierten Fahrzeugen existiert, ist Fahrzeughalter:innen zu empfehlen, das jeweilige Dieselfahrzeug rechtlich überprüfen zu lassen: durch die mit dieser Thematik vertrauten Konsumentenschutzorganisationen oder – bei Vorliegen einer Rechtsschutzversicherung – durch versierte Rechtsanwält:innen.

Anlass zu einer Überprüfung können Rückrufschreiben oder Informationsschreiben zu Software-Updates von Herstellern sein, ebenso Medienberichte.

Als verlässliche Quelle über die in Österreich zurückgerufenen Dieselautos – angeordnete und freiwillige – sowie über die laufenden Serviceaktionen von VW bietet sich diese Studie an (vgl. Kapitel 4) an. Auch direkte Links zur Rückrufdatenbank des KBA (vgl. KBA Rückrufdatenbank 2023) und zu insgesamt drei Listen des KBA (vgl. Überblick Liste 1, Liste 2 und Liste 3) sind ebenfalls hier zu finden.

Eine generelle pauschale Aussage, wann und wie viel Schadenersatzanspruch zusteht, ist ob der Komplexität des Abgasskandals nicht möglich. Ganz allgemein besteht die Möglichkeit zu versuchen, den Fahrzeugkauf rückabzuwickeln, das heißt Fahrzeug zurück Zug um Zug gegen Erhalt eines Teils des Kaufpreises (für die Zeit der Nutzung ist ein Abzug vorzunehmen) oder den zu viel gezahlten Kaufpreis zurückzufordern.

12 ETAPPENSIEG DER DUH-KLAGE GEGEN KBA: SOFTWARE-UPDATE ILLEGAL

12.1 VG Schleswig erklärt Software-Update eines VW Golf mit EA 189 für illegal

Am 20. Februar 2023 entschied der Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (VG Schleswig) nach mündlicher Verhandlung, dass das KBA den Rückrufbescheid für einen VW Golf der Abgasnorm Euro 5 und mit dem EA 189 Motor zurücknehmen muss. Das KBA hatte für dieses Software-Update „Thermofenster“ genehmigt, die laut Erkenntnis des VG Schleswig unzulässig sind und die auch nicht mit dem Schutz der Bauteile ausnahmsweise begründet werden können. Dieses wegweisende Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Da das KBA nach wie vor daran festhält, dass diese „Thermofenster“ legal sind, ist damit zu rechnen, dass Berufung oder Sprungrevision eingelegt wird.

Sollte das Urteil in Rechtskraft erwachsen, hätte es gravierende und noch unabsehbare Folgen – auch für Österreich, wenngleich das Urteil zunächst in Deutschland wirkt. Denn die DUH hat insgesamt gegen 119 Freigabebescheide des KBA für Software-Updates von VW, Audi, Seat, Porsche, BMW, Opel und Mercedes geklagt. Die einzelnen Modelle der betroffenen Autos sind in Abbildung 12.1-1 aufgelistet.

Tabelle 12.1-1 Die Software-Updates dieser Autos von DUH angefochten

HERSTELLER	MODELL	ABGASNORM
Audi	A1	Euro 5
	A3	Euro 5
	A4	Euro 5
	A4	Euro 6
	A5	Euro 5
	A5	Euro 6
	A6	Euro 5
	A6	Euro 6
	A7	Euro 6
	A8, A8L	Euro 6
	Q3	Euro 5
	Q5	Euro 4
	Q7	Euro 6
BMW	3er	Euro 6
	X3	Euro 5
	5er	Euro 5
	7er	Euro 6

HERSTELLER	MODELL	ABGASNORM
Mercedes	A-Klasse	Euro 5
	B-Klasse	Euro 5
	C-Klasse	Euro 6
	E-Klasse	Euro 5
	E-Klasse	Euro 6
	S-Klasse	Euro 6
	V-Klasse	Euro 6
	GLC	Euro 6
	GLE	Euro 6
	GLS	Euro 6
	GLK	Euro 5
	GLK	Euro 6
	ML	Euro 6
	GL	Euro 6
	SLK	Euro 6
	Sprinter	Euro 5
	Sprinter	Euro 6
	Vito, Viano	Euro 5
	Vito (+Tourer) (+Marco Polo)	Euro 6
Opel	Astra	Euro 6
	Corsa	Euro 6
	Insignia	Euro 6
	Zafira	Euro 6
Porsche	Cayenne S Diesel	Euro 5
	Panamera	Euro 6
Seat	Altea	Euro 5
	Ibiza	Euro 5
	Leon	Euro 5
VW	Beetle	Euro 5
	Caddy	Euro 5
	EOS	Euro 5
	Golf	Euro 5
	Jetta	Euro 4
	Jetta	Euro 5
	Passat	Euro 5
	Polo	Euro 5
	Scirocco	Euro 5
	Tiguan	Euro 5
Touran	Euro 5	

Quelle: DUH

In all diesen Autos sind „Thermofenster“ eingebaut, die vom KBA „ausnahmsweise“ zum Schutz der Bauteile genehmigt worden waren, die aber nach Urteil des EuGH nicht zulässig sind, auch wenn sie von einer nationalen Zulassungsbehörde wie dem KBA genehmigt worden waren. Wenn sich nun herausstellt, dass solche „Thermofenster“ – wie bei diesem Musterfall des Golf – nicht zulässig sind, kann das Gericht bei gleichartig gelagerten Fällen nicht anders entscheiden, gibt sich die DUH hoffungsvoll.

Aus Sicht des Verwaltungsgerichts Schleswig, das für das deutsche Kraftfahrtbundesamt (KBA) zuständig ist, wären dann auch alle anderen „Thermofenster“ illegal, die das KBA genehmigt hat. Das betrifft nicht nur die VW Autos, die den gleichen EA 189 Motor eingebaut haben wie der Golf. Nach Ansicht von Jürgen Resch, Geschäftsführer der DUH, sind auch alle anderen Dieselfahrzeuge betroffen, die solche „Thermofenster“ eingebaut haben, sogar diejenigen, die bisher nicht zu einem

Software-Update zurückgerufen worden sind. Auch deren Typgenehmigungen wären dann nicht gegeben, auch diese Autos wären illegal unterwegs.

Die Deutsche Umwelthilfe, die diesen Bescheid nach insgesamt sieben Jahren Rechtsstreit erwirkt hat, rechnet vor, dass allein in Deutschland mehr als zehn Millionen Dieselaautos keine gültige Typgenehmigung mehr hätten – sofern sich die Rechtsansicht des Verwaltungsgerichts Schleswig durchsetzt. Alle Automarken wären ebenso betroffen, so die DUH, auch Autos nicht-deutscher Hersteller wie Fiat, Renault, Peugeot, um nur einige zu nennen.

Doch dieses Urteil, sofern es durch die Instanzen hält, hätte auch gravierende Auswirkungen auf Österreich, rechnet AK Umweltreferent Franz Greil vor. Zunächst und direkt betroffen wären jene 383.000 Dieselaautos der Marken VW, Audi, Seat und Škoda, die beim VW-Abgasskandal im September 2015 als erste aufgefliegen sind. Sie sind, ebenso wie der Musterfall Golf mit einem EA 189 Motor ausgestattet und genauso nach der Abgasnorm 5 typgenehmigt. Ebenso wie der Musterfall wurden sie seit 2016 zum Software-Update zurückgerufen. Sowohl die Freigabebescheide für diese Software-Updates als auch die ursprüngliche Typgenehmigungen wurden von der deutschen Zulassungsbehörde KBA ausgestellt. „Hält dieses Urteil, hätten diese Autos auch in Österreich keine Betriebsgenehmigung mehr, egal, ob sie das Software-Update aufgespielt haben oder nicht“, informiert der AK Umweltreferent.

Sollten auch alle anderen 118 eingereichten Klagen der DUH gegen Audi, Porsche, Mercedes, Opel und BMW durchgehen und die jeweiligen Freigabebescheide vom KBA zurückgezogen werden müssen, stünden in Österreich 537.000 Dieselaautos ohne Zulassung da, also alle Automodelle von VW, Audi, Seat, Škoda, Porsche, Mercedes, Renault und BMW, die bisher verpflichtend oder freiwillig zurückgerufen wurden. Nach Informationen der DUH, die vom KBA bestätigt wurden, haben so gut wie alle zugelassenen Dieselfahrzeuge der Abgasnormen 5 und 6a, b, c derartige „Thermofenster“ eingebaut. Sollte sich herausstellen, dass deswegen alle ursprünglichen Typgenehmigungen von Dieselaautos (nicht nur die Freigabebescheide) unzulässig sind, wären insgesamt 1,66 Millionen Dieselaautos vom Entzug der Betriebsgenehmigung bedroht.

Wie die Sache ausgeht, muss sich noch weisen. Vor Beendigung dieser Studie gab noch keine Informationen darüber, ob und wann Berufung oder Revision eingelegt wird, geschweige denn Termine über Verhandlungen bzw. Urteile. Während die Zukunft ungewiss bleibt, lohnt sich ein Blick in die Vergangenheit und wie es der DUH gelungen ist, das Verwaltungsgericht Schleswig von seiner Rechtsansicht zu überzeugen.

12.2 Der Marathonlauf der DUH bis zum Verwaltungsgericht Schleswig

Wie schon öfter in der Geschichte des Dieselskandals, hat alles mit Straßentests begonnen, die von einer Nicht-Regierungsorganisation (NGO) in die Wege geleitet wurde. Diesmal waren es nicht die Studierenden der Universität West Virginia im Auftrag des ICCT, sondern Straßenmessungen des Emissionskontrollinstituts (EKI) der DUH, unter der wissenschaftlichen Leitung von Axel Friedrich. Im Februar und März 2017 führte das EKI reale Straßentests bei einem VW Golf VI der Abgasnorm Euro 5 durch, einmal vor und einmal nach dem Software-Update (vgl. Kolba/Ninz 2018, 52) Das Ergebnis: Die Stickoxid-Emissionen auf der Straße sanken durch das Update zwar von 964 mg/km auf 602 mg/km, also um 37 Prozent. Sie überstiegen aber noch immer den vorgeschriebenen Grenzwert (180 mg/km) um das 3,3-Fache.

Dieses Ergebnis blieb nicht ohne Folgen. „Über 600 mg/km sind erschreckend“, fand DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch (vgl. Kolba/Ninz 2018, 53). Die DUH klagte beim Verwaltungsgerichtshof Schleswig gegen die Rückrufanordnung des KBA, da „diese offenkundig ungeeignet“ sei, den rechtmäßigen Zustand des Autos herzustellen. Volkswagen konterte sofort und

erwirkte beim Landesgericht Düsseldorf eine einstweilige Verfügung: 250.000 Euro Ordnungsgeld oder ersatzweise Haft bis zu sechs Monaten drohten Resch als Sanktionen, falls er die Software-Updates weiterhin als unwirksam abwerten würde. Resch ließ sich nicht einschüchtern und legte Widerspruch ein.

