

Haben Sie schon oder zögern Sie noch? Sich Schadenersatz dafür zu holen, dass man Sie beim Kauf Ihres Autos bei den Abgasen betrogen hat?

Wie geht es Ihnen, wenn Sie hören, dass Ihre Schicksalsgenossen jenseits des Atlantiks vom VW-Konzern bis zu 10.000 Dollar auf das Konto bekommen haben - allein für die Tatsache, dass sie betrogen wurden?

Mehrere tausend Euro sollten auch bei uns drinnen sein.

Doch VW mauert. Zumindest solange, bis alle nicht eingeklagten Ansprüche verjährt sind. Die Chance zu gewinnen steigen jedoch mit jedem Tag, mit dem neue Geständnisse und Beschuldigungen verhafteter Manager oder von Kronzeugen auftauchen.

Oder fahren Sie Autos mit einem besonderen Stern, der bald an Glanz verlieren könnte? Dann sind Sie bei uns richtig. Denn wie es scheint hat sich eine ganze Industrie gegen Kunden und unsere Umwelt und Gesundheit verschworen. Deutsche Behörden haben versagt.

Ein neues Gesetz eröffnet VW-Geschädigten in Deutschland erstmals die Chance auf Entschädigung - ohne persönliches Risiko und zusätzlichen Geldeinsatz. Auch Geschädigte aus Österreich sollten diese letzte Möglichkeit wahrnehmen können. Wir zeigen wie. Schritt für Schritt.

Unsere Botschaft an Sie: Werden Sie aktiv und handeln sie rasch. Das Zeitfenster ist bei den Fahrzeugen des **VW-Konzernes** nur von **1. November 2018 bis 31. Dezember 2018** geöffnet, vom Inkrafttreten des Gesetzes bis zur Verjährung Ihrer Ansprüche. Ziehen wir Herbst- und Weihnachtsferien ab, wird es verdammt knapp.

Infos auch auf **www.verbraucherschutzverein.at**.

Peter Kolba / Lydia Ninz im August 2018

Peter Kolba

war 26 Jahre Bereichsleiter Recht im Verein für Konsumenteninformation (VKI) und hat im Herbst 2015 eine Sammelaktion in Sachen VW-Skandal eingeleitet (www.verbraucherrecht.at); es haben sich 28.000 Interessenten gemeldet. Peter Kolba hat Ende Jänner 2017 den VKI auf eigenen Wunsch verlassen und im Frühjahr 2017 die Plattform für Sammelklagen COBIN claims (www.cobinclaims.at) mit aufgebaut.

Peter Kolba war ab 8. November 2017 für sieben Monate (interimistischer) Klubobmann und Sprecher für Bürgerrechte der Liste Pilz im österreichischen Nationalrat. Nach Zurücklegung von Funktion und Mandat per 31. Mai 2018 ist nun Peter Kolba Obmann des österreichischen Verbraucherschutzes (www.verbraucherschutzverein.at).

Peter Kolba ist Autor des Buches „Davids gegen Goliath – Der VW-Skandal und die Möglichkeit von Sammelklagen“ (mandelbaumverlag, Wien 2017) und betreibt die Web-Site

<http://www.davids-gegen-goliath.at/>

Lydia Ninz

war 23 Jahre Wirtschaftsjournalistin (Krone, APA und Standard), neun Jahre Leiterin der Öffentlichkeitsarbeit und Interessensvertretung beim Automobilclub ARBÖ, drei Jahre ARBÖ-Vorstandsvorsitzende und Generalsekretärin. Sie ist seit 2014 wieder als Journalistin und Verkehrsexpertin aktiv mit eigenem Blog (www.lydianinz.at) und Schwerpunkt auf VW Dieselskandal. Mit einem Tiguan ist sie selbst betroffen vom VW-Skandal. Seit 2017 leitet sie als Geschäftsführerin die AJOUR GmbH - Arbeit für JournalistInnen.

Peter Kolba / Lydia Ninz

Diesel-Schäden

Wie Sie sich zur Wehr setzen können!

© 2018 Dr. Peter Kolba / Mag. Lydia Ninz
1. Auflage

Herausgeber: Verbraucherschutzverein
(www.verbraucherschutzverein.at)
AutorInnen: Peter Kolba / Lydia Ninz
Umschlaggestaltung: Peter Kolba
Lektorat: Univ. Prof. Dr. Helmut Kasper/
Mag. Barbara Himberger-Kolba

Druck und Vertrieb im Auftrag der Autorin/des Autors:
Buchschniede von Dataform Media GmbH, Wien

www.buchschniede.com
ISBN: 978-3-99084-131-0 (Paperback)
ISBN: 978-3-99084-132-7 (Hardcover)
ISBN: 978-3-99084-133-4 (e-Book)

Printed in Austria

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Buch trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der AutorInnen oder des Verlages ausgeschlossen ist.

