

# Handreichung

## für die Kommunikation betreffend die Volkswagen-Thematik

Stand: 29.10.2015, 10:00 Uhr

### Inhalt

Sprachregelung.....	2
Industrieprodukte „Made in Germany“ .....	2
Aufklärung der Abgasaffäre .....	2
Zur Bedeutung der Volkswagen-Thematik für andere EU-Mitgliedstaaten .....	3
Zur Bedeutung der Dieselsechnologie und realistischerer Testverfahren.....	4
Hintergrund (nur intern) .....	5
Was wird VW vorgeworfen?.....	5
Welche Modelle und wie viele Fahrzeuge sind betroffen?.....	5
Ist die beanstandete Motorsteuerung unzulässig?.....	5
Was tut die Bundesregierung? .....	6
Was tut Volkswagen?.....	7
Zur wirtschaftspolitischen Bedeutung.....	7
Zur Dieselsechnologie, Auswirkungen auf CO <sub>2</sub> -Klimaziele .....	8
Abgasmessung optimieren.....	8
Wie werden Fahrzeuge in Europa typgenehmigt? .....	9
Sanktionen, Entschädigungszahlungen.....	9

## Sprachregelung

### *Industrieprodukte „Made in Germany“*

- Die Industrie in Deutschland bekennt sich zu guter und verantwortlicher Unternehmensführung.
- Die deutsche Industrie steht seit Jahrzehnten für hohe Qualität und Sicherheit, für Spitzentechnologie, Verbraucher- und Umweltschutz.
- Diese Eigenschaften sind wesentliche Kernelemente des Markenzeichens „Made in Germany“. Auch deshalb ist Deutschlands Industrie global erfolgreich.
- Diese Position muss täglich neu gesichert werden.
- Die missbräuchliche Anwendung von Software zur Beeinflussung von Testergebnissen bei Volkswagen gefährdet den exzellenten Ruf der deutschen Automobilindustrie.
- Dieser Vorfall ist weder typisch für Volkswagen, noch weniger steht er symptomatisch für die deutsche Automobilindustrie oder gar für die gesamte deutsche Wirtschaft. Und schon gar nicht für die hart arbeitenden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in diesem Wirtschaftsbereich.
- Deutsche Unternehmen sind erfolgreiche Vorreiter technologischen Fortschritts, gerade auch im Umweltbereich. Das darf angesichts eines Einzelfalls nicht aus dem Auge verloren werden.
- Es muss nun darum gehen, möglicherweise verlorenes Vertrauen wieder zu gewinnen. Dafür muss der Vorgang umfassend, gründlich und rückhaltslos aufgeklärt und die Verantwortlichkeiten festgestellt werden.

### *Aufklärung der Abgasaffäre*

- Bei der Manipulation der Software des Emissionskontrollsystems bei bestimmten VW-Dieselfahrzeugen handelt es sich um einen äußerst gravierenden Vorgang. Die missbräuchliche Anwendung von Software zur Beeinflussung von Testergebnissen ist nicht akzeptabel und wird nicht toleriert.
- Die Vorgänge rund um die Dieselmotoren von Volkswagen müssen deshalb rasch, vollständig, vorbehaltlos und transparent aufgeklärt werden. Alles muss auf den Tisch. Das hat die Bundesregierung gegenüber Volkswagen klargestellt.

- Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat umgehend nach Bekanntwerden der Vorwürfe eine Untersuchungskommission eingerichtet. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurde angewiesen, neben spezifischen Nachprüfungen des Emissionsverhaltens der betroffenen VW-Fahrzeuge auch Fahrzeuge anderer deutscher und internationaler Hersteller zu prüfen.
- Der VW-Konzern hat seine Bereitschaft zur uneingeschränkten Kooperation mit den Behörden erklärt. Das Unternehmen hat zugesichert, dass die Ermittlungen konsequent und mit Hochdruck vorangetrieben werden und hat hierfür auch eine externe Anwaltskanzlei hinzugezogen.
- Volkswagen wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit Frist zum 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt.
- Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat am 15.10.2015 gegenüber Volkswagen eine rechtsverbindliche Anordnung zum verpflichtenden Rückruf der von der Softwaremanipulation in Deutschland betroffenen Dieselfahrzeuge erlassen. Die fragliche Software ist eine nach EU-Recht unzulässige Abschaltvorrichtung nach UN/ECE-Regelungen und nach den Bestimmungen der VO (EG) Nr. 715/2007.
- Von dem verbindlichen Rückruf betroffen sind rd. 2,4 Mio. VW-Fahrzeuge, für die das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Typgenehmigung erteilt hat. Damit ist sichergestellt, dass alle diese Fahrzeuge in den Werkstätten vorgeführt werden müssen. Die unzulässige Abschaltvorrichtung ist von Volkswagen zu entfernen und die Einhaltung der Abgasgrenzwerte nach diesem Eingriff ist durch Nachweise zu belegen. Die von Volkswagen beabsichtigten konkreten Lösungen für die Mängelbehebung und die durchzuführenden Rückrufaktionen sind vom KBA zu genehmigen. Die Mängelbeseitigung soll im Januar 2016 starten und voraussichtlich bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