Sieben Monate später gab ihm das Oberlandesgericht Düsseldorf mit einem wegweisenden Urteil Recht (Az: I-16 U 87/17–12 Q 68/17 vom 20. 10. 2017). Das Oberlandesgericht schloss sich nicht nur der DUH-Rechtsmeinung an, dass die Grenzwerte auch auf der Straße einzuhalten sind und nicht nur am Prüfstand. Es stützte auch die Rechtsposition der DUH in zwei weiteren wesentlichen Punkten (vgl. Kolba/Ninz 2018, 53): Erstens durfte die DUH von „Rechtswidrigkeit der VW-Dieselaautos“ sprechen und dass die Software-Updates „weitgehend unwirksam“ sind, wenn trotz Software-Update bei Straßenmessungen stark erhöhte Realemissionen (das 3,3-Fache) des schädlichen Stickoxids gemessen werden. Zweitens durfte die DUH weiterhin behaupten, dass die vom KBA genehmigten Rückrufe rechtswidrig seien, weil sie nicht in der Lage sind, den rechtmäßigen Zustand herzustellen (vgl. Kolba/Ninz 2018, 54).

Im November 2017 blitzte die DUH beim Verwaltungsgericht Schleswig ab, weil die DUH nach Auffassung des VG nicht klageberechtigt sei. Die DUH ging in die Sprungrevision vor das OVG Schleswig (vgl. Kolba/Ninz 2018, 81). Das Gericht hatte aber immerhin festgestellt, dass die manipulierten Autos nicht der Typisierung entsprachen und nicht hätten zugelassen werden sollen. Wenige Tage nach diesem erstinstanzlichen Urteil des VG Schleswig befand der EuGH in einem österreichischen Grundsatzurteil (Urteil vom 20. 12. 2017 – Rs. Protect, C-664/15), dass die Klagerechte der Verbände sehr weit zu verstehen sind. Das VG Schleswig ließ in der Folge prüfen, ob dies auch für das deutsche Recht Konsequenzen hat.

Im Dezember 2017 setzte die DUH den nächsten Schritt und klagte sämtliche Freigabebescheide des KBA für die Software-Updates bei VW Dieselaautos mit EA 189 Motor beim Verwaltungsgericht Schleswig. Sie seien allesamt illegal, weil sie wegen der vom KBA genehmigten „Thermofenster“ nicht in der Lage seien, den ordnungsgemäßen Zustand der Autos herzustellen.

Am 17. Dezember 2017 klagte die DUH das KBA auch noch wegen Opel. Diesmal nicht wegen rechtswidrig erteilter Freigaben für Software-Updates, sondern wegen rechtswidrig erteilter Typgenehmigung. Auffällige Abgasemissionen beim Opel Zafira hatte die DUH ja bereits im November 2016 gemessen und schon damals das KBA beim Verwaltungsgericht Schleswig geklagt: Die Typgenehmigung für den Opel Insignia solle wegen der „Thermofenster“ und des zu hohen Stickoxid-Ausstoßes zurückgenommen werden.

Im April 2018 reichte die DUH vor dem Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht eine Untätigkeitsklage gegen das KBA ein, die sich gegen die Freigabe bloßer Software-Updates zur Herstellung der Rechtmäßigkeit der Dieselaautos richtete.

Im November 2019 legte das VG Schleswig im Verfahren der DUH gegen das KBA zur Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Freigabebescheides des Golf dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) mehrere Fragen zur Vorabentscheidung vor.

12.3 DUH-Klagen gegen KBA-Freigabebescheide sind zulässig

Das Schleswig-Holsteinische Verwaltungsgericht ersuchte den EuGH in dem Verfahren der DUH gegen die Bundesrepublik Deutschland mit der Volkswagen AG als Beteiligte, um die Vorabentscheidung der Frage, ob die DUH als deutsche Umweltvereinigung klagebefugt ist. Für den Fall, dass diese Frage bejaht wird, möchte es ferner wissen, ob es bei der Bewertung einer Abschaltvorrichtung als notwendig im Sinne des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung auf den Stand der

Technik zum Zeitpunkt der Erteilung der EG-Typgenehmigung abstellen muss. Der EuGH entschied entgegen der Rechtsauffassung der Bundesrepublik Deutschland wie folgt (C-873/19, RZ 96):

1. Art. 9 Abs. 3 des am 25. Juni 1998 in Aarhus unterzeichneten und im Namen der Europäischen Gemeinschaft mit dem Beschluss 2005/370/EG des Rates vom 17. Februar 2005 genehmigten Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten in Verbindung mit Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ist dahin auszulegen, dass es einer Umweltvereinigung, die nach nationalem Recht zur Einlegung von Rechtsbehelfen berechtigt ist, nicht verwehrt werden darf, eine Verwaltungsentscheidung, mit der eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt oder geändert wird, die möglicherweise gegen Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge verstößt, vor einem innerstaatlichen Gericht anzufechten.
2. Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Abschaltvorrichtung nur dann nach dieser Bestimmung zulässig sein kann, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Außerdem ist eine Abschaltvorrichtung nur dann „notwendig“ im Sinne dieser Bestimmung, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann.

Ergebnis: Der EuGH stellte am 8. November 2022 in seinem Urteil (EUGH 873/19 vom 8. 11. 2022) fest, dass die Deutsche Umwelthilfe klagebefugt ist. Eine Abschaltvorrichtung sei nur dann notwendig, wenn es keine andere technische Lösung gibt. Dieses Verfahren hat, wie gesagt, wesentliche Auswirkungen auf die österreichische Rechtsprechung, da klarerweise die Rechtsbeständigkeit von Typgenehmigungen (zumindest im konkreten Fall) fraglich ist, obwohl die zuständige Typgenehmigungsbehörde (KBA) eine anderslautende Rechtsmeinung hat.

In der Folge beraumte das VG Schleswig relativ rasch die Verhandlungen für den 20. Februar 2023 an, die mit dem eingangs beschriebenen wegweisenden Urteil erster Instanz endete.

12.3.1 Der Preis der Aufdecker: Polizeischutz und persönliche Bedrohungen

Sechs lange Jahre hat es gedauert, bis der DUH dieser Durchbruch vor dem VG Schleswig gelang. Es lohnt sich, einen kurzen Blick darauf zu werfen, welche großen Hürden die handelnden Personen bis zu diesem Urteil überwinden mussten.

Die handelnden Personen sind in erster Linie drei Männer und eine Organisation: Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), und seit 37 Jahren in der DUH tätig. Axel Friedrich, der bis zu seiner Pensionierung als Abteilungsleiter im deutschen Umweltbundesamt aktiv war und Resch aus dieser Zeit kennt. Remo Klinger, Rechtsprofessor mit Schwerpunkt Verwaltungsrecht. Und die DUH, eine Nicht-Regierungsorganisation (NGO), die sich im Wesentlichen durch Mitgliedsbeiträge und Aufträge von Stiftungen finanziert.

Im Interview mit den Autor:innen sagen Resch und Friedrich, dass sie bereits sehr früh „mitgekriegt“ hätten, wie die Autoindustrie wissentlich zum Schaden von Gesundheit und Umwelt bei den Abgasen trickst. Speziell konnten sie durch einen Whistleblower in Erfahrung bringen, wie der Schwindel mit der „an sich ehrlichen SCR-Technologie“ lief, die 2006 von VW und Mercedes als ehrliche Alternative entwickelt worden war.

In den Medien fanden sie und die DUH mit ihren Anliegen zwar Gehör, nicht aber in Politik und Wirtschaft. Schon 2010 ließ die DUH daher Messungen durchführen, zunächst gemeinsam mit dem ADAC. Bei den Messungen auf der Autobahn wurden viel zu hohe NO_x-Emissionen festgestellt. 2012 wurde neuerlich gemessen. Diesmal musste die DUH auf ein Institut in der Schweiz ausweichen, weil sich im Inland kein geeigneter Partner fand. Dem damaligen Staatssekretär Scheuer wurden die besorgniserregenden Ergebnisse zur Kenntnis gebracht – ohne sichtbares Ergebnis.

Erst im Gefolge dieses VW-Dieselskandals, der im September 2015 platzte, bekamen die DUH und ihr Geschäftsführer zwar Aufwind, aber auch die wahren Machtstrukturen zu spüren. Mit der Publikation interner Dokumente habe die DUH zum Rücktritt Winterkorns am 23. 9. 2015 beigetragen, sagt Resch. Anschließend musste die DUH den Versuch von VW erleben, alles auf das Fehlverhalten einiger Ingenieure abzuwälzen und zu behaupten, keine Dieselaautos der Abgasnorm 6 seien von den Manipulationen betroffen.

Axel Friedrich war die treibende Kraft dahinter, dass die DUH 2015 ein eigenes Emissionskontrollinstitut (EKI) aufbaute und mehr als 2.500 Messungen bei fast allen Herstellern durchführte. Im Frühjahr 2016 stieß man in der DUH erstmals auf eine temperaturgesteuerte Abschaltung bei Mercedes – dank interner Mails aus diesem Konzern. Demnach waren nicht nur Dieselaautos der Abgasnorm Euro 5 von Manipulationen betroffen, sondern auch solche der Abgasnorm Euro 6.

Seit 2017 war der DUH zunehmend klar, dass solche „Thermofenster“ gegen EU-Recht verstoßen und dass die Zulassungen dieser Autos gemäß Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz nicht hätten bewilligt werden dürfen. Hier war es Rechtsprofessor Remo Klinger, der seine Expertise einbrachte. Technisch war für Axel Friedrich klar, dass eine Abgasreinigung zwischen minus 15 Grad und den höchsten Temperaturen nur mit einem funktionierenden SCR-Katalysator samt Harnstoffzumischung aufrechtzuerhalten ist und nicht mit einem einfachen Abgasrückführungssystem (AGR) samt Speicher-Kat (NSK). Rechtlich waren sich die DUH-Leute einig, dass alle Käufer:innen manipulierter Dieselaautos Schadenersatzansprüche haben.