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL 1 - CHRONOLOGIE EINES MEGA-SKANDALS.....	9
1.1 – DER „SCHWARZE SEPTEMBER“ FÜR VW IN DEN USA	9
1.2 – WIE ALLES BEGANN	10
1.3 – EINMAL TRICKSEN – IMMER TRICKSEN	14
1.4 – DEN TRICKSERN AUF DER SPUR	16
1.5 – WIE DIE VERTUSCHUNGSMASCHINERIE LIEF	18
1.6 – DIE SITUATION SPITZT SICH ZU	20
1.7 – DIE AUFARBEITUNG DES SKANDALS.....	26
1.7.1 – ... in Amerika „hui“	26
1.7.2 – ... in Europa „pfui“	28
KAPITEL 2 – VON TECHNIK UND NORMEN.....	31
2.1 – DAS GRUNDPROBLEM DER ABGASREINIGUNG.....	31
2.1.1 – Das simple Abgasrückführungssystem (AGR).....	32
2.1.2 – AGR plus Stickstoffoxid-Speicher-Katalysator	35
2.1.3 – Harnstoffeinspritzung mit SCR-Katalysator.....	37
2.2 – DER SINN DER TECHNISCHEN ABGASNORMEN.....	41
KAPITEL 3 – BEHÖRDENVERSAGEN BEI SOFTWARE- UPDATES	45
3.1 – KEIN SENKUNGS-ZIEL FÜR STICKSTOFFOXID	46
3.2 – VW DIKTIERT DER BEHÖRDE DIE VORGABEN	47
3.3 – KEIN ZWANG ZUR OFFENLEGUNG	50
3.4 – UNWIRKSAME STICKSTOFFOXID-SENKUNG	51
3.5 – SCHÄDEN NACH UPDATES	54
3.6 – DOPPELTER DRUCK AUF OPFER	58
3.7 – GÜNSTIGE LÖSUNG FÜR VOLKSWAGEN	59
3.8 – ZEITPLÄNE VÖLLIG AUS DEM RUDER.....	60
KAPITEL 4 – POLITIKVERSAGEN	63
4.1 – ZULASSUNGSBEHÖRDE IM ZWIELICHT	63
4.2 – ZWEIERLEI MAß BEI „THERMOFENSTERN“	64
4.3 – EINDEUTIGE FEHLURTEILE BEI AUDI UND MERCEDES	65
4.4 – DIE AUGENAUSWISCHEREI BEI FREIWILLIGEN RÜCKRUFEN	70

4.5 - UMWELTORGANISATION KLAGT BEHÖRDE	73
KAPITEL 5 - RÜCKRUF IN DER PIPELINE.....	75
5.1 - DAIMLER.....	76
5.2 - BMW	78
5.3 - OPEL.....	80
KAPITEL 6 - ECHTE „NACHRÜSTUNGEN“ - BITTE WARTEN!.....	83
6.1 - AUTOHERSTELLER SCHMETTERN NACHRÜSTUNGEN AB.....	83
6.2 - DUH UND ADAC MACHEN DRUCK	84
6.3 - GUTACHTEN: NACHRÜSTUNGEN „BESTE“ LÖSUNG	85
KAPITEL 7 - GESUNDHEITSSCHÄDEN DURCH STICKSTOFFOXIDE.....	87
KAPITEL 8 - SCHÄDEN FÜR FAHRZEUGHALTER.....	91
8.1 - WERTMINDERUNG	92
8.2 - SCHÄDEN DURCH SOFTWARE-UPDATE	94
8.3 - FAHRVERBOTE.....	95
KAPITEL 9 - KLAGEN - ABER WEN?.....	97
9.1 - HÄNDLER	97
9.1.1 - Gewährleistung.....	97
9.1.2 - Irrtumsanfechtung.....	98
9.2 - HERSTELLER.....	98
9.2.1 - Vorsätzliche sittenwidriger Schädigung.....	99
9.2.2 - Irreführende Werbung.....	100
9.2.3 - Kartellbildung.....	101
9.2.4 - Betrug.....	102
9.3 - VW-AKTIONÄRE GEGEN VW	103
9.4 - LEASINGNEHMER - WAS TUN?	104
9.5 - AUTOKREDITE UND DEREN WIDERRUF	104
9.6 - VERJÄHRUNG - UNTERSCHIED DEUTSCHLAND UND ÖSTERREICH.....	105
KAPITEL 10 - „SAMMELKLAGEN“.....	107
10.1 - „AMERIKANISCHE VERHÄLTNISSE“	108

