

Der Volkswagen-Skandal (Dezember 2015)

Kurzbeschreibung

Die BBC bietet eine Erläuterung des Abgasskandals, bei dem Volkswagen ein Softwarepaket verwendet hatte, um die Umwelttests einiger seiner Fahrzeuge zu umgehen, die angeblich eine neue Generation von „sauberen Dieselmotoren“ darstellen.

Quelle

Volkswagen: Der Skandal erklärt

Was wird Volkswagen vorgeworfen?

Sie wurde als „Diesel-Duplikat“ bezeichnet. Im September [stellte die Umweltschutzbehörde \(EPA\) fest](#), dass viele in Amerika verkaufte VW-Autos eine „Abschalteinrichtung“ – oder Software – in Dieselmotoren hatten, die erkennen konnte, wann sie getestet wurden, und die Leistung entsprechend änderte, um die Ergebnisse zu verbessern. Der deutsche Autoriese hat inzwischen zugegeben, bei den Abgastests in den USA geschummelt zu haben.

VW hat den Verkauf von Dieselfahrzeugen in den USA mit einer großen Marketingkampagne vorangetrieben, in der die geringen Emissionen der Fahrzeuge angepriesen wurden. Die Ergebnisse der EPA betreffen nur 482.000 Fahrzeuge in den USA, darunter den von VW hergestellten Audi A3 und die VW-Modelle Jetta, Beetle, Golf und Passat. VW hat jedoch zugegeben, dass weltweit etwa 11 Millionen Autos, davon acht Millionen in Europa, mit der so genannten Abschalteinrichtung ausgestattet sind.

Die EPA wirft dem Unternehmen außerdem vor, die Software der 3-Liter-Dieselmotoren in einigen Porsche- und Audi-Modellen sowie in VW-Modellen verändert zu haben. VW hat die Vorwürfe, von denen mindestens 10.000 Fahrzeuge betroffen sind, zurückgewiesen.

Im November teilte VW mit, es habe „Unregelmäßigkeiten“ bei Tests zur Messung der [Kohlendioxidemissionen](#) festgestellt, von denen etwa 800.000 Autos in Europa betroffen sein könnten – darunter auch Benzinfahrzeuge. Im Dezember teilte das Unternehmen jedoch mit, dass es nach Untersuchungen festgestellt habe, dass nur etwa 36.000 der jährlich produzierten Fahrzeuge betroffen seien.

Diese „Abschalteinrichtung“ klingt nach einem ausgeklügelten Gerät.

Die EPA hat jedoch erklärt, dass die Motoren über eine Computersoftware verfügten, die Testszenarien durch Überwachung von Geschwindigkeit, Motorbetrieb, Luftdruck und sogar der Position des Lenkrads erkennen konnte.

Als die Fahrzeuge unter kontrollierten Laborbedingungen liefen – wozu sie normalerweise auf einen stationären Prüfstand gestellt werden – scheint das Gerät das Fahrzeug in eine Art Sicherheitsmodus versetzt zu haben, in dem der Motor unter der normalen Leistung lief. Sobald sie auf der Straße waren, schalteten die Motoren aus diesem Testmodus heraus.

Das Ergebnis? Die Motoren stießen bis zu 40 Mal mehr Stickoxide aus, als in den USA erlaubt ist.

Wie hat VW darauf reagiert?

„Wir haben es total vermasselt“, sagte VW-Amerika-Chef Michael Horn, während der damalige Konzernchef Martin Winterkorn sagte, sein Unternehmen habe „das Vertrauen unserer Kunden und der Öffentlichkeit gebrochen“. Winterkorn trat als unmittelbare Folge des Skandals zurück und wurde durch Matthias Müller, den ehemaligen Chef von Porsche, ersetzt.

„Meine vordringlichste Aufgabe ist es, das Vertrauen in den Volkswagen Konzern zurückzugewinnen – und zwar auf ganzer Linie“, sagte Müller bei seinem Amtsantritt.

VW hat auch eine interne Untersuchung eingeleitet.

Da VW ab Anfang nächsten Jahres weltweit Millionen von Autos zurückrufen muss, hat das Unternehmen 6,7 Mrd. € (4,8 Mrd. £) zur Deckung der Kosten zurückgestellt. Dies führte dazu, dass das Unternehmen Ende Oktober seinen **ersten Quartalsverlust** seit 15 Jahren in Höhe von 2,5 Mrd. EUR auswies.

Aber das wird wahrscheinlich nicht das Ende der finanziellen Auswirkungen sein. Die EPA kann für jedes Fahrzeug, das gegen die Normen verstößt, ein Bußgeld von bis zu 37.500 Dollar verhängen – ein Höchstbetrag von etwa 18 Milliarden Dollar.

Die Kosten möglicher Klagen von Autobesitzern und Aktionären seien „zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbar“, so VW weiter.

Wie weit verbreitet sind die Probleme bei VW?

Was in den USA begann, hat sich auf eine wachsende Zahl von Ländern ausgeweitet. Das Vereinigte Königreich, Italien, Frankreich, Südkorea, Kanada und natürlich auch Deutschland haben Untersuchungen eingeleitet. Überall auf der Welt stellen Politiker, Aufsichtsbehörden und Umweltgruppen die Rechtmäßigkeit der Abgastests von VW in Frage.