#### *Zur Bedeutung der Volkswagen-Thematik für andere EU-Mitgliedstaaten*

- Der VW-Konzern ist einer der führenden Automobilhersteller weltweit und der größte Automobilproduzent Europas. Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung der aktuellen Debatte auch für Produktionsstandorte und Zulieferbetriebe in anderen EU-Mitgliedstaaten bewusst.

- Wir nehmen die Sorgen ernst, die aus der volkswirtschaftlichen Bedeutung des VW-Konzerns für andere EU-Mitgliedstaaten erwachsen. Wichtig ist, die Affäre schnell aufzuklären und das Vertrauen in das Unternehmen und seine Produkte wieder herzustellen. Hierfür wird sich die Bundesregierung mit ganzer Kraft einsetzen.

#### *Zur Bedeutung der Dieselsechnologie und realistischerer Testverfahren*

- Der Dieselmotor ist und bleibt ein wichtiger Baustein der umweltfreundlichen Mobilität.
- Ohne Dieselfahrzeuge wären wir – sowohl in Deutschland als auch in Europa – heute noch weiter von der Erreichung unserer CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte und der Klimaschutzziele im Verkehrssektor entfernt.
- Dieselmotoren sind nicht nur sehr sparsam im Verbrauch, sondern können mit den heutigen Abgastechnologien auch sauber und umweltfreundlich gefahren werden.
- Seit dem 1. September 2015 müssen alle neuen Dieselfahrzeuge der Fahrzeugkategorie M1 (Pkw) die geltenden strengen Schadstoffgrenzwerte der Euro 6-Grenzwertstufe einhalten.
- Richtig ist aber, dass die Schadstofftests für Dieselfahrzeuge näher an den realen Fahrbetrieb auf der Straße gebracht werden müssen.
- Dafür brauchen wir ein neues Prüf- und Messverfahren. Deshalb unterstützt die Bundesregierung die Verabschiedung entsprechender europäischer Regelwerke [RDE – Real Driving Emissions] noch in diesem Jahr.
- Unabhängig hiervon werden wir uns die geltenden Regelwerke für die Typgenehmigung von neuen Fahrzeugen gemeinsam mit der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten gründlich anschauen und im Ergebnis dessen entscheiden, welche Maßnahmen zur Verhinderung solcher Geschehnisse auf europäischer und nationaler Ebene ergriffen werden sollten.

## Hintergrund (nur intern)

### *Was wird VW vorgeworfen?*

Die US-amerikanische Umweltbehörde EPA (Environmental Protection Agency) hat am 18.09.2015 in einem Brief an Unternehmen des Volkswagen-Konzerns den Vorwurf erhoben, dass Volkswagen die Motorsteuerung bei bestimmten Diesel-Pkw gezielt manipuliert und dadurch EPA-Umweltstandards für bestimmte Luftschadstoffe umgangen haben soll. Danach erkennt eine spezielle Software zur Motorensteuerung anhand bestimmter Parameter, ob das Fahrzeug auf einem Rollprüfstand steht oder sich im realen Straßenverkehr bewegt. Je nach Steuerungsmodus liegen die Stickoxid-Emissionen (NO<sub>x</sub>) der Fahrzeuge höher oder niedriger. Das führt zu ungewöhnlich hohen Abweichungen (um das bis zu 40-fache) zwischen den zu Testzwecken auf den Rollenprüfständen ermittelten NO<sub>x</sub>-Emissionswerten und den im realen Fahrbetrieb festgestellten Emissionswerten.

### *Welche Modelle und wie viele Fahrzeuge sind betroffen?*

Mit der fraglichen Software-Motorsteuerung wurde der Dieselmotor Typ EA 189 (interne VW-Bezeichnung) mit 1.2-, 1.6- und 2.0-Liter-Hubraum und Common-Rail-Direkteinspritzung ausgerüstet. Diese Motoren wurden und werden seit 2009 in etlichen Varianten produziert und in einer großen Zahl von Modellen der Konzernmarken Volkswagen (z.B. Golf, Jetta, Beetle, Passat), Audi (A1, A3, A4, A6, Sportwagen TT sowie die Geländewagen Q3 und Q5), Skoda und Seat verbaut.

