

kritik & utopie ist die politische Edition im
mandelbaum verlag.

Darin finden sich theoretische Entwürfe
ebenso wie Reflexionen aktueller sozialer
Bewegungen, Originalausgaben und auch
Übersetzungen fremdsprachiger Texte,
populäre Sachbücher sowie akademische und
außeruniversitäre wissenschaftliche Arbeiten.

Nähere Informationen unter
www.kritikundutopie.net

Peter Kolba

DAVIDS GEGEN GOLIATH

Der VW-Skandal und die
Möglichkeit von Sammelklagen

mandelbaum *kritik & utopie*

© mandelbaum *kritik & utopie*, wien 2017
alle Rechte vorbehalten

Lektorat: Elvira Gross
Satz & Umschlaggestaltung: Michael Baiculescu
Druck: Primerate, Budapest

Inhalt

- 7 Vorwort
- 9 DER VW-SKANDAL –
BETRUG AN STAAT, UMWELT UND VERBRAUCHERN
- 41 VERGLEICHE IN DEN USA –
WEITERHIN GROSSE WORTE IN EUROPA
- 82 DIE US-SAMMELKLAGE – EIN „SCHARFES SCHWERT“
- III UMGANG MIT MASSENSCHÄDEN IN EUROPA –
NUR „PLACEBOS“?
- 156 DIE „SAMMELKLAGE NACH ÖSTERREICHISCHEM RECHT“
- 171 VON JOHN F. KENNEDY ZU RALPH NADER –
VERBRAUCHERSCHUTZ IN DEN USA
- 202 „VATER STAAT“ – VERBRAUCHERSCHUTZ IN EUROPA
- 231 „MIR WERD’N KAN RICHTER BRAUCHEN“ –
VERBRAUCHERSCHUTZ IN ÖSTERREICH
- 252 „ICH HABE EINEN TRAUM“ – AUSBLICK FÜR EINEN
EFFIZIENTEN „EUROPÄISCHEN WEG“
- 275 Abkürzungsverzeichnis
- 278 Hilfe für „Davids gegen Goliath“
- 280 Weiterführende Literatur
- 283 Nachbemerkung und Zurücknahme
- 285 Danksagung
- 286 Zum Autor

Gewidmet meiner Frau Barbara

Vorwort

Im September 2015 hat der Volkswagenkonzern (VW, Audi, Seat, Skoda) – unter Druck der Umweltbehörde der USA – zugegeben, jahrelang die Abgaswerte seiner Dieselfahrzeuge manipuliert zu haben. Am Prüfstand wurden Normen eingehalten, im Echt-Betrieb gab es erheblich höhere Abgaswerte. Eine Software steuerte das. In den USA sind rund 600.000 Fahrzeuge, im Rest der Welt rund 11 Millionen Fahrzeuge des Konzerns betroffen. 7

In den USA bietet VW Behörden und Fahrzeughaltern rund 21 Milliarden an Schadensersatz und Strafzahlungen an. In Europa nur eine „Umrüstung“, aber keinen Schadensersatz in Geld. Warum? VW antwortet: Weil die rechtlichen Rahmenbedingungen in Europa nicht jene sind, die in den USA gelten.

In den USA gab es zahlreiche Sammelklagen gegen VW, die nun gemeinsam verglichen wurden. In Europa haben nationale Regierungen und die EU-Kommission auf Betreiben der Wirtschaftslobbyisten es jahrzehntelang verabsäumt, für derlei Massenschäden wirksame Gerichtsverfahren zur Klärung zur Verfügung zu stellen. Daher können nun die Politiker VW nur um „Kulanz“ bitten. Bislang zeigt VW den Institutionen aber die kalte Schulter. Politik und viele Verbraucherorganisationen versuchen nach außen Muskeln zu zeigen, sind jedoch nicht bereit, wirksame gerichtliche Schritte gegen VW zu setzen. In Europa gilt seit Jahrzehnten pointiert gesagt: Unrecht darf sich lohnen!