10.2 – EUROPÄISCHE „SAMMELKLAGEN“	110
10.2.1 - Deutschland.....	110
10.2.2 - Österreich	116
10.2.3 – Niederlande.....	118
10.3 – KOSTEN UND RISIKO.....	122
10.3.1 - Rechtsschutzversicherung	122
10.3.2 - Prozessfinanzierer.....	122
10.3.3 – Musterfeststellungsklage in Deutschland.....	123
10.4 – STRAFVERFAHREN	123
10.4.1 - USA	123
10.4.2 - Deutschland.....	124
10.4.3 – Österreich	125
KAPITEL 11 – SCHRITT FÜR SCHRITT ZUM SCHADENERSATZ	127
11.1 – SCHRITT 1: IST MEIN FAHRZEUG ÜBERHAUPT BETROFFEN? ..128	
11.2 – SCHRITT 2: MUSS ICH AN RÜCKRUFAKTIONEN TEILNEHMEN?	129
11.3 – SCHRITT 3: DECKUNG DURCH EINE RECHTSSCHUTZVERSICHERUNG?	130
11.4 – SCHRITT 4: KOMMT ES ZU EINER MUSTERFESTSTELLUNGSKLAGE?	131
11.5 – SCHRITT 5: VERÖFFENTLICHUNGEN IM KLAGEREGISTER	131
11.6 – SCHRITT 6: ANMELDUNG IM KLAGEREGISTER.....	133
11.7 – SCHRITT 7: WAS TUN, WENN EIN VERGLEICH ZUSTANDE KOMMT?.....	135
11.8 – SCHRITT 8: WIE WEITER NACH GEWONNENER KLAGE?.....	136
11.9 – SCHRITT 9: KÖNNEN ÖSTERREICHISCHE GESCHÄDIGTE TEILNEHMEN?	137
11.10 – SCHRITT 10: WAS TUN BEI DEN STRAFVERFAHREN?	139
11.11 – AUSBLICK	140
KAPITEL 12 – ANHANG	141
12.1 – KONTAKTADRESSEN	141
12.1.1 – DEUTSCHLAND	141
12.1.2 - Österreich	143
12.1.3 - Niederlande.....	144
12.2 - LITERATURHINWEISE.....	144

12.3 – WEB SITES.....144

DANKSAGUNG145

Kapitel 1 - Chronologie eines Mega-Skandals

Wie und warum der Volkswagen Konzern (VW) in den USA bei Abgastests Behörden und Kunden getäuscht hat und wie daraus ein Mega-Skandal für die gesamte Autobranche wurde.

1.1 - Der „Schwarze September“ für VW in den USA

Am 15. September 2015 glänzte der mächtige VW-Konzernchef Martin Winterkorn bei der Automobilmesse in Frankfurt noch in gewohnter Selbstherrlichkeit. Eine Woche später, am 23. September 2015, war er als Vorstandsvorsitzender des Konzerns Geschichte. Sieben Jahre und 9 Monate hatte der bullige Ex-Torermann die Geschicke des Weltkonzerns gelenkt, bevor ihn der „Dieselskandal“ abrupt aus dem Chefsessel schleuderte.

Öffentlich gemacht wurde der „Dieselskandal“ von der amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA). Sie warf am 18. September 2015 dem deutschen Autobauer vor, mit einer illegalen Software („defeat device“) die Messung des Schadstoffausstoßes seiner Fahrzeuge am Prüfstand zu manipulieren. Zunächst war von 482. 000 Diesel-Fahrzeugen der Marken VW und Audi in den USA die Rede, darunter Jetta, Golf, Beetle und Passat. VW drohten Strafen von über 18 Milliarden Dollar. Die VW Aktien rasselten in den Keller.

Vier Tage später musste Volkswagen offiziell zugeben, dass es weltweit 11 Millionen Fahrzeuge sind. Jetzt ging es Schlag auf Schlag: Die VW Aktien brachen weiter ein. VW stoppte den Verkauf von Diesel-Pkw in den USA. Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt beauftragte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit speziellen Nachprüfungen bei Dieselautos von Volkswagen und anderen Herstellern. Zudem setzte er eine Untersu-

chungskommission ein. Volkswagen erstattete selbst Strafanzeige gegen „unbekannte Täter“ bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig wegen des Verdachts auf Gesetzesverstoß im eigenen Haus.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig startete mit Vorermittlungen gegen Volkswagen. Auch die deutsche Finanzdienstleistungsaufsicht (BAfin) prüfte. Die ersten 40 Sammelklagen kanadischer und amerikanischer Käufer trudelten ein. VW setzte eine interne Sonderkommission ein. Hochkarätige VW-Konzernmanager wurden beurlaubt bzw. mussten überhaupt gehen: Ulrich Hackenberg, Wolfgang Hatz, Heinz-Jakob Neußer.