Die DUH machte sich sehr früh für Hardware-Nachrüstungen anstelle bloßer Software-Updates stark. Axel Friedrich zeigte an einigen praktischen Beispielen, dass SCR-Katalysatoren auch nachträglich eingebaut werden können und dass sie auch funktionieren. Er verwendete dabei oft die gleichen Bauteile wie die Hersteller. Bei Autos, bei denen eine Hardware-Nachrüstung nicht mehr sinnvoll ist, weil sie zu alt sind oder nicht genügend Platz haben, tritt die DUH für eine Stilllegung oder den Rückkauf durch die Hersteller ein, da dies keinesfalls zu Lasten der Käufer:innen gehen dürfe. „Betrogene Kund:innen sollen nicht noch einmal betrogen werden“, findet Resch.

Persönlich war Jürgen Resch seit Offenlegen des Abgasskandals enormem Druck ausgesetzt, sagte er mit ruhiger Stimme im Interview mit den Autor:innen dieser Studie. Anfangs habe man es mit Bestechung versucht, mit Hilfe von Vertretern der Autoindustrie und in Hinterzimmern teurer Hotels, „so wie man sich dies in billigen TV-Soaps vorstellt“. 2016 wurde eine Agentur auf ihn angesetzt, mit dem Ziel, ihn zu diskreditieren, fährt der DUH-Geschäftsführer fort. Auch die DUH als Organisation geriet unter Druck und wurde an der Marktüberwachung gehindert.

Seit fünf Jahren steht Resch unter Polizeischutz, muss der Polizei genau melden, wohin er geht. Sein Haus musste er sicherheitstechnisch völlig umbauen. Kein leichtes Leben für einen Familienvater mit

zwei Kindern. 62.000 Hassposter gehen auf Meta (Facebook) gegen Resch vor. „Kann man diesen Terroristen nicht ausschalten?“, wurde hier gefragt. Es läuft eine Klage gegen Meta, die im März 2023 verhandelt wird.

Die DUH bleibt auf Kurs, das nächste große Anliegen sind die manipulierten Wohnmobile mit einem Fiat Ducato als Grundmodell. „Wir lassen uns nicht einschüchtern“, betont Resch und erklärt sein Motiv: „10.000 vorzeitige Tote allein in der Bundesrepublik durch NO₂ sind zu viele. Das ist pro Woche ein Bus der verunglückt, mit 40 Toten als Folge.“ Für den findigen Rechtsprofessor Remo Klinger ist das Ziel so einfach wie klar. „Ich will eine saubere Luft.“ Und für Axel Friedrich, der auch noch gegen falsche Holzheizungen und schmutzige Schiffe kämpft, geht es auch darum „die Welt zu verbessern“.

13 OFFENE FRAGEN – SYSTEMVERSAGEN – MÖGLICHE HANDLUNGSFELDER

Aus österreichischer Sicht stellen sich zwei spannende Rechtsfragen, die näher zu erörtern sind. Zusammenfassend werden die erschreckenden Lücken aufgezeigt, die sich bei der Aufarbeitung des Diesel-skandals auf mehreren Ebenen aufgetan haben, sodass man von einem Systemversagen sprechen muss. Abschließend stellt sich die Frage, ob die bisher getroffenen Maßnahmen ausreichen, um ein ähnliches Systemversagen künftig zu vermeiden.

13.1 Software-Updates illegal? Folgen für Österreich

Sollte das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig durch die höheren Instanzen bestätigt werden, hätte das nicht nur direkte Folgen für Deutschland, sondern auch Auswirkungen auf Österreich. Zunächst geht es um die Rückrufe der VW Dieselaautos der ersten Stunde, jene 383.000 Dieselaautos mit EA 189 Motor der Marken VW, Audi, Seat und Škoda, die in Österreich seit 2016 verpflichtend zurückgerufen wurden, um ein Software-Update aufzuspielen, mit dem die illegale „Umschaltlogik“ beseitigt werden sollte. Damit sollten diese Autos wieder rechtskonform zugelassen sein.

Sollte es dabeibleiben und die deutsche Zulassungsbehörde KBA die bisherigen Freigabebescheide für diese Autos zurückrufen, müsste Volkswagen als ersten Schritt das österreichische Verkehrsministerium davon informieren. Nach § 28c des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) müsste Volkswagen gleichzeitig auch Abhilfemaßnahmen vorschlagen, die geeignet sind, das Problem zu beseitigen. Sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht ausreichen, um das Problem zu beseitigen, ist nicht das österreichische Verkehrsministerium am Zug, sondern die Genehmigungsbehörde, das KBA. Diese „kann“ (muss aber nicht) ihrerseits Schutzmaßnahmen ergreifen, die bis zum Entzug der Typgenehmigung geht. Ist eine „ernste Gefahr“ gegeben, kann das KBA „unverzügliche“ Abhilfemaßnahmen vorschreiben. Wenn keine ernste Gefahr droht, kann das KBA einen „angemessenen“ Zeitraum vorgeben, in dem die Abhilfemaßnahmen getroffen werden müssen. Sollten diese Maßnahmen innerhalb dieses Zeitrahmens doch nicht umgesetzt werden oder – bei ernster Gefahr – nicht rasch genug, kann die nationale Behörde auf ihrem nationalen Markt „alle geeigneten und vorläufigen beschränkenden Maßnahmen setzen“, um diese Autos auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken, sie vom Markt nehmen und zurückrufen.

Was das österreichische Verkehrsministerium nach § 56 des KFG noch tun kann, ist, eine besondere Überprüfung der Kraftfahrzeuge anzuordnen, wenn sie schädliche Luftverunreinigungen verursachen. Ob dies einen praktischen Sinn hätte, bleibt aus zwei Gründen dahingestellt: Die enorme schädliche Luftverunreinigung durch manipulierte Dieselfahrzeuge steht ohnehin fest und es ist kaum davon auszugehen, dass Österreich über die nötigen Prüfungseinrichtungen verfügt.

In der Folge wird sich herausstellen, ob nicht auch andere Dieselaautos – auch die noch nicht zurückgerufenen – vom Entzug der Betriebsgenehmigung bedroht sind. In Österreich wären davon potenziell 1,66 Millionen Dieselfahrzeuge betroffen, die zwischen Jänner 2011 und September 2018 verkauft wurden und nach den Abgasnormen Euro 5 und Euro 6a,b typisiert sind.

Tabelle 13.1-1 Bestand Dieselaautos in Österreich

ABGASNORM	ZEITRAUM FÜR VERKAUF ALS NEUWAGEN	BESTAND
Euro 0	bis 1992	18.000
Euro 1	1993 bis 1996	18.000
Euro 2	1997 bis 2000	65.000
Euro 3	2001 bis 2005	276.000
Euro 4	2006 bis 2010	512.000
Euro 5	2011 bis 2015	734.000
Euro 6a,b	2016 bis 8/2018	928.000
Euro 6c	9/2018 bis 8/2019	21.050
Euro 6d temp	9/2019 bis 12/2020	57.000
Euro 6d	ab Jänner 2021	21.000
GESAMT:		2.650.050

Quelle: Statistik Austria

Wie die aktuelle Bestandsstatistik zeigt, fallen insgesamt 734.000 Diesel-Pkw in die Abgasnorm Euro 5 und 928.000 in die Abgasnorm 6a,b. Zusammen sind das 1,66 Millionen Fahrzeuge, in denen in irgendeiner Form „Thermofenster“ eingebaut sind, die sich als illegal erweisen könnten.

13.2 Schadenersatz schon bei Fahrlässigkeit?

Für den 21. März 2023 ist ein EuGH-Urteil darüber zu erwarten, ob es für Schadenersatz schon genügt, dass die festgestellten Mängel der Autohersteller „fahrlässig“ zustande gekommen sind und nicht „vorsätzlich“. Die zweite Frage ist, wie hoch so ein Schadenersatz ausfallen kann. Der Generalanwalt hat in diesem Zusammenhang bereits in seinem Schlussantrag befunden, dass es sich um ein Schutzgesetz handelt (vgl. Kapitel 11.3). Damit können Kläger:innen bereits bei Vorliegen von Fahrlässigkeit der Hersteller ihre Ansprüche vor Gericht leichter als bisher durchsetzen. Dieser Schadenersatz darf laut Generalanwalt nicht null, sondern muss „effektiv“ sein. Nicht immer halten sich die Höchstrichter:innen des EuGH an die Rechtsmeinung der Generalanwält:innen, sodass das Urteil abzuwarten ist. In der Causa Dieselskandal haben sich die Generalanwält:innen bisher zumeist durchgesetzt.

Für Österreich bedeutet dies, dass es für alle anhängigen Klagen gegen Autohersteller (nicht nur gegen VW) leichter wird, sich bei Gericht durchzusetzen. Davon profitieren würden hauptsächlich die 10.000 VKI-Sammelkläger:innen. Spannend ist das Urteil vor allem für Klagen gegen Hersteller, bei denen die Illegalität der „Thermofenster“ nicht so klar ist wie beim EA 189 Motor von VW. So hat sich Mercedes bisher stets darauf berufen, man habe die EU-Normen anders interpretiert und nicht vorsätzlich gehandelt. In allen Fällen profitieren nur Klagen, die bereits anhängig sind. An den Verjährungsfristen gegenüber den Herstellern ändert sich dadurch nichts. Wer also nicht innerhalb der Verjährungsfrist geklagt hat, kann es nicht mehr tun.

13.3 Systemversagen: Behörden, Regierungen, EU – Justiz zu langsam

Die bisherige Aufarbeitung des Dieselskandals in Europa hat erschreckende Lücken auf mehreren Ebenen aufgezeigt: Behörden, Regierungen und EU-Institutionen haben versagt. Letztlich haben die Mühlen der Justiz angefangen zu mahlen: langsam und erst auf Druck von engagierten Umweltvereinen und investigativ recherchierenden Medien.

Behördenversagen

In erster Linie ist ein systematisches Behördenversagen festzustellen. Eine einzige nationale Behörde, das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), konnte die Typgenehmigung für Millionen Dieselaautos in ganz Europa durchführen und den Autoherstellern die entsprechenden Betriebsgenehmigungen erteilen. Die EU-Mitgliedstaaten wie Österreich haben diese Betriebsgenehmigungen eins zu eins akzeptiert und die nötigen Zulassungsscheine ausgestellt, ohne selbst nachzuprüfen. Einmal zugelassen, wurde nachträglich nie mehr überprüft, ob die zugelassenen Autos ihrer ursprünglichen Typgenehmigung entsprechen.

Jene Behörde, die Millionen Autos genehmigte, war zudem heillos überfordert: Nur eine Handvoll Mitarbeiter:innen erteilte 600 bis 800 Typgenehmigungen im Jahr. Sie führten keine eigenen Messungen durch, sondern waren bei der technischen Expertise unter anderem auf die großen Autokonzerne angewiesen. Diese stellten dem KBA (wie etwa auch Fiat in Italien) für Typgenehmigungen sogar die werkseigenen Prüfstände zur Verfügung – nicht gerade ein Zeichen größter Unabhängigkeit. Das KBA ist dem deutschen Verkehrsministerium zugeordnet und weisungsgebunden.