Das Buch zeigt die Entwicklung von Verbraucherschutz und Sammelklagen in den USA und in Europa anhand des VW-Skandals und macht Vorschläge, was Österreich und die EU ändern

könnten, um aus dem Verbraucherschutz als Placebo ein wirksames Instrument gegen Massenschäden zu machen.

Dabei möchte ich vorausschicken: Ich beschreibe das amerikanische System aufgrund von Literaturstudien und ohne praktische Erfahrung. Ich beschreibe das europäische System nach 26 Jahren praktischer Erfahrung. In der Darstellung der Fakten zum *VW-Dieseldgate* zitiere ich meine Quellen und ich kürze die Namen von möglicherweise verantwortlichen Personen, gegen die auch ermittelt wird, ab, weil es mir hier nicht um einen Pranger für die Verantwortlichen geht, sondern um die Kritik am europäischen Rechtssystem, in dem die einzelnen Staaten und die EU-Kommission schwer versagt haben.

Zugunsten der Lesbarkeit habe ich auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Alle männlichen Formen beziehen sich natürlich auch auf Frauen. Ich halte dies auch deshalb für angemessen, weil bei diesem Skandal – siehe VW-Vorstand – vor allem Männer eine Rolle spielen.

Peter Kolba, Juni 2017

Der VW-Skandal – Betrug an Staat, Umwelt und Verbrauchern

Der „schwarze September“ für VW

Am 18. September 2015 platzte in den USA der VW-Skandal (VW-Dieseltgate). Die amerikanische Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) gab eine Presse-konferenz und veröffentlichte eine sogenannte *Notice of Violation* nach dem *Clean Air Act* (CAA) gegenüber der Volkswagen AG, der Audi AG und dem VW-Konzern in den USA. Am 2. November 2017 wurde eine weitere *Notice of Violation*, bezogen auf die Dreiliterautos des VW-Konzerns, erlassen. 9

Die EPA warf dem deutschen VW-Konzern vor, eine spezielle Software (*defeat device*) eingesetzt zu haben, um die Messung des Schadstoffausstoßes am Prüfstand zur Messung der Abgaswerte zu manipulieren. Durch das Programm sollte es möglich sein, das Abgas-Kontrollsystem nur bei Emissionstests am Prüfstand zu aktivieren. Das Abgas-Kontrollsystem sei jedoch zum größten Teil wieder abgeschaltet worden, sobald das Fahrzeug im Normalbetrieb auf der Straße unterwegs war. Dadurch habe VW versucht, die Prüfer über die wahren Emissionswerte im Zuge der Prüfung zu täuschen.

„Solche Mittel zu benutzen, um die Klimaschutzstandards zu umgehen, ist illegal und eine Bedrohung für die öffentliche Gesundheit“, sagte EPA-Vertreterin Cynthia Giles laut *Spiegel Online* vom 19. September 2015. Kontrolleure hätten bei Tests im

normalen Fahrbetrieb einen Stickoxidausstoß bis zum Vierzigfachen des Grenzwertes am Prüfstand festgestellt.

Der *Clean Air Act* verlangt von den Automobilherstellern in den USA, sich von der EPA die Übereinstimmung mit den bestehenden Abgasnormen zertifizieren zu lassen. Autos mit einer verschwiegenen Abschaltvorrichtung können nicht zertifiziert werden.

Eine Belastung mit Stickoxid (NO_x) stehe – so die EPA – „mit einer Reihe schwerer gesundheitlicher Auswirkungen in Zusammenhang, unter anderem mit zunehmenden Asthmanfällen und anderen Erkrankungen der Atemorgane“. Und weiter: „Kinder, alte Menschen und Menschen mit bereits vorhandenen
10 Atemwegserkrankungen sind besonders von gesundheitlichen Folgen dieser Luftschadstoffe bedroht.“

482.000 Diesel-Fahrzeuge von VW und Audi der Baujahre 2009 bis 2015 sollten in den USA zurückgerufen werden, darunter Jetta, Golf, Beetle und Passat. VW drohten Strafen von über 18 Milliarden Dollar.