Seitdem sind drei Jahre vergangen. Zwei frühere VW Mitarbeiter sind in den USA zu Haft- und Geldstrafen verurteilt (Oli-ver S., James L.). Zwei Spitzenmanager sitzen in Untersuchungshaft: Ex-Audi-Chef Rupert Stadler und ein Porsche Manager aus dem Bereich Motorenentwicklung. Zwei ehemalige Mitarbeiter sind gegen Kautions wieder auf freiem Fuß: Ex-Audi Ingenieur Giovanni P. und Ex-Porsche Entwicklungschef Wolfgang Hatz.

Die US-Justiz hat fünf Manager angeklagt und zur internationalen Fahndung ausgeschrieben, darunter Ex-Boss Winterkorn. In Deutschland ermitteln Staatsanwälte gegen rund 40 Verdächtige, darunter gegen Winterkorn, Ex-VW Chef Müller, Aufsichtsratschef Hans-Dieter Pötsch und den aktuellen VW-Chef Herbert Diess.

1.2 – Wie alles begann ...

Anfang 2007 stieg der ehrgeizige Audi-Chef Winterkorn zum Vorstandsvorsitzenden des Volkswagen-Konzerns auf. Er wird oberster Herrscher über die Markentöchter Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Porsche, Bugatti, Bentley, Lamborghini und Ducati. Winterkorn trat in die Fußstapfen von Ferdinand Piëch, der in den Aufsichtsrat wechselte und dort den Vorsitz übernahm.

Winterkorn gilt als hemdsärmeliger Pragmatiker und enger Vertrauter des Porsche-Enkels Piëch, der dessen Innovationen und Ideen umsetzt. Bei seinem Karrieresprung nach ganz oben nahm Winterkorn viele Audi-Manager mit, darunter auch den später verhafteten und gegen Kautions freigelassenen Wolfgang Hatz, der unter Winterkorn Chef der Motoren-Entwicklung bei Audi gewesen war und nun zum Leiter der Aggregate-Entwicklung des VW-Konzerns aufstieg.

Es war eine Zeit des Umbruchs. Volkswagen setzte sich zum Ziel, bis 2018 mit zehn Millionen verkauften Autos pro Jahr weltweit die Nummer eins zu werden. Arg zerzaust von der „Rotlichtaffäre“ - mit üppigen Bestechungsgeldern für Betriebsräte samt Bordellbesuchen - lag Volkswagen nur auf Platz drei - weit abgeschlagen hinter seinen Erzrivalen Toyota und General Motors.

Ohne den amerikanischen Markt ist das ehrgeizige Ziel nicht zu erreichen. Ausgerechnet hier schwächeln die Wolfsburger. Die Wende sollen Dieselautos bringen, mit denen Volkswagen in Europa groß geworden war. Vor allem mit der „Sauberkeit der Motoren“ will man punkten, denn der sparsamere Verbrauch allein ist für amerikanische Kunden zu wenig verlockend, da Kraftstoffpreise kaum ins Gewicht fallen.

Kurz vor Winterkorns Bestellung wurde den VW-Motorentwicklern klar, dass ihre Autos die strengen US-Abgasvorschriften nicht einhalten können. Für eine Zulassung in Kalifornien ist bei Stickstoffoxid ein besonders niedriger Grenzwert einzuhalten. Stickstoffoxid ist ein Abgas, das die menschlichen Lungen ruiniert, zur Feinstaub- und Ozonbildung beiträgt und zu vorzeitigen Todesfällen führt. Um dieses gesundheitsschädigende Abgas zu reduzieren, hatte Volkswagen in seinen Autos in Europa eine Abgasrückführung – kurz AGR – installiert (siehe Kapitel 2 – Von Technik und Normen). Rasch wird aber klar: Die strengen US-Grenzwerte sind damit nicht zu schaffen.

Monatelang wurde getüftelt. Jack Ewing beschreibt in seinem Buch („Wachstum über alles. Der VW-Skandal“, Droemer Verlag, Seiten 162 ff, 2017) sehr genau, wie verzweifelt die Ingenieure nach einem Ausweg suchten, ohne die vorgegebenen Kosten zu sprengen. Sogar eine technisch saubere Lösung wurde erwogen, die es bereits gab und die Konkurrent Daimler schon länger praktizierte: Durch das Einspritzen von Harnstoff kann man Stickstoffoxid in harmlose Bestandteile zerlegen. Doch dafür braucht es ein aufwändiges System (siehe Kapitel 2 – Von Technik und Normen). Weil sie zu teuer und obendrein nicht von Volkswagen erfunden worden war, wurde diese „saubere“ Lösung verworfen.