Das KBA hatte die Dieselmanipulation jahrelang übersehen, stufte dennoch die VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor als unzulässig ein – von Anfang an und eindeutig! Wie aus den Dokumenten hervorgeht, die von der DUH „herausgeklagt“ wurden, stellte das KBA bereits im Oktober 2015 klipp und klar fest, dass die „Umschaltlogik“ dieser Autos auch laut EU-Recht illegal war, weil dadurch die Abgasemissionen reduziert wurden, wenn das Auto auf der Straße fuhr. Dieses klare Wissen behielt diese Behörde für sich, genauso wie das deutsche Verkehrsministerium. Hätten die Käufer:innen davon gewusst, hätten sie sich besser zur Wehr setzen können.

Regierungsversagen

Das Regierungsversagen beschränkt sich nicht nur auf Deutschland, sondern betrifft auch Österreich. Der damalige deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt hat die Öffentlichkeit nicht über die Illegalität der VW Autos mit dem EA 189 Motor informiert, obwohl dies die ihm zugeordnete Behörde KBA zweifelsfrei festgestellt hatte. Ganz im Gegenteil half der Verkehrsminister dem Autokonzern dabei, das Problem in der Öffentlichkeit herunterzuspielen. Auf Vorschlag von VW änderte der Minister seine Pressemitteilung und bezeichnete die „unzulässige Software“, die aus den Autos entfernt werden müsse, lediglich, als „beanstandete“ Software. Aus einer Gewissheit (unzulässig) machte er etwas Ungewisses (beanstandet).

Das war nur der Anfang. Regierung und Zulassungsbehörde schauten in der Folge tatenlos zu, wie die VW Anwälte die Öffentlichkeit, Käufer:innen und Gerichte mit der längst widerlegten Rechtsmeinung verwirrten, diese Autos mit dem EA 189 Motor seien nach EU-Recht zulässig.

Der Schutz der mächtigen Autoindustrie durch die deutsche Regierung setzte sich bei der „Reparatur“ fort. Der deutsche Verkehrsminister gestattete es Volkswagen, den rechtlichen Zustand der manipulierten Autos mit einem wirtschaftlich günstigen Software-Update herzustellen. Dobrindt verzichtete darauf, den Konzern mit 5.000 Euro pro Auto zu bestrafen, und drängte auch nicht auf echte Hardware-Nachrüstungen zugunsten von Gesundheit und Umwelt, die von der Autoindustrie

rundweg abgelehnt wurden. Die deutsche Regierung setzte vielmehr die Käufer:innen manipulierter Autos unter Druck, indem sie den Entzug der Zulassung androhte, falls sie nicht binnen 18 Monaten zum Software-Update führen.

Bis Ende 2017 sollten die manipulierten VW Dieselaautos der ersten Stunde (EA 189 Motor) mit dem Aufspielen eines Software-Updates in einen rechtlich korrekten Zustand versetzt werden. Dieser Plan wurde nie eingehalten. Noch immer sind 1,2 Millionen solcher VW Dieselfahrzeuge mit dem EA 189 in Europa ohne Software-Updates unterwegs, 15 Prozent aller zurückgerufenen Dieselaautos dieser Kategorie. Offensichtlich stört es niemanden, dass der öffentlich mehrmals angekündigte Zeitplan nicht eingehalten wurde und diese weiterhin im Schmutzmodus und illegal unterwegs sind. Einzig und allein in Deutschland hat man dafür gesorgt, dass – sieben Jahre nach dem Rückruf – nahezu 100 Prozent dieser Autos zurückgerufen worden waren.

Beim Umweltschutz wird das Regierungsversagen noch viel evidenter, vor allem in Österreich. Die Stimmen heimischer Umweltminister im Zusammenhang mit dem Dieselskandal waren in der Öffentlichkeit kaum bis gar nicht zu hören. Dabei stoßen die manipulierten Autos nicht nur ein bisschen mehr schädliches Stickoxid aus, sondern eine ganze Menge zu viel. Die Grenzwerte wurden von Abgasnorm zu Abgasnorm zwar strenger, aber in Wirklichkeit kam es zu keinen wesentlichen Verbesserungen. Statt 180 mg/km waren es 960 mg/km Stickoxid-Ausstoß (Euro 5), statt 80 mg/km sind es 700 mg/km (Euro 6a,b). Die damals gängige Erzählung der Autoindustrie, die Dieselaautos würden dank modernster Technik das Abgasproblem automatisch lösen, erwies sich als falsch und führte viele Menschen in die Irre, auch viele Expert:innen, die den Autoherstellern und ihren technischen Problemlösungskapazitäten vertrauten.

Die manipulierten Autos durften jahrelang weiterfahren. Die Software-Updates reichten in keiner Weise aus, die schädlichen Abgase auf das vorgeschriebene Niveau zu senken. Vor allem im Winter und über 1.000 Meter Meereshöhe waren diese Autos ohne Abgasreinigung im Schmutzmodus unterwegs. In Österreich wussten Umweltministerium und Umweltbundesamt ganz genau, wieviel Mehr-Emissionen durch die manipulierten Dieselaautos in die Luft geblasen wurden. 440.000 Tonnen Mehr-Emissionen NO_x gelangten zwischen 2010 und 2019 in Österreichs Luft. Jahr für Jahr wurden diese Zahlen in diversen Berichten des Umweltbundesamtes nach Brüssel gemeldet. Statt Druck hinsichtlich einer besseren Lösung des Problems auszuüben, kümmerten sich die Umweltminister lediglich darum, diese 440.000 Tonnen aus der amtlichen Statistik zu streichen – auf legale Weise und unter Ausnutzung eines entsprechenden Paragraphen.

Versagen den EU-Institutionen

Die EU-Kommission hatte sich zwar bemüht, Volkswagen zum Einhalten ihrer Rückrufpläne zu bewegen, jedoch auf Sanktionen und Strafen bei Nicht-Einhaltung verzichtet. Bei der Abwicklung der Rückrufe zeigt sich eine systematische Lücke auf EU-Ebene. Ein und dasselbe manipulierte Automodell wurde in den einzelnen Mitgliedsländern unterschiedlich zurückgerufen: angeordnet, freiwillig – oder gar nicht. So ist völlig unverständlich, warum der nachweislich sehr verschmutzende Fiat 500X nur in wenigen EU-Staaten zurückgerufen wurde. Auch die Rückrufquoten innerhalb der einzelnen Länder sind extrem schwankend, wobei Österreich bei den VW Autos mit EA 189 Motoren und mit nur 7,2 Prozent der Autos ohne Update noch relativ gut abschneidet. Offenbar gibt es keinerlei Kontrollen auf nationaler Ebene. Selbst die auf der EU-Website publizierte Zahlen über den Status der Rückrufe hinken hinterher und gehen auf April 2021 zurück.

Während eine einzige Behörde eines EU-Staates die Typgenehmigung für ganz Europa ausstellen kann, sind die Verbraucherrechte national zersplittert. Sachlich gleichgelagerte Verstöße werden höchst unterschiedlich sanktioniert. Grenzüberschreitende Regelungen fehlen bis dato. Im Vergleich dazu gibt es in den USA eine Zulassungsbehörde (EPA), die für alle 50 Bundesstaaten zuständig ist,

und zusätzlich auch noch regionale Zulassungsbehörden (CARB), die selbst Kontrollen durchführen können. „Wo nicht kontrolliert wird, wird beschissen.“ Dieser Kalauer trifft auf die lange Geschichte des Dieselskandals zu.

Justiz zu langsam

Die Mühlen der Justiz haben angefangen zu mahlen. Bis zu den ersten Urteilen der Höchstgerichte dauerte es aber fünf Jahre. Im Mai 2020 stellte der Bundesgerichtshof (BGH) für Deutschland zweifelsfrei fest, dass die Käufer:innen der VW Dieselaautos mit dem EA 189 Motor von VW arglistig und vorsätzlich getäuscht wurden und ihnen Schadenersatz zusteht. Allerdings mussten sie sich in Deutschland Nutzungsentgelt vom Schadenersatz für die inzwischen gefahrenen Kilometer abziehen lassen. Doch dieses einschlägige Höchsturteil kam in Österreich bis zur Fertigstellung dieser Studie (Februar 2023) nicht bei den Kund:innen an, die VW geklagt hatten. Obwohl das BGH-Urteil vom EuGH noch im Dezember 2020 bekräftigt wurde und seit Mitte 2020 feststand, dass VW auch in Österreich geklagt werden kann. Bis knapp vor Fertigstellung dieser Studie kam in Österreich nur ein höchstgerichtliches Teilurteil zustande, sodass fast alle anhängigen Sammelklagen in der Warteschlange stehen. Volkswagen unternahm alles, um ein OGH-Urteil zu verhindern, und war zuletzt Anfang 2023 damit erfolgreich: Man machte einem Kläger ein so attraktives Angebot, dass dieser die Klage zurücklegte.

Trotz einschlägiger Urteile des EuGH, dass „Thermofenster“ grundsätzlich illegal sind, sah dies der BGH in Deutschland anders. Zu prüfen ist, inwieweit ein Höchstgericht eines Mitgliedstaates Urteile eines EU-Höchstgerichts unbeachtet lassen kann. In Deutschland „verstopften“ VW-Prozesse jahrelang die Gerichte, bevor sich die Höchstgerichte damit befassten. Die fehlende Kenntnis komplizierter technischer Zusammenhänge überforderte Richter:innen und Anwält:innen. Das war ebenso eine Hürde wie sachlich fehlerhafte Gutachten von Sachverständigen. Probleme mit der Deckung von Rechtsschutzversicherungen erschwerten die zivilrechtliche Aufarbeitung. Neu aufgetaucht ist die Handhabung grenzüberschreitender Gerichtsverfahren in verbraucherrechtlichen Angelegenheiten. Ist es wirklich sinnvoll und effizient, deutsche Gerichte dazu zu zwingen, nach österreichischem oder italienischem Recht zu urteilen?