VW beteuerte, mit den US-Behörden bei den Ermittlungen zusammenarbeiten zu wollen. Später betonte VW, diese Bekanntmachung von EPA sei unerwartet passiert. Der VW-Vorstand informierte erst jetzt den Aufsichtsrat und ließ untersuchen, ob auch andere Fahrzeuge beteiligt waren.

Am Montag, dem 21. September 2015, reagierten „die Märkte“: Der VW-Aktienkurs in Frankfurt brach zeitweise um 19 Prozent ein; VW stoppte den Verkauf von Diesel-Pkw in den USA.

Schließlich teilte VW-Wolfsburg am 22. September 2015 mit, dass zwischen 2009 und 2015 11 Millionen Autos (mit dem EA-189-Motor) mit dieser Manipulationssoftware weltweit verkauft worden waren. In Deutschland wurden seit 2008 2,8 Millionen Autos mit dem fraglichen Motor EA 189 zugelassen; 2,4 Millionen davon sind aktuell noch auf den Straßen unterwegs.

Konkret gehe es um die Vierzylinder-Diesel-Motorenfamilie 1.2 TDI (geringe Stückzahl), 1.6 TDI und 2.0 TDI nach der Euro-5-Norm, die zwischen 2009 und 2014 von VW, Audi, Seat und Skoda verbaut wurden. In Deutschland stecke der Motor in 577.000 Audi-Fahrzeugen der Baureihen A1, A3, A4, A6, TT, Q3 und Q5. Bei Skoda seien Fabia II (Baujahre 2009 bis 2014), Roomster (Baujahre 2009 bis 2015), Rapid (Baujahre 2011 bis 2015), Yeti (Baujahre 2009 bis 2015), Octavia II (Baujahre 2009 bis 2013) und Superb II (Baujahre 2009 bis 2015), bei VW Golf VI, Passat VII und Tiguan I betroffen.

Der VW-Konzern richtete für seine Marken Websites ein, auf denen Kunden unter Eingabe der Fahrgestellnummer prüfen können, ob auch ihr Fahrzeug betroffen ist: 11

- VW: info.volkswagen.de
- Audi: audi.de
- SEAT: seat.de
- Skoda: skoda-auto.de

VW-Amerika-Chef Michael H. gab bei einer Kundenshow in den USA zu: „Wir haben Mist gebaut.“ Jetzt erst machte VW eine Ad-hoc-Mitteilung und eine Gewinnwarnung an seine Aktionäre. VW stellte 6,5 Milliarden Euro für das dritte Quartal des Jahres 2015 rück. VW verlor in diesen Tagen rund 25 Milliarden Euro an Börsenwert.

Nun trat VW die Flucht nach vorne an und erstattete auch selbst Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig wegen des Verdachtes auf Gesetzesverstoß im eigenen Betrieb. Der Tenor bis heute: Es hätten Mitarbeiter ohne Wissen und Willen des Vorstandes gehandelt und man werde den Skandal auch firmenintern aufarbeiten.

Bereits wenige Tage später wurden in den USA und Kanada die ersten Sammelklagen gegen VW eingebracht. In Deutschland

wurde eine Untersuchungskommission eingesetzt, die mit der EPA Kontakt aufnehmen und prüfen sollte, ob die – erheblich weniger strengen – europäischen beziehungsweise deutschen Abgasnormen ebenfalls verletzt worden waren.

Am 24. September 2015 teilte der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) offiziell mit, dass vom Abgasskandal auch VW-Autos in Europa betroffen seien. Nicht nur bei VW sei manipuliert worden, sondern auch bei Audi, Seat und Skoda. Auch leichte Nutzfahrzeuge seien von Manipulationen betroffen. Er nannte 2,8 Millionen manipulierte Fahrzeuge für Deutschland.