Plötzlich die rettende Entdeckung: Bei der Konzernschwester Audi gab es die sogenannte „Geräuschfunktion“ („Akustikfunktion“). Damit erkennt ein Auto, ob es auf dem Prüfstand gerade getestet wird und steuert das Verhalten des Motors so, dass optimale Testergebnisse erzielt werden.

Audi hatte diese Steuerungs-Software schon bei seinen Oberklasse-Wagen (3-Liter, mit V-6 Motoren) eingesetzt, die von 2004 bis 2008 in Europa verkauft wurden, um die verschärften Schadstoffgrenzwerte zu umgehen (Jack Ewing, Seite 168). Die Keimzelle der Schummelei war also nicht Volkswagen, sondern Audi.

Zum ersten Mal eingesetzt wurde die Abschalteinrichtung bei Audi in der Amtszeit Winterkorns, der von 2002 bis 2006 als Vorstandsvorsitzender die Geschicke dieser VW-Tochter gelenkt hatte – mit Wolfgang Hatz als Chef der Motoren-Entwicklung an seiner Seite (von 2001 bis 2007).

Der entscheidende Beschluss zur Abgastrickserei bei Volkswagen fiel am 20. November 2006. In einer Sitzung in der Wolfsburger Konzernzentrale einigten sich die versammelten 15 VW-Motorenentwickler darauf, das Problem mit den Stickstoffoxiden mit einer Abschalteinrichtung à la Audi zu lösen. Dank einer

extra eingebauten Schummel-Software wechselte das Auto zwischen zwei verschiedenen Betriebsmodi: in den „sauberen“ im Labor, in den „schmutzigen“ im Echtbetrieb auf die Straße.

Dass es diesen Beschluss gegeben hat, bestreitet Volkswagen nicht, putzt sich aber an den eigenen Technikern ab. Das klingt dann so: „Eine Gruppe von Personen...auf der Ebene unterhalb des Konzern-Vorstandes im Bereich Aggregat-Entwicklung entschloss sich, die Motorsteuerungssoftware zu verändern“ (Zitat aus der Deutschen Presseagentur, dpa, vom 6.3. 2016 aus einem 111-seitigen Schreiben, mit dem sich VW gegen Aktionärsklagen beim Landesgericht Braunschweig wehrt).

Die Version, nur ein kleiner Kreis von Ingenieuren sei involviert gewesen, hält Porsche-Enkel Piëch für „völlig unglaublich“. Bei seiner Aussage vor der Staatsanwaltschaft Braunschweig (Süddeutschen Zeitung vom 28.7.2018) schob Piëch im Frühjahr 2016 noch nach: Er könne sich nicht vorstellen, wenn jemand bis zur Radschraube alles über ein Auto wisse, dass er dann vom millionenfachen „Beschiss“ nichts mitbekomme.

In der Tat klingt es eher unwahrscheinlich, dass Winterkorn und Hatz die „Akustikfunktion“ bei Audi entgangen sein sollte. Zumal „Wiko“, wie er intern genannt wird, für seine Besessenheit für technische Details berühmt berüchtigt war.

In den nächsten Jahren entwickelte Volkswagen die Schummel-Motoren unter dem Kürzel „Entwicklungsauftrag 189“ (EA 189) und versäumt es auch nicht, sie international stolz herzuzeigen.

Die Schummel-Software selbst kam von der Zulieferfirma Robert Bosch, die seinen Kunden im Juni 2008 darauf aufmerksam machte, dass sie nach US-Gesetz verboten sei. Trotzdem lieferte Bosch die bestellte Ware. Acht Jahre später wurde auch Bosch in den USA geklagt und zahlte für einen mit US- Richter Charles Breyer getroffenen Vergleich umgerechnet 304 Millionen Euro. In den Augen der US-Justiz hatte sich Bosch aktiv an

der Entwicklung dieser unzulässigen Software beteiligt. Das sehen inzwischen auch die Anwälte der Aktionäre von Volkswagen und Porsche so, die den Bosch-Vorsitzenden Volkmar Denner beim Landesgericht Stuttgart klagten. Vier Verfahren sind bei der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Bosch im Laufen, weitere vier drohen hinzuzukommen. In den USA hängt Bosch mit Ford in einer Sammelklage in Detroit.

Beim Zulassungsverfahren des „Jetta“ forderte und erhielt die kalifornische Umweltbehörde „California Air Resources Board“ (CARB) von Volkswagen eine ausdrückliche Erklärung, dass keine verbotene Abschaltelinrichtung ("defeat device") eingebaut sei. Eine glatte Irreführung.