13.4 Verbraucher als letzte in der Kette – Autokonzerne als Gewinner

Neben Umwelt und Gesundheit blieben Kund:innen als Verbraucher:innen auf der Strecke. Die meisten setzten im Vertrauen auf die Behörden darauf, dass das Problem gelöst würde, und stellten – wie in Österreich – ihre Fahrzeuge für die Updates in die Werkstätte. Das Erwachen danach war mitunter ein böses, wenn das Auto dann mehr Sprit verbrauchte oder anfang zu ruckeln oder AGR-Kühler für teures Geld ersetzt werden mussten. Nur wenige versuchten auf zivilrechtlichem Wege, VW wegen Schadenersatz zu klagen. 25.000 Klagen bei österreichweit insgesamt 537.000 verpflichtenden und freiwilligen Rückrufen sind mit nicht einmal fünf Prozent wohl als Minderheit einzustufen. So gut wie alle hängen in der Warteschleife. Die Hoffnungen der Verbraucherschützer:innen, VW würde nach einschlägigen Höchstgerichtsurteilen einlenken und außergerichtliche Vergleiche anbieten, zerschlugen sich. Sie hatten nicht mit der konsequenten Hinhaltetaktik eines börsennotierten Konzerns gerechnet, der weltweit nach einer einzigen Devise handelt: Gezahlt wird nur, wenn es nicht anders und wo es nicht mehr anders geht.

In den USA zahlte VW insgesamt 23 Milliarden Euro zur Begleichung der Abgasschäden, für den Rest der Welt gab er nur zehn Milliarden Euro aus. Bei der deutschen Musterfeststellungsklage lenkte VW erst Anfang 2020 ein, als sich das BGH-Urteil zugunsten der Kläger:innen abzeichnete. Der Vergleich wurde nur deutschen Käufer:innen angeboten, alle anderen, die haargenau dieselben manipulierten Autos gekauft hatten, wurden ausgegrenzt. In Österreich warten die 10.000 Sammelkläger:innen des

VKI seit 2018 auf Schadenersatz. 70 von ihnen sind inzwischen verstorben. Etwaige Ansprüche gehen an ihre Erben, wie der VKI versichert. Der zivilrechtliche Klagsweg ist ein steiniger, vor allem, wenn einem ein Gigant mit gewaltigen Ressourcen gegenübersteht.

Einzelne Verbraucher:innen sind bei derart komplexen Angelegenheiten überfordert und müssen sich auf den Schutz der Behörden verlassen können. Sie sollen ein Produkt erhalten, für das sie bezahlt haben. Doch von Anfang an wurden sie von Behörden und Regierungen im Stich gelassen. Nicht einmal über angeordnete Rückrufe gab es öffentliche Informationen, geschweige denn über mögliche Folgeschäden durch die Updates. So ist es für viele überraschend, dass bisher insgesamt 790.000 Dieselaautos wegen zu hoher Abgasemissionen zurückgerufen oder optimiert werden mussten.

Statt von Behörde und Regierung als Mensch und Käufer:in geschützt zu werden, mussten Dieselkläger:innen in Österreich auch noch zusehen, wie sich die Republik Österreich – als einzige – für ihre Polizeiautos Vergleichszahlungen von VW erstritt. Mit dem Argument, dass die Software-Updates nicht geeignet sind, den rechtlichen Zustand herzustellen.

Die Untätigkeit von Behörden und Regierungen ist eines der Hauptprobleme. Versuche, dies mit Klagen zu ändern, waren bisher zum Scheitern verurteilt.

So wurde im Jahr 2016 eine Sachverhaltsdarstellung mit Schwerpunkt Volkswagen an die Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft (WKStA) eingebracht, die aufgrund der Entwicklungen (weitere Motoren und Hersteller) mehrfach ergänzt wurde. 2019 wurde eine Sachverhaltsdarstellung gegen „unbekannt“ aufgrund der Untätigkeit der Behörden eingebracht. Im Oktober 2020 wurde von der Einleitung eines Ermittlungsverfahrens abgesehen.

Als Gewinner aus diesem Spiel gehen zweifellos die Autohersteller hervor. Gewinn ist alles, wonach sie als börsennotierte Konzerne streben, alle Handlungsweisen sind diesem Ziel untergeordnet. Die schönen Gewinne der Autokonzerne in den vergangenen Jahren zeigen, dass sie die Kosten für den Abgasskandal bisher locker wegstecken konnten. Konsequente Hinhaltetaktik bei anhängigen Rechtsverfahren gehören ebenso zum Spiel wie das Ausschöpfen aller rechtlichen Möglichkeiten und Kniffe, um Strafzahlungen zu vermeiden. Sich mit der Zahlung von relativ günstigen Bußgeldern vor weiteren Strafen zu schützen, ist möglicherweise ein Schachzug, den nicht alle gleich durchschauen. Verzögern, was geht, ist auch mit dem Einsatz von Litigation PR leichter zu bewerkstelligen. Damit ist gemeint, mit gezielten Desinformationen die Glaubwürdigkeit der Gegner:innen zu untergraben. Ein Beispiel ist die Behauptung von Anwält:innen, ein Schadenersatz würde von der Umweltgesinnung der Käufer:innen abhängen. Ein anderes Beispiel ist, dass man ein Abgasreinigung die überwiegende Zeit im Jahr abschalten müsse, damit das Auto sicher fahren könne. Bis so ein Unsinn entkräftet werden kann, vergeht wieder Zeit und die Autos werden weniger und älter.

13.5 Mögliche Handlungsfelder – Bringen neue Vorschriften die Lösung?

Österreich darf sich bei den Typgenehmigungen nicht so stark von ausländischen Genehmigungsbehörden abhängig machen, wie es derzeit der Fall ist. Konkret ist § 28 KFG zu überdenken, der einen Hersteller lediglich dazu verpflichtet, dem Verkehrsministerium Risiken für Gesundheit und Umwelt mitzuteilen, der Ball für den Entzug der Typgenehmigungen aber bei jener ausländischen Behörde bleibt, die diese Genehmigung erteilt hat.

Zu prüfen ist insbesondere auch, wie Österreich die neuen Marktüberwachungsrechte, die die EU-Verordnung 2018/385 seit 1. September 2020 einräumt, auch materiell wahrnehmen kann. Konkret geht es darum, sicherzustellen, dass Österreich tatsächlich die nötigen Nachprüfungen organisieren kann – und sei es in einem „Pooling“ mit anderen EU-Staaten. Bereits zugelassene Autos sollen laut dieser Norm nachträglich darauf überprüft werden, ob sie der Typgenehmigung entsprechen. Bisher

wurden der EU-Kommission allerdings nur 19 Überprüfungen gemeldet und das Ergebnis wurde nicht bekanntgegeben.

Ebenso ist sicherzustellen, dass Österreich – wie in der VO 2018/385 vorgesehen – tatsächlich in die Lage versetzt wird, gegen Genehmigungsbehörden anderer Staaten vorzugehen. Laut dieser Norm sollten nationale Marktüberwachungsbehörden künftig auch jene Autos überprüfen können, die von ausländischen Typpgenehmigungsbehörden zugelassen wurden, wenn sie zu viel an Abgasen emittieren.

In ganz Europa ist zwischen Zulassungs- und Überwachungsbehörde zu trennen. Dass das deutsche KBA gleichzeitig als Zulassungs- und Überwachungsbehörde fungiert, ist eine strukturelle Unvereinbarkeit, die tunlichst zu entkoppeln ist. Genauso wie bei Steuerberatung und Steuerprüfung ist diese Doppelrolle zu überdenken. Schon aus dem Grund, weil der Aufgabenbereich als Marktüberwachungsbehörde laut EU-Verordnung 2018/385 (geltend seit 1. September 2020) im Wachsen begriffen ist.

Spätestens hier ist auf den Zusammenhang zwischen NO_x-Emissionen (kommen z.B. aus Auspuffen) und NO_x-Immissionen (was auf Menschen und Umwelt einwirkt) hinzuweisen. Die NO_x-Emissionen sind mit der sogenannten NEC-Richtlinie (EU 2016/2284 des EP und des Rates vom 14. 12. 2016) geregelt, die NO_x-Immissionen mit der Richtlinie (2008/50/EG) über Luftqualität und saubere Luft. Derzeit ist für die NO_x-Immissionen ein Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kilometer vorgeschrieben. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist nur möglich, wenn die Emissionen entsprechend niedrig sind. Durch abgasmanipulierte Autos wird es in manchen Gebieten aber viel schwerer bis unmöglich, die Grenzwerte für Immissionen einzuhalten. Die Nicht-Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kann nicht einfach „weggerechnet“ werden wie die NO_x-Emissionen im Rahmen der Luftschadstoffinventur der NEC-Richtlinie. Unter Druck gerieten in der Vergangenheit daher Bundesländer, Städte oder Gemeinden, die für die Einhaltung der Luftwerte zuständig sind. Sie wurden bei massiven Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zur Verantwortung gezogen und mussten mit öffentlichen Mitteln Abhilfe schaffen. So kam es in deutschen Städten zu den sogenannten Umweltzonen, in die keine alten Dieselaautos einfahren durften. In Österreich wurden die heftig umstrittenen „Luft-Hunderter“ auf Autobahnen eingeführt. Angesichts der enormen Mehr-Emissionen durch manipulierte Dieselaautos stellt sich im Nachhinein die Frage, ob solche Maßnahmen tatsächlich zur Reduktion von NO_x-Emissionen beitragen können.

Eine Verschärfung der Immissionsgrenzwerte ist derzeit in Ausverhandlung, wobei eine Halbierung des Jahresmittelwerts auf 20 Mikrogramm pro Kilometer zur Debatte steht (die WHO fordert als Richtwert 10 Mikrogramm pro Kilometer). Aus österreichischer Sicht stellt sich daher die Frage, wie mit einer so großen Hypothek an manipulierten Dieselaautos die Einhaltung dieser schärferen Grenzwerte in der Praxis zu schaffen sein wird.

Aufgrund des hohen Dieselanteils und der besonderen Belastung in Österreich durch NO_x ist dringend zu überprüfen, inwieweit die schmutzigen Diesel mit Hardware-Updates sinnvoll nachgerüstet werden können, etwa durch einen nachträglichen Einbau eines SCR-Katalysators auf Kosten der Hersteller. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Haftung für Folgeschäden seitens der Hersteller. Zertifizierte Lösungen für die meisten Dieselfahrzeuge gibt es bereits in Deutschland, wo in einigen besonders belasteten Städten die Hardware-Nachrüstung älterer Dieselfahrzeuge gefördert wird. Sinnvoll wäre es, auf die in der Praxis gemachten Erfahrungen zurückzugreifen.

Bei sehr alten Dieselfahrzeugen wären Stilllegungsprämien auf Kosten der Hersteller zu überlegen. Prinzipiell sollten sie keinesfalls mit dem Zwang verknüpft werden, neue Autos zu kaufen, wenngleich Anreize zum Erwerb sauberer Autos nicht ausgeschlossen sein sollten.