VW wird aufgrund des Abgasskandals 8,5 Millionen Fahrzeuge in Europa, davon 2,4 Millionen in Deutschland und 1,2 Millionen im Vereinigten Königreich, sowie 500.000 in den USA zurückrufen.

Kein Wunder, dass die Aktien des Automobilherstellers seit Bekanntwerden des Skandals um rund ein Drittel gefallen sind.

Werden noch mehr Köpfe rollen?

Es ist immer noch unklar, wer was wann wusste, obwohl es bei VW eine Befehlskette gegeben haben muss, die den Einbau von Betrugsvorrichtungen in die Motoren genehmigte, so dass weitere Abgänge wahrscheinlich sind.

Christian Klingler, Mitglied des Vorstands und Leiter des Bereichs Vertrieb und Marketing, verlässt das Unternehmen, obwohl VW erklärte, dies sei Teil langfristig geplanter struktureller Veränderungen und stehe nicht im Zusammenhang mit den jüngsten Ereignissen.

Im Jahr 2014 meldeten die US-Behörden Bedenken hinsichtlich der Emissionswerte von VW an. Diese wurden jedoch vom Unternehmen als „technische Probleme“ und „unerwartete“ reale Bedingungen abgetan. Wenn Führungskräfte und Manager die Behörden (oder ihre eigenen Vorgesetzten bei VW) vorsätzlich getäuscht haben, ist es schwer vorstellbar, dass sie überleben.

Sind andere Automobilhersteller beteiligt?

Das müssen die verschiedenen Aufsichtsbehörden und Regierungsstellen herausfinden. Die kalifornische Luftreinhaltebehörde prüft nun die Testergebnisse anderer Hersteller. Ford, BMW und Renault-Nissan haben erklärt, dass sie keine „Abschalteinrichtungen“ verwendet haben, während andere Firmen sich

entweder nicht dazu geäußert oder einfach erklärt haben, dass sie die Gesetze einhalten.

Der britische Branchenverband der Automobilindustrie, SMMT, erklärte dazu: „In der EU gilt ein grundlegend anderes System als in den USA – alle europäischen Tests werden unter strengen Bedingungen durchgeführt, wie es das EU-Recht vorschreibt, und von einer von der Regierung ernannten unabhängigen Zulassungsstelle überwacht“.

Sie fügte jedoch hinzu: „Die Industrie räumt ein, dass die derzeitige Prüfmethode veraltet ist, und bemüht sich um eine Einigung mit der Europäischen Kommission über eine neue Emissionsprüfung, die neue Prüftechnologien umfasst und den Bedingungen im Straßenverkehr besser entspricht“.

Das klingt, als ob auch die EU-Prüfvorschriften verschärft werden müssten.

Umweltschützer argumentieren seit langem, dass die Emissionsvorschriften nicht eingehalten werden. „Dieselfahrzeuge in Europa sind im Durchschnitt mit schlechterer Technik ausgestattet als in den USA“, sagte Jos Dings von der Interessengruppe Transport & Environment. „Unser letzter Bericht hat gezeigt, dass fast 90 % der Dieselfahrzeuge die Emissionsgrenzwerte nicht einhalten, wenn sie auf der Straße fahren. Wir sprechen hier von Millionen von Fahrzeugen“.

Die Autoanalysten des Finanzforschungsunternehmens Bernstein stimmen zu, dass die europäischen Normen nicht so streng sind wie die US-amerikanischen. In einem Bericht erklärten die Analysten jedoch, dass es daher „weniger Grund zum Schummeln“ gebe. Wenn also die Ergebnisse anderer europäischer Autohersteller verdächtig sind, so Bernstein, „werden die Konsequenzen wahrscheinlich eher in einer Änderung des Testzyklus als in rechtlichen Schritten und Geldstrafen liegen“.

Das alles ist ein weiterer Schlag für den Dieselmotor.

Das ist es auf jeden Fall. In den letzten zehn Jahren haben die Autohersteller – mit Unterstützung vieler Regierungen – ein Vermögen in die Produktion von Dieselfahrzeugen gesteckt, in dem Glauben, dass diese besser für die Umwelt sind. Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen, dass dies nicht der Fall ist, und es gibt sogar Bestrebungen, Dieselfahrzeuge in einigen Städten zu beschränken.

Die Dieselmotoren waren bereits rückläufig, so dass der VW-Skandal zu einem schlechten Zeitpunkt kam. „Die Enthüllungen werden wahrscheinlich zu einem starken Rückgang der Nachfrage nach Autos mit Dieselmotoren führen“, sagte Richard Gane, Automobilexperte bei der Beratungsfirma Vendigital.

„In den USA macht der Markt für Dieselfahrzeuge derzeit etwa 1 % aller Neuwagenverkäufe aus, und es ist unwahrscheinlich, dass sich dieser Anteil kurz- bis mittelfristig erhöht. In Europa könnten die Auswirkungen jedoch viel größer sein und dazu führen, dass ein großer Teil des Marktes praktisch über Nacht auf Autos mit Benzinmotor umsteigt“.

Quelle: Russell Hotten, „Volkswagen: The Scandal Explained“, BBC News, 10. Dezember 2015, <http://www.bbc.com/news/business-34324772>

Übersetzung: GHI staff

Empfohlene Zitation: Der Volkswagen-Skandal (Dezember 2015), veröffentlicht in: German History in Documents and Images,
<<https://germanhistorydocs.org/de/ein-neues-deutschland-1990-2023/ghdi:document-5305>>
[08.07.2025].