Im August 2008 war es soweit: Der Jetta Blue TDI Clean Diesel wurde in USA als „Clean Diesel“ eingeführt, eingebettet in riesige Werbekampagnen. Legendär ist ein TV-Werbespot mit einer älteren Frau, die ihren weißen Schal in den Auspuff eines VW Diesel hält und ihren Freundinnen entgegenschleudert: „Seht ihr, dass er sich kein bisschen verfärbt?“

1.3 – Einmal tricksen – immer tricksen

Für Volkswagen lief alles rund in den USA. Auf den Jetta folgte 2009 der Tiguan, ebenfalls mit Schummel-Software versehen und in Europa hergestellt. 2012 rollten die ersten VW Passats vom Band, diesmal aus der nagelneuen Fabrik in Chattanooga, USA.

Eigentlich hätte Volkswagen jetzt auf Schummeleien verzichten können, weil der Konzern seine Dieselautos inzwischen doch noch mit der modernen Harnstoffeinspritzung samt SCR-Katalysator ausgestattet hatte.

Doch die Wolfsburger segelten weiter stramm auf Schummelkurs, nachdem 2010 ein Versuch gescheitert war, die Grenzwerte für Stickstoffdioxid auf politischer Ebene zu entschärfen. Bei

einem Frühstück mit Arnold Schwarzenegger, damals Gouverneur in Kalifornien, und CARB-Chefin Mary Nichols kritisierte die deutsche Bundeskanzlerin Angelika Merkel im April 2010, dass die kalifornischen Grenzwerte für Stickstoffoxide praktisch den Ausschluss für deutsche Marken bedeuten würden.

Da die strengen Abgasvorschriften nicht zu ändern waren, griffen die Volkswagen-Techniker wieder auf eine Schummellösung ihrer Schwester Audi zurück. Audi hatte 2008 erstmals beim großen Audi „Q7“ eine neue Schummel-Software eingesetzt. Dieser Audi verfügte zwar schon über die technisch saubere Lösung des Abgasproblems mit allem Drum und Dran: Harnstoffeinspritzung und SCR-Speicher. Doch eine Schummel-Software sorgte dafür, dass die Einspritzdosis von Harnstoff bei Straßenfahrten gedrosselt und das Absenken der Stickstoffoxide weitgehend ausgeschaltet wurde.

Man greift sich an den Kopf: Da wird eine aufwändige Technik entwickelt und eingebaut, die in der Lage ist, das gesundheitsgefährliche Stickstoffoxid in harmlose Bestandteile zu zerlegen und die Autos tatsächlich sehr sauber zu machen. Und dann verzichtet man bewusst darauf, diesen Umweltvorteil voll auszuspielen.

Den banalen Grund verriet später Kronzeuge und Untersuchungshäftling Giovanni P. in einem 28-seitigen Papier, das sich auf 44 Vorgänge (Mails, Sitzungen und Vorträge) zwischen 8. März 2006 und 10. Juli 2014 stützt (Bericht des Rechercheverbunds Süddeutsche Zeitung, NDR, WDR vom 20.8.2017). Die Tanks hätten in Europa generell nicht und in den USA nicht in allen Fällen ausgereicht, um genug Harnstoff mitzunehmen. Speziell den Kunden in den USA sollte es erspart bleiben, den klebrigen Harnstoff selbst nachtanken zu müssen. Man fürchtete dadurch Verkaufsnachteile. Umwelt und menschliche Gesundheit spielten in diesem Spiel keine Rolle.

So ging vergangen die Jahre bis Juli 2012. Mitarbeiter von Volkswagen kamen der illegalen Abschalteinrichtung zufällig auf die Schliche. Zwei von ihnen, die späteren Kronzeugen James L. und Giovanni P., sollen noch im selben Monat Bernd Gottweis und Heinz-Jakob Neußer darüber informiert haben (Bericht Rechercheverbund SZ, NDR und WDR von 13.1.2017).

Gottweis und Neußer sollen bei einem Termin im Juli 2012 den Zweck des „defeat device“ erkannt und auf Geheimhaltung gepocht haben. Sogar die vorgelegte Skizze über die illegale Software hätten sie vernichten lassen.

1.4 - Den Tricksern auf der Spur

Marc Besch, ein junger Doktorand aus der Schweiz, verblüffte im März 2014 in San Diego die versammelten Experten mit ungewöhnlichen Studien-Ergebnissen (Die Forschungsarbeit trägt den Titel: „In-Use Emissions Testing of Light-Duty Diesel Vehicles in the United States“ in Jack Ewing Seiten 229 f).

Er und seine Kollegen am „Center for Alternative Fuels Engines und Emissions“ (CAFEE) an der West Virginia University hatten in mühsamer Arbeit selbstgebastelte Straßentests durchgeführt. Mit alarmierenden Ergebnissen.