Sollte es nicht sehr zügig zu Verbesserungen bei den NO_x-Emissionen kommen, ist zu prüfen, inwieweit sich in Österreich das Umweltstrafrecht dazu eignet, wirklich signifikante Verursacher von Mehr-Emissionen von NO_x zur Verantwortung zu ziehen.

Aus Sicht des Verbraucherschutzes ist die bestehende Schieflage zwischen Hersteller und Verbraucher:innen zu verbessern. Einer „Globalisierung“ der Typgenehmigungen (einer Genehmigung für alle) steht eine „Lokalisierung“ der Verbraucherschutzregelungen gegenüber, die je nach Land zersplittert sind. Der Abgasskandal hat deutlich vor Augen geführt, wie leicht es großen Playern gelingt, diese Unterschiede zum eigenen Vorteil und auf Kosten der Verbraucher:innen auszunützen. Eine Chance, diese Schieflage ein wenig einzuebnen, bietet die sogenannte Verbandsklagenrichtlinie, genauer gesagt, die Richtlinie (EU) 2020/1828 über „Verbandsklagen zum Schutz der Kollektivinteressen der Verbraucher“. Diese sieht die Einführung zivilrechtlicher Sammelklagen bis Ende 2022 vor. Österreich ist hier säumig und daher aufgerufen, die vorliegende Richtlinie zügig umzusetzen, und zwar in einer für Verbraucher:innen möglichst günstigen Variante.

Größtes Augenmerk bei allen verbraucher:innenspezifischen Maßnahmen ist in Österreich auf den besonders ausgeprägten Gebrauchtwagenmarkt zu legen. Beim Schadenersatz für abgasmanipulierte Autos stellt sich die Frage, wem ein Schadenersatz zusteht. Als Maßstab könnte der Zeitpunkt gelten, ab dem der Schaden und Schädiger bekannt wurde. Größter Bedacht ist ferner auf die Tatsache zu legen, dass in Österreich auch private Autos sehr häufig über Leasing gekauft werden.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AdBlue®	Harnstoffeinspritzung
AGR	Abgasrückführung
AK	Kammer für Arbeiter und Angestellte
APA	Austria Presse Agentur
APS	Arbeitskreis Produktsicherheit
Az	Aktenzeichen
BEUC	Bureau Européen des Unions de Consommateurs
BGH	Bundesgerichtshof, deutsches Höchstgericht
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Klimaschutz, Energie
BMW	Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
CAFEE	Center for Alternative Fuels Engines and Emissions
CARB	California Air Resources Board
CO	Kohlenmonoxid
COBIN claims	Plattform für Sammelaktionen
CoC	Certificate of Conformity
CO ₂	Kohlendioxid (Treibhausgas)
CSU	Christlich Soziale Union
D&O	Directors and Officers Versicherung
dpa	Deutsche Presse-Agentur GmbH
DUH	Deutsche Umwelthilfe
EA 189	Entwicklungsauftrag 189 (VW-Motortyp für Euro 5-Mittelklasse-Autos)
EA 288	Entwicklungsauftrag 288 (VW Motortyp für Euro 6-Mittelklasse-Autos)
EKI	Emissionskontrollinstitut der DUH
EPA	Environmental Protection Agency
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FCM	Fuel Consumption Monitoring System
FIN	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreich

GM	General Motors
HBEFA 4.1.	Handbook of emission factors for road transport
HC	Kohlenwasserstoffe
IAA	Internationale Automobil-Ausstellung Frankfurt
ICCT	International Council on Clean Transportation
ISC	In-Service-Conformity-Tests
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt, deutsche Zulassungsbehörde
MFK	Musterfeststellungsklage
NEC Directive	The National Emission Reduction Commitments
NEFZ	Neuer Europäischer Fahrzyklus
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickstoffoxide (Stickoxid)
NSK	NO _x Storage Catalyst
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
OGH	Oberster Gerichtshof
OLG	Oberlandesgericht
ORF	Österreichischer Rundfunk Fernsehen
ÖVP	Österreichische Volkspartei
RDE	Real Driving Emissions
RDW	Niederländische Behörde für Typgenehmigung
RIS	Rechtsinformationssystem des Bundes
PM 10	Feinstaub
PM 2,5	Feinstaub, Teilmenge von PM 10
PSA Group	Peugeot Société Anonym
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschland
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreich
SCR-KAT	Selektive katalytische Reduktion-Katalysator
TDI	Turbocharged Diesel Injection bei Volkswagen
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
UpM	Umdrehungen pro Minute
VKI	Verein für Konsumenteninformation
VSV	Verbraucherschutzverein

VW	Volkswagen
vzbv	Verbraucherzentrale Bundesverband
VZS	Verbraucherzentrale Südtirol
WHO	World Health Organization
WKStA	Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft
WLTP	Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure
WpHG	Wertpapier Handels Gesetz
ZAMG	Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik

LITERATURVERZEICHNIS

- Anderl Michael, Kriech Martin (2021): Austria´s Inventory Adjustment Report 2021, in: Umweltbundesamt.at 2021. https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub_id=2377&cHash=1927f3619c1294413707b16c3a64cb3e, Zugriff am 10. 2. 2023
- Ankenbrand Hendrik, Meck Georg (2012): „Top-Manager verlieren ihre Freunde“, in: Frankfurter Zeitung, 17. 3. 2012. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/spitzengehaelter-top-manager-verlieren-ihre-freunde-11688016.html>, Zugriff am 10.2.2023
- Anenberg Susan C., Miller Joshua, Minjares Ray, Du Li, Henze Daven K, Lacey Forrest, Malley Christopher S., Emberson Lisa, Franco Vicente, Klimont Zbigniev, Heyes Chris (2017): „Impacts and mitigation of excess diesel-related NO_x emissions in 11 major vehicle markets“, in: Nature 545:467-471, 17.5.2017. <https://www.nature.com/articles/nature22086> Zugriff am 10. 2. 2023
- APA 573, 18. 9. 2015, 18.46
- APA 003, 19. 9. 2015, 0.30
- APA 292, 24. 9. 2015, 13.33
- APA0500 22. 10. 2015, 17.27
- APA 312, 29. 2. 2016, 12.44
- APA, 216, 8. 5. 2016, 15.51
- APA 201, 27. 5. 2016, 11.38
- APA 457,6. 7. 2016, 17.03
- APA 567, 21. 9. 2016, 22.48
- APA 251, 9. 12. 2016, 12.45
- APA 507, 12. 1. 2017, 8.28
- APA 143, 15. 7. 2018, 14.23
- APA 356, 29. 6. 2020, 15.07
- APA 365, 16. 9. 2019, 16.30
- APA 289, 9. 6.2021, 13.22
- APA 172, 26. 1. 2023, 11.21)
- APA 393, 20. 2. 2018, 14.07
- Arbeitskreis der Automobilimporteure (2022): Österreich ist ein Autoland. <https://www.automobilimporteure.at/facts-figures/?cookie-state-change=1674043657920>, Zugriff am 18. 1. 2023
- Baumann Uli, Harloff Thomas, Wittich Holger (2021) „Millionen-Strafe für alle außer Daimler“, in: Auto Motor Sport am 8. 7. 2021, Zugriff am 30. 1. 2023

- Blinda Antje (2015): „So kamen die US-Behörden VW auf die Spur“, in: Der Spiegel, 21. 9. 2015.
<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/volkswagen-skandal-wie-die-us-behoerden-vw-auf-die-spur-kamen-a-1053972.html>. Zugriff am 18. 1. 2023
- Blog lyn (2015): „Mittun bei VKI Rekord“, in: wasmichbewegt.at, 31. 10. 2015.
<http://www.lydianinz.at/?s=VKI+Rekord>, Zugriff am 10. 2. 2023
- Blog lyn (2016): „VW Skandal- Eine Zwischenbilanz“, in: wasmichbewegt.at, 15. 9. 2016.
<http://www.lydianinz.at/1863/vw-skandal-zwischenbilanz/> 15.9.2016, Zugriff am 8. 2. 2023
- Blog lyn (2019): „Her mit dem Gutachten“, in: wasmichbewegt.at, 29. 12. 2019.
<http://www.lydianinz.at/3921/mit-dem-gutachten/>, Zugriff am 10. 2. 2023
- Blog lyn (2021): „VW Vergleich mit Republik: Pfui!“, in: wasmichbewegt.at, 6. 1. 2021.
<http://www.lydianinz.at/4119/vw-vergleich-mit-republik-pfui/> Zugriff 4. 2. 2023
- Bourdrel Thomas, Bind Marie-Abèle, Béjot Yannick, Morel Oliver, Argacha Jean Francois (2017): „Cardiovascular effects of air pollution“. Arch Cardiovasc Dis. 110:634-642, 21. 7. 2017.
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28735838/>, Zugriff am 10. 2. 2023
- Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (bmvi) (2016) Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, 22. 4. 2016.
https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/erster_ber_uk_vw_nox.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Zugriff am 10. 2. 2023
- Circabc (2021): State of play of the NO_x recall actions, in <https://circabc.europa.eu/sd/a/9767a038-57d5-4f6a-badc-d760d91ea22d/20210419%20State%20of%20play%20of%20the%20NOx%20recall%20actions.pdf>, 19. 4. 2021, Zugriff am 10. 2. 2023
- Dahlkamp Jürgen, Dohmen Frank (2018): „VW lässt uns im Stich“, in: Der Spiegel, 22. 2. 2018.
<https://www.spiegel.de/spiegel/dieselskandal-vw-und-audi-haendler-fuehlen-sich-im-stich-gelassen-a-1167927.html>. Zugriff am 18. 1. 2023
- Deine Berge (2023), https://www.deine-berge.de/POIs/Filter/Kategorie-7-Orte-Staedte+Staat-1-Oesterreich+Min_Hoehe-1000-m+Max_Hoehe-4000-m , Zugriff 18. 1. 2023
- Diess Herbert (2019): Markus Lanz, in: ZDF, 18. 6. 2019, Kurzfassung
<https://www.facebook.com/watch/?v=2409758709281213>, Zugriff am 27. 1. 2023
- Diess Herbert (2019): Markus Lanz, in: ZDF, 18. 6. 2019. Langfassung:
<https://www.youtube.com/watch?v=3OABdHUHuvo>, ab 55.13 Minute, Zugriff am 10. 2. 2023
- Döring Stefan (2016): VW Die Macht und ihr Preis“ in: Dok//ZDF/ARTE, 16. 6. 2016.
<https://stdoering.de/work/die-macht-und-ihr-preis-die-akte-vw-zdfarte/>. Zugriff am 18. 1. 2023
- dpa (2015): „Dobrindt: Rückruf der VW-Diesel muss zu 100 Prozent erfüllt werden“, in: Süddeutsche Zeitung, 15. 10. 2015. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/auto-dobrindt-rueckruf-der-vw-diesel-muss-zu-100-prozent-erfuellt-werden-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-151015-99-06074>, Zugriff am 18. 1. 2023
- Entscheidungsvorlage (2015): „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 189“, 21. 10. 2015, persönliche Kommunikation
- Entscheidungsvorlage (2015): Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA 288, 18. 11. 2015, persönliche Kommunikation