Nach VW-Angaben könnten insgesamt bis zu elf Millionen Konzernfahrzeuge weltweit betroffen sein, davon entfallen 5 Mio. auf Fahrzeuge der Konzernmarke Volkswagen. Von der Gesamtzahl wurden bis zu 8,6 Mio. Fahrzeuge in der Europäischen Union (EU28) und bis zu 2,8 Mio. Fahrzeuge in Deutschland in Verkehr gebracht. In den USA sind 482.000 Fahrzeuge betroffen. Neben Pkw sind auch bis zu 1,8 Mio. leichte Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen (Modelle: Transporter, Caddy, Crafter und Amarok) mit den fraglichen Motoren ausgerüstet.

### *Ist die beanstandete Motorsteuerung unzulässig?*

Die VO(EG) Nr. 715/2007 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen (Euro-5 und Euro-6) bestimmt, dass der Hersteller das Fahrzeug so ausrüsten muss, dass das Emissionsverhalten des Fahrzeugs (auch) unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Nach Art. 5(2) ist die Verwendung von sog. Abschalt einrichtungen („defeat devices“), die die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringern, grundsätzlich unzulässig. Abschalt einrichtungen sind Konstruktionsteile, die bestimmte Betriebsparameter des Fahrzeugs messen, um Teile des

Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren.

Abschalteinrichtungen sind nur dann ausnahmsweise zugelassen, z.B. wenn sie den Motor vor Beschädigungen schützen und einen sicheren Betrieb des Fahrzeugs gewährleisten sollen. Beides ist im Fall der EA 189 EU5-Motoren des VW-Konzerns nicht einschlägig.

Die Verwendung von Abschalteinrichtungen ist auch in den USA grundsätzlich unzulässig. Allerdings unterscheiden sich die dortigen Regeln der Abgasmessung und Typgenehmigung von den Regeln in der EU.

### *Was tut die Bundesregierung?*

Wichtig ist eine umfassende, rückhaltlose und transparente Aufklärung des Sachverhaltes. Die Bundesregierung hat Volkswagen deshalb aufgefordert, den gesamten Vorgang schnell und restlos aufzuklären.

Am 22.09.2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) eine Untersuchungskommission unter Leitung von StS Odenwald berufen, die mit Fachleuten des BMVI und des KBA besetzt ist und von wissenschaftlichen Experten begleitet wird. Diese Kommission hat Gespräche mit Volkswagen und der Automobilindustrie sowie mit der US-amerikanischen Umweltbehörde EPA geführt. Volkswagen hat zugesagt, die Arbeit der Kommission vollumfänglich zu unterstützen und bei der Aufklärung mitzuwirken.

Das BMVI hat am 21.09.2015 das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) angewiesen, bei Fahrzeugen Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter vorzunehmen (erstreckt sich auf VW-Modelle sowie auf Modelle anderer Hersteller aus dem Inland und Ausland). Bei den Tests werden die in Frage stehenden Modelle auf dem Rollenprüfstand und im Realbetrieb auf der Straße geprüft. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden diese der EU-Kommission und den europäischen Verkehrsministern zur Verfügung gestellt.

Volkswagen wurde vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens Volkswagen fristgerecht dem KBA vorgelegt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat am 15.10.2015 gegenüber Volkswagen eine rechtsverbindliche Anordnung zum verpflichtenden Rückruf der in Deutschland von der Softwaremanipulation betroffenen Dieselfahrzeuge erlassen. Die fragliche Software ist eine nach EU-Recht unzulässige Abschalteinrichtung nach UN/ECE-Regelungen und nach den Bestimmungen der VO (EG) Nr. 715/2007.

Von dem Rückruf betroffen sind rd. 2,4 Mio. VW-Fahrzeuge, für die das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Typgenehmigung erteilt hat. Die unzulässige Abschalteinrichtung ist von Volkswagen zu entfernen und die Einhaltung der Abgasgrenzwerte nach diesem Eingriff ist durch Nachweise zu belegen. Die von Volkswagen beabsichtigten konkreten Lösungen für die Mängelbehebung und die durchzuführenden Rückrufaktionen sind vom KBA zu genehmigen. Die Mängelbeseitigung soll im Januar 2016 starten und voraussichtlich bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

### *Was tut Volkswagen?*

Der VW-Konzern hat zugesagt, den „Sachverhalt“ schnell und transparent vollumfänglich aufzuklären. Hierzu hat Volkswagen auch eine externe Anwaltskanzlei hinzugezogen. Das Unternehmen hat seine Bereitschaft zur uneingeschränkten Kooperation mit den Behörden erklärt.