Eines der drei getesteten Autos, Fahrzeug „A“, stieß auf der Straße das bis zu 35-Fache des gesetzlichen Limits an Stickstoffoxiden aus. Ein zweites, Fahrzeug „B“ das bis zu 30-Fache. Das dritte im Bunde, Fahrzeug „C“, überschritt den Grenzwert lediglich beim Bergauffahren um das 10-Fache.

Zwar nannte Besch nicht die Namen der Autos. Trotzdem war den 200 versammelten Experten im Saal klar, dass es sich um den VW Jetta („A“), den VW Passat („B“) und um einen BMW („C“) handelte.

Ironie des Schicksals: In Auftrag gegeben hatte die Studie der „International Council on Clean Transportation“ (ICCT), ein

weltweites Netzwerk für Umweltbehörden. Das eigentliche Ziel war es laut Peter Mock von ICCT-Europa zu zeigen, dass die deutschen Diesel-Autos in der US-Version sauberer sind als in Europa (Carlo Braunach, Seite 12).

Pech für Volkswagen, dass die Jungs für ihre Tests gleich zwei VW-Fahrzeugmodelle wählten. Die findigen Burschen ließen sich einiges einfallen, um erstmals auch für Pkw den Stickstoffoxid-Ausstoß im Straßenbetrieb zu überprüfen. Sie wickelten Schläuche um den Auspuff und leiteten das Gemisch ins Innere des Pkw, wo es per Computer analysiert wurde. Um die Computer mit genug Strom zu versorgen, montierten sie Generatoren am Heck ihrer Test-Fahrzeuge. Damit kurvten sie durch die Straßen von Los Angeles, fuhren nach San Francisco, San Diego, bis Seattle und sogar hinauf nach Portland (Oregon).

Im selben Jahr ließ Volkswagen in Albuquerque die umstrittenen „Affentests“ durchführen, die später weltweit für Empörung sorgten (Bericht New York Times von 26.1.2018). Die Tests waren vom deutschen Lobbyverein "Europäischen Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor" (EUGT) beim US-Institut „Lovelace Respiratory Research Institute“ (LRRI) in Auftrag gegeben worden war. Zehn Affen mussten bei Versuchen in den USA die Autoabgase des VW Beetle einatmen - angeblich ohne Schaden für die Tiere. Wie die New York Times aufdeckte, sollte dieses Experiment 2014 die „Sauberkeit“ deutscher Diesel-Autos dokumentieren.

Zurück zu den Studierenden, die an den eigenen Ergebnissen zweifelten. Sollte mit ihrer Ausrüstung etwas nicht stimmen? Doch die funktionierte einwandfrei. Studienauftraggeber ICCT veröffentlichte die spektakulären Ergebnisse im Mai 2014.

CARB bat die Volkswagen Group of Amerika um Erläuterungen. Alberto Ayala, damals Leiter des Emissionstestlabors dieser als streng geltenden kalifornischen Umweltbehörde, wollte mit einer intensiveren Studie nachfassen (Jack Ewing Seite 232 ff).

1.5 - Wie die Vertuschungsmaschinerie lief

Bei VW war nun Feuer am Dach. Gottweis, der Chef der Produktsicherheit bei Volkswagen, schrieb am 23. Mai 2014 einen Bericht (Mail) an VW-Chef Winterkorn. Darin heißt es, man könne den Behörden keine fundierte Erklärung für diese dramatisch hohen Abgaswerte geben. Auch wird darin vermutet, dass die US-Behörde nach einem „defeat device“ suchen könnte. Die Existenz dieser und einer zweiten Notiz wird von Volkswagen (VW-Brief an Staatsanwaltschaft Braunschweig vom 2.3.2016) nicht bestritten. Man habe die Notiz der umfangreichen Wochenpost für Winterkorn beigelegt. „Ob und inwieweit Herr Winterkorn von dieser Notiz damals Kenntnis genommen hat, ist nicht dokumentiert“, betonte Volkswagen ausweichend (VW in einer Pressemitteilung von 2.3.2016).

Völlig anders sah dies die US-Justiz, als sie drei Jahre später, im März 2018, Anklage gegen Winterkorn erhob. Statt diese Machenschaften zu beenden und das Fehlverhalten einzugestehen, habe Winterkorn gemeinsam mit anderen führenden VW-Managern beschlossen, die Manipulationen fortzusetzen und die Behörden weiter zu täuschen.

