

Referat 323
323 – 23501Au009-4
ORR'in Julia Vinnai

Büro Chef BK
[Ordner 4 von 7]
24. Sep. 2015
15/3370

Berlin, den 24. September 2015
Hausruf: 2365

Über

Herrn Referatsleiter 323 i.V. Vinnai

Frau Gruppenleiterin 32 29/9/15

Herrn Abteilungsleiter 3 i.V. W. 29/9

zda
29/9/15

Herrn Chef des Bundeskanzleramtes

Kopie: StM Braun ✓

Betr.: Aktueller Sachstandsbericht in der Causa VW

Referate 321, 411 und 421 haben mitgezeichnet.

I. Votum

Kenntnisnahme

323-23501-Au-009(04)/1/2015
Hauptregistratur Bundeskanzleramt

II. Sachverhalt

Der VW-Konzern hat Manipulationen an der Abgasnachbehandlung von Dieselmotoren der Modelljahre 2009-2015 in den USA eingeräumt. Fest steht, dass VW in den USA ein Softwaretool mit einer „Abschaltfunktion“ in seine Fahrzeuge eingebaut hat, das Testsituationen erkennt und dann die Schadstoffemissionen so steuert, dass bestehende Grenzwerte in der Testsituation eingehalten werden (sog. Zykluserkennung). Um die Leistung im Normalbetrieb nicht zu beeinträchtigen, wird die Schadstoffbehandlung im Normalbetrieb ausgeschaltet, so dass die Fahrzeuge tatsächlich ein Vielfaches der nach „Clean Air Act“ erlaubten Grenzwerte ausstoßen. VW räumte ein, dass weltweit rund elf Millionen Motoren mit einer entsprechenden Software mit Abschaltfunktion ausgestattet wurden (davon rund 482.000 Autos in den USA). Medienberichten zufolge soll die Bundesregierung angeblich schon länger von den Manipulationen gewusst haben. Aus einer Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine kleine Anfrage der Grünen (DS 18/522) aus dem Sommer geht hervor, dass **der Bundesregierung über den Einsatz von Abschalteinrichtungen in Neuwagen keine Erkenntnisse vorgelegen haben. Dies hat BM Dobrindt im Verkehrsausschuss am Mittwoch erneut bekräftigt.** Nach VW-Chef Martin

Winterkorn haben heute als Konsequenz aus dem Skandal die **Entwicklungsvorstände von Audi und Porsche ebenfalls ihren Rücktritt angekündigt**. Das Ausscheiden von Ulrich Hackenberg und Wolfgang Hatz soll auf der VW-Aufsichtsratssitzung am Freitag beschlossen werden. BMVI hat am 22. September eine Untersuchungskommission eingesetzt. Die Untersuchungskommission wird geleitet von Staatssekretär Michael Odenwald (BMVI). In der Kommission sitzen Fachleute des BMVI und Fachleute des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Die Kommission wird untersuchen, ob die Fahrzeuge gemäß den bestehenden deutschen und europäischen Vorschriften gebaut und geprüft worden sind.

Die BMW-Group hat am heutigen Donnerstag einen Bericht über angebliche Manipulationen von Werten bei Abgastests vehement zurückgewiesen. Man halte sich in jedem Land an die gesetzlichen Vorgaben und erfülle alle lokalen Testvorgaben.

III. Bewertung

Die Untersuchungen der Kommission sind im weiteren Prozess genau zu verfolgen. Es wird insbesondere zu prüfen sein, ob entsprechende Abschaltfunktionen auch in Deutschland und Europa benutzt worden sind. Nach Art. 5 der VO (EU) Nr. 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, grundsätzlich unzulässig. Eine Anwendung ist nur unter bestimmten engen Voraussetzungen zulässig (u.a. um den Motor vor Beschädigungen zu schützen). **BM Dobrindt räumte heute ein, dass VW offenbar auch in Europa von der Abschaltfunktion Gebrauch gemacht hat.** Dies seien erste Ergebnisse der von ihm eingesetzten Untersuchungskommission. Wie viele Autos das im Detail sind und welche Automodelle betroffen sind, werde gerade untersucht. **VW will Medienberichten zufolge voraussichtlich morgen präzise Angaben zu den betreffenden Marken, der betreffenden Modellpalette und den betreffenden Märkten geben.** Die konkreten Auswirkungen und Folgen für VW (neben Imageverlust, Strafzahlungen, Klagewelle (zivilrechtlich und strafrechtlich und ggf. nach Aktienrecht) sind nach heutigem Erkenntnisstand rein spekulativer Natur (Rückholaktion, Software-Update, Rückkauf der Fahrzeuge - im schlimmsten Fall wären bis zu 11 Millionen Fahrzeuge betroffen).

Wegen der zentralen Rolle der Automobilindustrie für die dt. Wirtschaft hat der Skandal bei VW das Potenzial, gesamtwirtschaftlich relevant zu werden. Durch hohe

Strafzahlungen und Reparaturkosten könnte die Investitionsfähigkeit des Konzerns und seiner Zulieferer beeinträchtigt werden. Für eine quantitative Abschätzung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen wäre es aber nötig, zu erfahren, ob auch andere nationale und internationale Hersteller gleichermaßen involviert sind.


Julia Vinnai