Volkswagen hat erklärt, dass man mit Hochdruck daran arbeite, die festgestellten Abweichungen zwischen den auf dem Prüfstand ermittelten Emissionswerten und den im Realbetrieb festgestellten Emissionswerten „mit technischen Maßnahmen“ zu beseitigen.

Der VW-Konzern hat dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) am 07.10.2015 einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorgelegt. Darin wird detailliert dargelegt, wie die mit dem manipulierten Dieselmotor EA 189 ausgerüsteten Fahrzeuge wieder in Übereinstimmung mit ihrer früher erteilten Typgenehmigung und der VO (EG) Nr. 715/2007 (Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen) gebracht werden sollen. Um die erforderlichen Abhilfemaßnahmen durchzuführen, werden die Fahrzeuge in die Werkstätten gerufen. Die Beseitigung der Mängel in den bis zu 2,8 Mio. in Deutschland betroffenen Fahrzeugen wird sich Angaben von Volkswagen mindestens bis Ende 2016 hinziehen. Die von Volkswagen vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen werden Schritt für Schritt von den zuständigen Behörden und dem KBA geprüft. Die Umsetzung des Maßnahmenplans wird vom KBA eng überwacht werden.

Alle VW-Konzernmarken haben nationale Internetseiten geschaltet, wo sich Kunden über den aktuellen Stand der Dinge fortlaufend informieren können. Die betroffenen Kunden werden in Kürze von Volkswagen informiert, dass das Abgasverhalten ihres Fahrzeugs nachgebessert werden muss. Volkswagen hat erklärt, die Kosten für die Durchführung der notwendigen Abhilfemaßnahmen zu übernehmen.

### *Zur wirtschaftspolitischen Bedeutung*

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Automobilhersteller weltweit und der größte Automobilproduzent Europas. Im Jahr 2014 lieferte VW 10,2 Mio. Kraftfahrzeuge aus. Der Pkw-Weltmarktanteil betrug 12,9 Prozent. In Westeuropa stammt mehr als ein Viertel aller neuen Pkw (25,1 Prozent) aus dem Volkswagen Konzern. Der Umsatz des Konzerns belief sich im Jahr 2014 auf 202 Milliarden Euro.

Der Volkswagen-Konzern ist auch ein zentrales Unternehmen für Deutschland. Das Unternehmen kann auf eine lange Reihe von beeindruckenden Innovationen und großen Erfolgen zurückblicken. Die ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten des VW-Konzerns beliefen sich im letzten Jahr auf 11,5 Mrd. EUR. Das Unternehmen ist damit einer der wichtigsten deutschen Innovationstreiber, insbesondere auch im Bereich der Entwicklung neuer Antriebskonzepte. Seine knapp 600.000 Beschäftigten, davon rd. 271.000 in Deutschland und rd. 465.000 in Europa, stehen für Leistungsbereitschaft, Qualitätsorientierung und Hingabe.

Es ist offensichtlich, dass die aktuellen Vorgänge rund um die Manipulation von Dieselfahrzeugen das Unternehmen in der nächsten Zeit sehr belasten werden. Der finanzielle und wirtschaftliche Schaden für den VW-Konzern kann derzeit nicht

verlässlich abgeschätzt werden. Wichtig ist, die Affäre schnell aufzuklären und das Vertrauen in das Unternehmen und seine Produkte wieder herzustellen.

Die Auswirkungen auf die deutsche Volkswirtschaft sind gegenwärtig noch nicht sicher vorhersagbar. Alle müssen jetzt dazu beitragen, dass die Dachmarke „Made in Germany“ keinen Schaden nimmt. Das ist eine permanente Aufgabe der Wirtschaft und der Politik.

### *Zur Dieselmotor-Technologie, Auswirkungen auf CO<sub>2</sub>-Klimaziele*

Rund 47 % aller in Deutschland produzierten Pkw sind mit einem Dieselmotor ausgestattet; das entspricht jährlich rund 2,6 Mio. Fahrzeugen (im Durchschnitt der letzten 5 Jahre). In Europa ist der Anteil der Dieselmotoren an den Neuzulassungen sogar noch höher. Nach vorläufigen Berechnungen hängen in Deutschland über 70.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt von der Herstellung von Diesel-Fahrzeugen und Dieselmotoren für Kraftfahrzeuge ab.