Zurück in den Mai 2014. Es war ein heikler Moment für Volkswagen. Man wollte von CARB die Zulassung für den neuen Motor, den EA 288, für die Modelle 2015. Doch diese Zulassungsbehörde beharrte auf Aufklärung der eklatanten Stickstoffoxid-Emissionen von Jetta und Passat. Ayala machte nun die angekündigten Tests und stieß auf Ungereimtheiten. Das Testverfahren von CARB sei falsch, konterte Volkswagen und setzte auf Zeit (Jack Ewing Seite 242). So verging der Sommer und Ayala verlor die Geduld. Den CARB-Mann nervten die ausweichenden, unsinnigen und oft herablassenden Antworten der Wolfsburg.

In einer Telefonkonferenz am 1. Oktober 2014 konnte Volkswagen die Behörde nicht mehr länger gängeln und kündigte einen freiwilligen Rückruf an, um den Stickstoffoxid-Ausstoß zu senken.

Was sich danach in den USA abspielte, sollten wir in Europa sehr genau beachten. Der Rückruf von 280.000 Diesel-Autos der Marken Audi und Volkswagen startete im Dezember 2014 und zog sich monatelang hin. Die Kunden wurden über eine "Emissions Service Action" informiert und bei der Begründung glatt angelogen. Es brauche eine neue Software, um eine Fehlerfunktionsanzeige am Aufleuchten zu hindern (Ewing Seite 243).

Der Rückruf wurde auch noch dazu genutzt, die Schummel-Software zu optimieren. Weil die Autos auf der Straße nicht blitzartig in den Schmutzmodus umschalteten, verstopften sich die Partikelfilter rascher und mussten vorzeitig gewechselt werden - eine teure Angelegenheit. Die Lösung: eine neue „Lenkwinkel-Erkennung“ wurde in die Schummel-Software eingebaut, sodass die Autos noch präziser wissen, ob sie im Labor oder auf der Straße fahren und umso rascher in den jeweiligen Modus wechseln (ARTE/ZDF am 23.7.2018: „Die Macht und ihr Preis. Die Akte Volkswagen.“).

Nach dem Rückruf wollte CARB schwarz auf weiß wissen, ob die gesetzlichen Grenzwerte nun eingehalten werden. Wieder verzögerte Volkswagen in gewohnter Manier. Bis CARB mit eigenen Tests drohte.

Im April 2015 machte Porsche-Enkel Ferdinand Piëch einen spektakulären Schritt: „Ich bin auf Distanz zu Winterkorn“, kündigte er im Spiegel an. Ende April trat Piëch als Aufsichtsratschef des Volkswagen-Konzerns zurück und Winterkorn schien fest im Sattel zu sitzen.

1.6 - Die Situation spitzt sich zu

Die VW-Ingenieure vor Ort gerieten durch die bohrenden Fragen von CARB immer mehr in die Klemme. Am 18. Mai 2015 wollte der später geständige VW Ingenieur Robert L. in einer Mail von der Zentrale wissen: „Sagen Sie mir bitte, was ich erzählen soll.“ (Ewing Seite 245). Im Juni führte CARB die angedrohten eigenen Tests tatsächlich durch. Mit einem Passat, Baujahr 2012.

Die CARB-Experten verfielen auf einen simplen Trick: Sie ließen den Test deutlich länger laufen als normal und bewegten das Steuerrad, als ob das Auto echt fahren würde. Sie entdeckten, dass die Stickstoffoxid-Werte sich plötzlich vervielfachten und die stickstoffoxidsenkende Harnstoffeinspritzung bei manchen Fahrzyklen gar nicht stattfand.

Jetzt schaltete CARB auf hart und drohte, auch noch die erste Generation von Fahrzeugen zu untersuchen („Gen I“), den Jetta und den Tiguan. Unter den VW-Ingenieuren brach Panik aus. „Wenn die Gen I bei CARB auf den Rollenprüfstand kommt, wird uns das Lachen vergehen!“, meinte James L..

Die US-Behörde drohte nun, die Zulassung der neuesten Modelle (Baujahr 2016) zu verweigern. VW-Amerika-Chef Michael Horn schlug Alarm und informiert wichtige Vorstandsmitglieder in Deutschland, darunter auch Neußer.

Was sich danach in der Konzernzentrale abspielte, ist noch nicht restlos geklärt. Nahezu täglich dringen Aussagen früherer VW Manager in die Öffentlichkeit, die vor allem Winterkorn schwerstens belasten. Selbst Volkswagen gibt zu, dass am 21. Juli 2015 in einer Task Force einem „breiteren Kreis von Personen offen“ gelegt wurde, wie die Umschaltlogik funktioniert.

Aufhorchen ließ VW Manager Friedrich E. mit seinen Aussagen. Unter anderem habe Winterkorn jenen Ingenieuren, die manipuliert hatten, aufgetragen, eine neue Software zu finden. Eine