- Erster Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ (Stickoxide/NO_x) (2016) 22-4.2016:
https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/erster_ber_uk_vw_nox.pdf
Zugriff am 18.1.2023
- Europäische Umweltagentur (2022): „Air quality in Europe — 2022 report“, 1.4.2022, update
7. 2. 2023 <https://www.eea.europa.eu/publications/status-of-air-quality-in-Europe-2022/europes-air-quality-status-2022>, Zugriff am 10. 2. 2023.
- Ewing Jack (2017): „Wachstum über alles“, Droemer-Verlag, 2017
- Faustini Annunziante, Rapp Regula, Forastiere Francesco (2014): „Nitrogen dioxide and mortality: review and meta-analysis of long-term studies“. Eur Respir J 44:744-53., 20. 2. 2014,
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24558178/>, Zugriff am 10.2.2023
- Frankfurter Allgemeine Zeitung am Sonntag F.A.S (2015): „Bei uns wird nicht manipuliert“, in F.A.S,
26. 9. 2015. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/daimler-chef-zetsche-bei-uns-wird-nicht-manipuliert-13824889.html>, Zugriff am 18. 1. 2023
- Fromm Thomas (2016): „VW-Chef Winterkorn bereits 2014 über Probleme mit Diesel-Fahrzeugen informiert“, in: Süddeutsche Zeitung, 2. 3. 2016.
<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/aktionaersklage-vw-chef-winterkorn-wurde-bereits-2014-ueber-probleme-mit-diesel-fahrzeugen-informiert-1.2889967>. Zugriff am 18. 1. 2012
- Geschäftsbericht Volkswagen AG (2017), Geschäftsbericht“, Seiten 181 ff,
https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/annual-reports/2018/volkswagen/de/Y_2017_d.pdf, Zugriff am 18. 1. 2023
- Geschäftsbericht Volkswagen AG (2021): „Geschäftsbericht 2021“, Seiten 202 ff.
https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/Annual_Reports.html, Zugriff am 18. 1. 2023
- Geschäftsberichte Volkswagen AG (2008-2021),
https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/Annual_Reports.html, Zugriff am 10. 2. 2023
- Hawranek Dietmar (2015): „Bin auf Distanz zu Winterkorn“, in: Der Spiegel, 10. 4. 2015.
<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-ag-ferdinand-piech-kritisiert-martin-winterkorn-a-1027921.html>. Zugriff am 18. 1. 2023
- Höller, Franz, Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) 2023 und 2022) Persönliche Kommunikation
- Hutter Hans-Peter, Poteser Michael, Moshhammer Hanns, Lemmerer Kathrin, Mayer Monika, Weitensfelder Lisbeth, Wallner Peter, Kundi Michael (2020): Air pollution is associated with COVID-19 incidence and mortality in Vienna, Austria. Int. J. Environ. Res. Public Health 17:9275, 11. 12 .2020 <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7764269/>, Zugriff am 10. 2. 2023
- Jonson J, Borken-Kleefeld J, Simpson D, Nyiri A, Posch M, Heyes C (2017): Impact of excess NO_x emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe. Environ. Res. Lett. 12:094017., 18. 9. 2017, <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aa8850>, Zugriff am 10. 2. 2023
- Kraftfahrt-Bundesamt KBA (2023) Rückrufdatenbank, <https://www.kba-online.de/gpsg/startServlet?adress=gpsg> Zugriff am 10. 2. 2023

Kraftfahrt-Bundesamt KBA (2020): Wirksamkeit von Software-Updates zur Reduzierung von Stickoxiden bei Dieselmotoren 10. 1. 2020.

https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/bericht_Wirksamkeit_SW_Updates.pdf?__blob=publicationFile&v=1, Zugriff am 10. 2. 2023

Kolba Peter, Ninz Lydia (2018): Diesel-Schäden. Wie Sie sich zur Wehr setzen können!, myMorawa, 2018

Mascolo Georg, Ott Klaus und Richter Nikolas (2018): VW-Manager belasten Winterkorn schwer“, in: Süddeutsche Zeitung und Rechercheverbund SZ, WDR, NDR, 26. 7. 2018

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgasskandal-zeuge-belastet-winterkorn-schwer-1.4070421>, Zugriff: 18. 1. 2023

Mascolo Georg, Ott Klaus (2019): „Vier Kronzeugen belasten Winterkorn“, in Süddeutsche Zeitung, 2. 5. 2019, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/winterkorn-anklage-abgasmanipulationen-kronzeugen-1.4429470>, Zugriff am 18. 1. 2023

Möchel Kid, Schreiber Dominik (2019): Hunderte Polizeiautos von Abgasaffäre betroffen – Republik fordert Schadenersatz“, in: Kurier vom 16. 4. 2019. <https://kurier.at/wirtschaft/hunderte-polizeiautos-von-abgasaffaere-betroffen-republik-fordert-schadenersatz/400468519>, Zugriff am 4. 2. 2023

Moshammer Hanns, Poteser Michael, Kundi Michael, Lemmerer Kathrin, Weitensfelder Lisbeth, Wallner Peter, Hutter Hans-Peter (2020): Nitrogen dioxide remains a valid air quality indicator. Int. J. Environ. Res. Public Health 17:3733. 25. 5. 2020

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/32466201/>, Zugriff am 10.2.2023

Observer (2020): „Observer“ Jahresanalyse für die österreichische Autoindustrie“, 10. 1. 2020.

<https://presse.observer.at/news-observer-jahresanalyse-fuer-die-oesterreichische-autoindustrie?id=99929&menueid=9198&l=deutsch.>, Zugriff am 18. 1. 2023

Porsche CO, Hermann Prax, persönliche Kommunikation 20. 1. 2023 um 14.37

Presseaussendung Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) OTS
Presseaussendung 168 vom 15. 10 .2015 um 12.44

Presseaussendung COBIN Claims

https://www.aomweb.apa.at/portal/restricted/text.htm?txtSession=VuDL80jWFxLWkrBaTqgYUPUBkQjI9KX2uofCa6Ad&hist=0&index=20&scrollPos=0#show&key=OTS_20180710_OTSS0068&date=20180710, 10. 7. 2018, 11:14

Pressekonferenz, Office of Public Affairs (2017): „Volkswagen AG agrees to plead guilty & pay \$ 4,3 billion in criminal & civil penalties, six Volkswagen executives & employees indicted for conspiracy“ in YouTube Video, 11. 1. 2017. <https://www.justice.gov/opa/video/volkswagen-ag-agrees-plead-guilty-pay-43-billion-criminal-civil-penalties-six-volkswagen>. Zugriff am 18. 1. 2023

Pressekonferenz zum „Nationalen Forum Diesel“ (2017): „Diesel-Skandal. Pressekonferenz zum „Nationalen Forum Diesel“, in: YouTube Video, 2. 8. 17.

<https://www.youtube.com/watch?v=wA394QG4Xdl>, Zugriff am 18. 1. 2023

Pressemitteilung Deutsche Umwelthilfe DUH (2015): „Hohe Stickoxid-Emissionen bei einem getesteten Opel Zafira Diesel“, 23. 10 .2015

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/hohe-stickoxid-emissionen-bei-einem-getesteten-opel-zafira-diesel/> Zugriff am 18. 1. 202

Pressemitteilung DUH 15. 8. 2018

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/diesel-abgasmessungen-der-duh-verdeutlichen-notwendigkeit-von-hardware-nachruestungen/>

Und hier die Ergebnisse im Detail:

https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/dieselgate/EKI/2018-08-15_Bericht_Software-Updates_Hardware-Nachr%C3%BCstungen_final.pdf, Zugriff am 30. 1. 2023

Pressemitteilung DUH, 22. 2. 2019,

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/duh-praesentiert-alarmierende-abgasmessungen-an-euro-5-und-6-diesel-pkw/>, Zugriff am 1. 2. 2023

Pressemitteilung DUH am 23. 4. 2021, TÜV Dokument Seite 153,

https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/210423_PK_Dieselgate-Akten/2021_T%C3%9CV_Dokumente.pdf, in: Pressemitteilung DUH am 23. 4. 2021. <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-veroeffentlicht-brisante-dieselgate-akten-des-krafftahrt-bundesamts-und-des-bund/>, Zugriff am 30. 1. 2023

Deutsche Umwelthilfe, <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-erhebt-neue-klage-wegen-bmw-abgasbetrug-bei-diesel-pkw-bis-zu-13-fache-uebersch/> Presseaussendung DUH am 9. 7. 2021.

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-erhebt-neue-klage-wegen-bmw-abgasbetrug-bei-diesel-pkw-bis-zu-13-fache-uebersch/>, Zugriff am 8. 2. 2023

Pressemitteilung DUH 17. 11. 2022, Deutsche Umwelthilfe veröffentlicht interne Dokumente zum Diesel-Abgasskandal: Audi, VW, Daimler und BMW gaben bereits 2006 Abschaltvorrichtungen in Auftrag – trotz rechtlicher Warnungen,

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-veroeffentlicht-interne-dokumente-zum-diesel-abgasskandal-audi-vw-daimler-und/>, Zugriff am 28. 1. 2023

Redaktionsnetzwerk Deutschland (2015): „US-Regulierer setzen VW Ultimatum“, in: Kurier,

9. 10. 2015. <https://kurier.at/wirtschaft/us-regulierer-setzen-vw-ultimatum/157.572.791.>, Zugriff am 18. 1. 2023

Schaal Sebastian (2017): „So haben VW Manager ihren Betrug vertuscht“, Teil 3 „Das

Verschweigen der Software“, in: Wirtschaftswoche, 13. 1. 2017. <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-abgas-skandal-das-verschweigen-der-software/19249786-3.html>., Zugriff am 18. 1. 2023

Schnauder Andreas (2019): „VW entschädigt Staat und Verbraucherschützer orten

„ungeheuerlichen Skandal“, in: Der Standard. 28. 12. 2019 <https://www.derstandard.at/story/2000112707758/vw-entschaedigt-republik-oesterreich-fuer-diesel-schummelei>, Zugriff 10. 2. 2023

Statistik Austria, St Premm, Persönliche Kommunikation (2023): „Sonderauswertung“, in: Mail von 2. 12. 2022 (Abgasklassen)

Statistik Austria (2023) [Kfz-Bestand - STATISTIK AUSTRIA - Die Informationsmanager](https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand).