Ein Dieselfahrzeug stößt aufgrund technisch-physikalischer Eigenschaften des Kraftstoffs deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen je Kilometer aus als ein Fahrzeug mit Ottomotor. Dieser spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionsvorteil und der in den letzten Jahren stark gestiegene Anteil von Dieselfahrzeugen an den Neuzulassungen haben sich positiv auf die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt der Neuwagenflotte in Deutschland und in Europa ausgewirkt. Ohne Dieselfahrzeuge wären wir – sowohl in Deutschland als auch in Europa – heute noch weiter von der Erreichung unserer CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte und der Klimaschutzziele im Verkehrssektor entfernt.

Dieselmotoren sind nicht nur äußerst sparsam im Verbrauch, sondern können mit den heutigen Abgastechnologien auch sauber und umweltfreundlich gefahren werden. Alle aktuellen Neuwagen mit Dieselmotoren müssen die seit 1. September 2015 geltenden Schadstoffgrenzwerte der Euro-6-Norm erfüllen. Es wäre falsch, wenn unter dem gegenwärtigen Eindruck eine wichtige Technologie wie die Dieselmotor-Technologie in Misskredit gebracht würde. Abgastests bei Dieselfahrzeugen müssen näher an den Realbetrieb auf der Straße herangebracht werden. Dafür brauchen wir jetzt ein neues Prüf- und Messverfahren.

### *Abgasmessung optimieren*

Die aktuell gültigen europäischen Abgasprüfverfahren für Pkw müssen überarbeitet werden; das ist allerdings kein neues Thema. Bereits seit dem Jahr 2011 arbeitet die Europäische Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten an neuen Regelungen. Neue Abgasmessungen auf der Straße unter normalen Fahrbedingungen (RDE) sollen die Unterschiede zwischen den im Rahmen der Typgenehmigung ermittelten und den im realen Fahrbetrieb gemessenen Emissionswerten verringern.

Die Bundesregierung unterstützt die Verabschiedung entsprechender europäischer Regelwerke – RDE-Abgasmessung im realen Straßenbetrieb („real driving emissions“) – noch in diesem Jahr. Der Regelungsvorschlag sieht eine Prüfung mit mobilen Messgeräten vor („PEMS“ – Portable Emission Measurement System) auf der Straße vor.

### *Wie werden Fahrzeuge in Europa typgenehmigt?*

Für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen der Fahrzeugkategorien M, N und O ist die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG maßgeblich. Sie bestimmt, dass für die Messung der Schadstoffemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Euro-5, Euro-6) anzuwenden ist. Die Abgasmessungen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens werden von unabhängigen Prüflaboren und Gutachtern vorgenommen und testiert. Die europäischen Typgenehmigungsbehörden (in DEU: Kraftfahrt-Bundesamt, KBA) erteilen auf dieser Grundlage die Typgenehmigung. Mit der Typgenehmigung bestätigt die Behörde, dass der Fahrzeugtyp die Vorschriften einhält. Die Fahrzeuge müssen mit der vom Hersteller auszustellenden Übereinstimmungsbescheinigung (CoC - certificate of conformity) europaweit anerkannt und zugelassen werden.

Der Genehmigungsinhaber muss stets genehmigungskonform produzieren.

### *Sanktionen, Entschädigungszahlungen*

Spekulationen um mögliche Regressforderungen und Steuerrückforderungen sollten vermieden werden.

Unklar ist insbesondere noch, welche Auswirkungen die von Volkswagen angekündigten Abhilfemaßnahmen für die zugesicherten Eigenschaften der betroffenen Fahrzeuge haben werden. Nur wenn die Kaufsache auch nach der Abhilfe mangelhaft ist, kann der Käufer den Kaufpreis mindern oder vom Vertrag zurücktreten.

Die im Zuge der Ermittlungen betreffend die VW-Softwaremanipulation oft zitierte Sammelklage entsprechend den Vorbildern aus dem anglo-amerikanischen Rechtskreis ist der deutschen Zivilprozessordnung in dieser Form fremd. Das deutsche Kaufrecht ist vielmehr geprägt von einem austarierten System der Risikoverteilung zwischen Käufer und Verkäufer.

Bevor die Frage beantwortet werden kann, ob früher gewährte staatliche Subventionen zugunsten des VW-Konzerns und/oder Förderungen beim Kauf bestimmter Neufahrzeuge möglicherweise zu Unrecht gewährt wurden, muss zunächst der Sachverhalt restlos aufgeklärt und rechtlich bewertet worden sein. Das ist derzeit noch nicht der Fall.