

Drei Jahre nach dem Dieselskandal sind viele Probleme ungelöst

Mehr als eine Software-Nachrüstung war für betrogene Dieselfahrer im Abgasskandal bisher nicht drin. Klagen laufen, doch Millionen Kunden haben reagiert: Der Anteil der Dieselaautos sinkt in ganz Europa.

GERALD STOIBER

An der Spitze von Volkswagen in Wolfsburg sitzt mit Herbert Diess bereits der dritte Konzernchef in drei Jahren. Der langjährige Boss der Premium-Tochter Audi, Rupert Stadler, kam vor drei Monaten in Untersuchungshaft, weil er den Verkauf manipulierter Autos auch nach Aufhängen des Dieselskandals noch ermöglicht und versucht haben soll, Zeugen zu beeinflussen. Drei Jahre sind vergangen, seit die US-Umweltbehörde EPA am 18. September 2015 mit massiven Vorwürfen gegen Europas größten Autokonzern an die Öffentlichkeit ging: Sie hatte herausgefunden, dass bestimmte Dieselmotoren so programmiert waren, dass der Schadstoffausstoß nur während der behördlichen Prüfungen niedrig war, im Fahrbetrieb aber nicht. So wurden die Grenzwerte für Stickoxide und CO₂-Ausstoß nur formell eingehalten.

Volkswagen musste einräumen, dass man bei elf Millionen Pkw betrogen hatte – in Österreich waren mehr als 360.000 Autobesitzer betroffen. Wenige Tage danach wurde Konzernchef Martin Winterkorn durch Matthias Müller ersetzt, der wiederum heuer im April für Diess Platz machen musste. Weitere Hersteller wie Daimler, Porsche und BMW gerieten ins Visier. Ermittelt wird weiters gegen Fiat und Opel, aber die weitaus größte Dimension hat Volkswagen.

Der Wolfsburger Konzern mit einem Dutzend Marken musste bisher 27 Milliarden Euro Kosten für den Dieselskandal verbuchen. Weitere könnten folgen, denn in Deutschland starten die großen Schadenersatzverfahren gerade mit dem neuen Instrument der Musterfeststellungsklage. Hier geht es um rund neun Mrd. Euro. Ein erstes Urteil in Braunschweig dürfte 2020 fallen – dann landet es wohl beim Bundesgerichtshof, der 2022 urteilen könnte.

Für die betrogenen Kunden beginnt die Aufarbeitung also vielfach erst – die Rechtssysteme sind auch im vereinten Europa sehr unterschiedlich. In Österreich starteten die Sammelklagen des Vereins für Konsumenteninformation und der privaten Plattform Cobin Claims für insgesamt rund 16.400 Kläger gerade. Da sie bei jedem Landesgericht, abhängig vom Sitz des Autohändlers, zu führen sind, sind einheitliche Urteile keinesfalls rasch zu erwarten.

Trotz allem konnte Volkswagen wirtschaftlich die

Spur halten, für heuer werden nach einem guten ersten Halbjahr sogar Rekorde erwartet. Der Umsatz 2017 stieg um 6,2 Prozent auf 230,7 Mrd. Euro, der Nettogewinn verdoppelte sich wieder auf gut elf Milliarden. In Österreich steigerte Volkswagen die Marktanteile weiter. Per August 2018 kamen die Konzernmarken zusammen auf 35,4 Prozent. Mit über 17 Prozent liegt die Kernmarke VW unangefochten voran. „Die Kunden sind also mit der Marke sehr zufrieden“, resümiert Richard Mieling, Sprecher des Händlers Porsche Holding. Die Nummern 2 und 3, Škoda und Seat, kommen zusammen auf gut 13 Prozent, die ersten konzernfremden Verfolger (Renault, Opel, Ford) halten je knapp unter oder über 5,5 Prozent.

Volkswagen muss also auch Einiges richtig gemacht haben nach „Dieselgate“. „Ja, Volkswagen ist

heute ein anderer Konzern als damals“, sagt Ferdinand Dudenhöffer, Leiter des Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg-Essen. Das Wichtigste sei, dass die Patriarchen Ferdinand Piëch und Winterkorn nicht mehr das Sagen haben, „damit hat man sich die Zukunft eröffnet“, sagt Dudenhöffer im Hinblick auf die Megatrends E-Mobilität und Autonomes Fahren. Müller habe viel angepackt und die Dinge beim Namen genannt. Wurde etwa früher stets gesagt, ohne Diesel seien die CO₂-Grenzwerte für die Konzernflotten nicht einzuhalten, stellte Müller sogar die steuerliche Bevorzugung des Diesels infrage. Bezeichnend war für Dudenhöffer der Aufschrei, den es heuer wegen Tests gab, bei denen zehn Affen Autoabgasen ausgesetzt wurden: „Das war eine Lappalie im Vergleich zu Millionen Menschen in Großstädten, die schlechter Luft ausgesetzt sind.“

Zur Nachrüstung der betroffenen Pkw sagt der Auto-Professor, die Autoindustrie habe den Betroffenen etwas vorgemacht, um Zeit zu gewinnen. Man hätte sehr wohl Pakete schmieden können, stattdessen habe man auf der billigsten Lösung, einem Software-Update, beharrt, und die Politik habe mitgespielt. „Die Politik und Brüssel sind mitschuldig“, erklärt Dudenhöffer. Das Ergebnis des Lobbyings der Autohersteller seien löchrige Gesetze, die ausgenutzt wurden, „und irgendwann wird man eben erwischt“. Nun brauche es Einschnitte wie Fahrverbote in mindestens 20 deutschen Städten. „Das ist nicht für ein paar Monate, das dauert bis zu drei Jahre“, sagt Dudenhöffer, erst dann seien genug wirklich saubere Autos auf den Straßen. Doch die Kunden hätten ihre Schlüsse gezogen, denn der Anteil der Dieselaautos geht laut CAR in ganz Europa zurück (siehe Grafik). In Deutschland oder Österreich sei das bei Weitem nicht am stärksten der Fall. In Österreich beschleunigte sich der Trend zuletzt Monat für Monat.

Was erwartet Dudenhöffer für die Zukunft? „Für Pkw ist das Rennen Richtung Elektromobilität gelaufen“, sagt er. Die Autoindustrie investiere Milliarden, die Ladeinfrastruktur werde aufgebaut. Daher wäre es „viel zu teuer“, zusätzlich für eine andere Technologie wie die Brennstoffzelle flächendeckend Tankstellen zu errichten. Die Brennstoffzelle werde interessant für kleinere Nutzfahrzeuge oder Stadtbusse, im Lkw-Fernverkehr bleibe der Diesel bestehen.



Tests mit zehn Affen waren eine Lappalie gegen schlechte Luft für Millionen Menschen in Städten.



Ferdinand Dudenhöffer

Center Automotive Research, Duisburg

BILD: SN/CAR/JAN SCHÜRMANN