<https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>, Zugriff 8.2.2023 für Markenanteil

- Studie des Arbeitskreises der Automobilimporteure (2017): „Studie: Die Bedeutung des Dieselantriebs in Österreich“, 5/2017, Seite 7, <https://www.automobilimporteure.at/v2/wp-content/uploads/2017/05/Die-Bedeutung-des-Dieselantriebs-in-O%CC%88sterreich-11052017-SCREEN.pdf>, Zugriff am 3. 3. 2023
- Süddeutsche Zeitung (2018), Erster Diesel in München wegen fehlender Nachrüstung stillgelegt, in: Süddeutsche Zeitung, 6. 6. 2018. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/abgasskandal-diesel-muenchen-nachruetzung-1.4005108>, Zugriff am 17. 1. 2023
- Sula (2018): „Geheimakte VW – Wie die Regierung den Konzern schützt“, in: ZDF Zoom. <https://www.youtube.com/watch?v=W8mJUjB72pA>, Zugriff am 10. 2. 2023
- Tober Werner (2017): Vortrag für gerichtlich beeedete Sachverständige, in: Bad Gastein Sachverständigentagung am 12.2.2017
- Übersicht 1 Betroffene Fahrzeugvarianten des Volkswagen-Konzerns mit EA 189 Motor (2017), in: KBA de am 7. 6. 2017. https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/uebersicht1_pdf.pdf?_blob=publicationFile&v=3, Zugriff am 10. 2. 2023
- Übersicht 2 Betroffene Fahrzeugvarianten im Zuständigkeitsbereich des KBA (ohne VW Motor EA 189) (2022), in: KBA.de am 9. 11. 2022. https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/uebersicht2_pdf.pdf?_blob=publicationFile&v=7, Zugriff am 10. 2. 2023
- Übersicht 3 Betroffene Fahrzeugvarianten außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des KBA (2022) in KBA.de am 6. 10. 2022. https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/uebersicht3_pdf.pdf?_blob=publicationFile&v=3, Zugriff am 10. 2. 2023
- Ungerboeck Luise (2017): „VW verfehlt Stickoxidgrenzwerte auch nach Update“, in: Der Standard, 26. 6. 2017, <https://www.derstandard.at/consent/tcf/story/2000059837493/vw-verfehlt-stickoxidgrenzwerte-auch-nach-update> Zugriff am 18. 1. 2023
- Verbraucherzentrale Südtirol 2022, <https://www.consumer.bz.it/de/musterfeststellungsklage-gegen-volkswagen>, Zugriff am 1. 2. 2023
- Verein für Konsumenteninformation (2016): „Chronologie des Abgasskandals“, <https://vki.at/vw-abgasskandal-2015/5458>, Zugriff am 18. 1. 2023
- Verein für Konsumenteninformation (VKI) an Sammelkläger:innen, Persönliche Information 2022
- Verein für Konsumenteninformation (VKI) an Sammelkläger:innen, Persönliche Information 2023
- Votsmeier Volker (2021): Regionales Verfahren in Ohio: VW ruft obersten US-Gerichtshof an“, in: Handelsblatt vom 29. 6. 2021, aktualisiert am 30. 6. 2021. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/dieselskandal-regionales-verfahren-in-ohio-volkswagen-ruft-obersten-us-gerichtshof-an/27376502.html>, Zugriff am 18. 1. 2023
- vzbv Website 2023, Warum wurde die Musterfeststellungsklage geschaffen?, <https://www.vzbv.de/musterfeststellungsklagen#:~:text=Die%20Musterfeststellungsklage%20ist%20eine%20Verbandsklage,gegen%20das%20beklagte%20Unternehmen%20haben.,> Zugriff am 1. 2. 2023
- Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/Clean_Air_Act. Version 2022-10-19, 2.28, 21 Autoren. Zugriff 8. 2. 2023

- Wiesinger Bernhard (2015), in: ORF, Ö1 Mittagsjournal am 16. 10. 2015.
- World Health Organization (2003): Health aspects of air pollution with particulate matter, ozone and nitrogen dioxide. Report on a WHO working group. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2003 (document EUR/03/5042688). 12-15. Jänner 2003
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/107478>, Zugriff am 10. 2. 2023
- World Health Organization (WHO) (2006): WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide. Global update 2005. Summary of risk assessment. WHO, Geneva, <https://apps.who.int/iris/handle/10665/107823>, Zugriff am 10. 2. 2023
- World Health Organization (WHO) (2021): WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>, Zugriff am 10. 2. 2023
- ZAMG, Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (2023) Klimamonitoring.
<https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/klima-aktuell/klimamonitoring/?param=t&period=period-ymd-2023-02-09&ref=1>, Zugriff am 10. 2. 2023
- ZOOM (2017): „Geheimakte VW – Wie die Regierung den Konzern schützt, in: ZDF, 8. 6. 2017.
<https://www.youtube.com/watch?v=W8mJUjB72pA-> Zugriff am 18. 1. 2023.

INFORMATIONEN ZUR UMWELTPOLITIK

„Informationen zur Umweltpolitik“ werden in unregelmäßigem Abstand vom Institut für Wirtschaft und Umwelt der AK herausgegeben und behandeln aktuelle Fragen der Umweltpolitik. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

Bei Interesse an vergriffenen Bänden wenden Sie sich bitte an die Sozialwissenschaftliche Studienbibliothek der AK Wien.

- 181 *Siedlungswasserwirtschaft in öffentlicher oder privater Hand – England/Wales, Niederlande und Porto Alegre (Brasilien) als Fallbeispiele*
Thomas Thaler, 2010
- 182 *Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?*
Tagungsband, Werner Hochreiter (Hrsg.), 2010
- 183 *Agrotreibstoffe – Lösung oder Problem? Potenziale, Umweltauswirkungen und soziale Aspekte*
Tagungsband, Christoph Streissler (Hrsg.), 2010
- 184 *Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm, 2011*
- 185 *Gesundheitsrelevante Aspekte von Getränkeverpackungen, 2011*
- 186 *Green Jobs – Arbeitsbedingungen und Beschäftigungspotenziale, 2012*
- 187 *Die Zukunft der Wasserversorgung Der Zugang zu Wasser im Spannungsfeld zwischen öffentlichem Gut, Menschenrecht und Privatisierung*
Tagungsband, 2013
- 188 *Aktuelle Erkenntnisse zu hormonell wirksamen Substanzen*
Tagungsbericht, 2013
- 189 *Pkw-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch*
Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner (Hrsg.), 2015
- 189a *Passenger Car Emissions: Standard and Real-World Fuel Consumption*
Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner, 2015
- 190 *Demokratierechtliche Analyse der privaten Rechtssetzung im Umweltrecht am Beispiel der Industrieemissionsrichtlinie (IE-RL)*
Konrad Lachmayer, 2016
- 191 *Positionen internationaler Gewerkschaften in der Klimapolitik*
Jana Flemming, Ulrich Brand, 2017
- 192 *15 Jahre Aarhus-Konvention*
Tagungsband, Werner Hochreiter (Hrsg.), 2017
- 193 *Zwischen Norm- und Realverbrauch Was hat sich in Österreich seit 2015 bei neuen Pkw verändert?*
Holger Heinfellner, Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2017
- 194 *Environmental Inequality In Europe Towards an environmental justice framework for Austria in an EU context*
Liesbeth de Schutter, Hanspeter Wieland, Burcu Gözet, Stefan Giljum, 2017
- 195 *Neue biotechnologische Züchtungstechniken Rechtliche Einordnung in Hinblick auf die Schlussanträge von Generalanwalt Bobek zum Vorabentscheidungsverfahren C-528/16*
Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2018
- 196 *Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht Fakten und Regulierungsdefizite*
Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2018

- 197 *Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung Endbericht (Langfassung)*
Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 197a *Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung Endbericht (Kurzfassung)*
Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 197b *Comparison of European water supply and sanitation systems Final report (abridged version)*
Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 198 *Umweltgerechtigkeit – Sozioökonomische Unterschiede bei von Umwelteinflüssen Betroffenen und im Umweltverhalten; Mikrozensus Umwelt und EU-SILC – Statistical Matching*
Alexandra Wegscheider-Pichler, Sacha Baud, 2019
- 199 *Zu Fragen der Verteilungswirkungen in der Klimapolitik*
Josef Baum, 2019
- 200 *ES darf ein bisschen verbindlicher sein – Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht*
Werner Hochreiter, 2019
- 201 *Zur Ökobilanz von E-Autos und was die VerbraucherInnen darüber erfahren Eine Marktanalyse*
Holger Heinfellner, David Fritz, 2019
- 202 *Neue Gentechnik Grundlagen für die kommende politische Debatte*
Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2020
- 202a *New Genetic Engineering A basis for the upcoming political debate*
Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2020
- 203 *Landkarte der „(De-)Karbonisierung“ für den produzierenden Bereich in Österreich Eine Grundlage für die Folgenabschätzung eines klimapolitisch bedingten Strukturwandels des Produktionssektors auf Beschäftigung, Branchen und Regionen*
Fabian Gabelberger, Claudia Kettner-Marx, Michael Peneder, Gerhard Streicher, 2020
- 204 *Recht auf Natur – Freier Zugang zur Natur*
Michael Ganner, Samantha Karoline Pechtl, Wolfgang Stock, Karl Weber, 2022
- 205 *Abgasmanipulation und Mautbetrug durch Lkw - Wie sauber sind Lkw tatsächlich?*
A. Friedrich, S. Annen, R. Helmerich, 2022
- 206 *Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik Anlassfall Lobautunnel-Entscheid*
Werner Hochreiter, 2022
- 207 *Dieselskandal – Ein Update Auswirkungen der Abgasmanipulationen bei Dieselaautos in Österreich*
L. Ninz, A. Holzleitner, 2023

GERECHTIGKEIT #FÜRDICH

Gesellschaftskritische Wissenschaft: die Studien der AK Wien

Alle Studien zum Download:

wien.arbeiterkammer.t/service/studienundzeitschriften



 arbeiterkammer.at/rechner
 [youtube.com AKoesterreich](https://youtube.com/AKoesterreich)
 [twitter.com /arbeiterkammer](https://twitter.com/arbeiterkammer)

 [facebook.com /arbeiterkammer](https://facebook.com/arbeiterkammer)
 [@diearbeiterkammer](https://instagram.com/@diearbeiterkammer)
 tiktok.com/@arbeiterkammer

WIEN.ARBEITERKAMMER.AT