12 **Mehr als 100.000 Tote pro Jahr**

Die Organisation Environmental Health Analytics LLC in Washington berichtete im Frühjahr 2017 in der Fachzeitschrift *Nature*, dass weltweit 4,6 Millionen Tonnen Stickoxide zusätzlich in die Umwelt abgegeben würden, weil Dieselfahrzeuge – nicht nur bei VW – die geltenden Abgasgrenzwerte nicht einhalten würden.

Die Forscher schätzen, dass allein dadurch im Jahr 2015 in Australien, Brasilien, China, den EU-Staaten, Indien, Japan, Kanada, Mexiko, Russland, Südkorea und den USA insgesamt 38.000 Menschen vorzeitig gestorben seien – davon 11.400 in der EU. Insgesamt habe in den genannten Staaten die Zahl vorzeitiger Todesfälle durch Stickoxide aus Dieselabgasen über die Zeit sogar bei 107.600 gelegen. Der Ausstoß von Stickoxiden lag dort nach Hochrechnungen der Forscher 2015 insgesamt bei 13,1 Millionen Tonnen.

Am 3. März 2017 veröffentlichte das Massachusetts Institute of Technology (MIT) eine Studie, wonach die zusätzlichen Abgase der Diesel-Pkw von VW seit dem Jahr 2008 1.200 Menschen in Europa um rund ein Jahrzehnt früher sterben ließen; rund 500 davon in Deutschland und 47 in Österreich.

Seit Beginn des Volkswagen-Abgasskandals vor zwei Jahren ist nach und nach bekannt geworden, dass viele Dieselfahrzeuge – auch anderer Hersteller – auf der Straße mehr Schadstoffe ausstoßen als auf dem Abgasprüfstand. Durch Systeme, die Abgase direkt im Straßenverkehr messen, konnte in einer Reihe von Untersuchungen festgestellt werden, wie groß der Mehrausstoß ist. Die Forscher nutzten diese Ergebnisse und etablierten Modelle zur Ausbreitung von Schadstoffen, um den Ausstoß von Stickoxiden, der über den Grenzwerten liegt, in den elf größten Märkten für Dieselfahrzeuge abzuschätzen.

Wissenschaftler der Universität Innsbruck gingen – laut *ORF Online* vom 31. Mai 2017 – einen anderen Weg: Man habe die bisher auf einem Prüfstand ermittelten Abgaswerte von Fahrzeugen hochgerechnet und habe festgestellt, dass die real gemessenen Werte viermal so hoch seien. In Innsbruck liege der Durchschnittswert für Stickoxid 36-fach über dem neuen Luftreinhaltestandard in den USA. 80 Prozent dieser Belastung sei dem Autoverkehr geschuldet.

13

Es ist schon wahr: Das sind Studien, die Messwerte statistisch hochrechnen und nicht einen juristisch validen Beweis zwischen Stickoxiden und dem Tod bestimmter Menschen liefern. Es ist aber nicht zu bezweifeln, dass diese Abgase natürlich gesundheitliche Auswirkungen und Auswirkungen auf das Klima haben.

Die polemische Frage: „Wo ist der Schaden?“ , die von den Lobbyisten von VW immer wieder provokant in den Raum gestellt wird, wird durch diese Studien auf makabre Weise zum Teil beantwortet.

Abgasmessungen und Grenzwerte

Kalifornien ist bekannt für seine häufig auftretende Inversionswetterlage. Die oberen Luftschichten sind hierbei wärmer als die unteren. Die durch Inversionen hervorgerufenen Kaltluftbla-

sen können über Ballungszentren zu einer Ansammlung von Luftschadstoffen führen. Eine besonders stark auftretende Erscheinungsform einer solchen Luftverschmutzung ist der Smog. Seit den Dreißigerjahren kämpft Kalifornien daher besonders mit der Luftverschmutzung. Gerade in den Ballungszentren von Los Angeles, San Francisco und San Diego trägt der dramatisch angelegene Straßenverkehr Schuld an dieser Entwicklung.

14 Dieser Umstand führte zur Unterzeichnung des *Air Pollution Control Act* im Jahr 1947. Als Folge wurde dem Staat Kalifornien 1950 die Gesetzgebungskompetenz vom Bund übertragen, wodurch Kalifornien in die Lage versetzt wurde, unabhängig von der Gesetzgebung des Bundes eine eigene Umweltschutzgesetzgebung aufzubauen – mit eigenen Standards, Verfahren und strengen Grenzwerten sowie einer eigenen Behörde, um diese Standards zu überwachen und weiterzuentwickeln.

Unter der Regierung von Gouverneur Ronald Reagan wurde dann der California Air Resources Board (CARB) 1967 ins Leben gerufen; neben der bereits erwähnten Bundesbehörde EPA. Um die durch den oftmals auftretenden Smog bedingten gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bevölkerung mittelfristig zu mindern, wurde 1988 der *California Clean Air Act* erlassen.

Im Zusammenhang mit *VW-Dieselgate* geht es insbesondere um zwei Abgaswerte:

- *Stickoxide* (NO_x) bilden sich im Verbrennungsmotor durch die Verbindung von Stickstoff und Sauerstoff. Sie reizen und schädigen die Atmungsorgane. Eine erhöhte Konzentration in der Atemluft hat nachweislich einen negativen Effekt auf die Lungenfunktion. Stickoxide sind maßgeblich für die Entstehung des Sauren Regens mitverantwortlich. Bodennahe Stickoxide sind beim sogenannten Sommersmog verantwortlich für die Ozonbildung (O_3) unter Einfluss von UV-Strahlung. In Europa werden mehr als 50 Prozent, in einigen Städ-

ten sogar bis zu 75 Prozent, der NO_x -Emissionen durch den Verkehr verursacht. In den USA wurden nun bei VW im normalen Fahrbetrieb Überschreitungen der dortigen Grenzwerte bis zum Vierzigfachen der vorgeschriebenen Grenzwerte am Prüfstand festgestellt. Die Abgasreinigung im Dieselmotor besteht unter anderem darin, dass Harnstoff zugeführt wird. Die Manipulationssoftware von VW erkannte, wann sich das Fahrzeug auf einem Rollenprüfstand – unter genormten Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) – befand, und hat in dieser Betriebssituation genügend Harnstoff zugeführt, um den Stickoxid-Ausstoß ganz oder jedenfalls bis zu den Grenzwerten zu unterbinden. In normalen Betriebssituationen dagegen hat die Software fast immer viel zu wenig Harnstoff zugeführt, sodass erhebliche Überschreitungen der Grenzwerte vorkamen.

15

- *Kohlendioxid* (CO_2) entsteht bei ausreichender Sauerstoffzufuhr bei der Verbrennung fossiler Energieträger und bewirkt eine Verstärkung des Treibhauseffektes und damit des Klimawandels. Der CO_2 -Wert steigt mit dem Treibstoffverbrauch und bildet in Österreich etwa einen Parameter zur Berechnung der Normverbrauchsabgabe (NOVA), die beim Kauf eines Neuwagens seit 1991 einmalig anfällt und seit 2014 nach der Formel „(CO_2 -Emissionswert in Gramm je Kilometer minus 90 Gramm)/5“ berechnet wird; in Deutschland richtet sich die Kfz-Steuer auch nach den CO_2 -Werten. Höhere CO_2 -Werte führen zu höheren Steuern – so sollen Anreize zur Eindämmung des CO_2 -Ausstoßes im Autoverkehr umgesetzt werden. Die Vorschriften zu CO_2 gelten allerdings für die gesamte Fahrzeugflotte eines Herstellers in Europa. Die Autobauer können somit höhere CO_2 -Ausstöße von hubraumstarken Fahrzeugen durch den Bau besonders sparsamer Fahr-