

Audi-Abgasskandal im neuen Licht, Behörden wirken angepasst

von: Willy Sabautzki, 18.07.2019



2007 | Sebastian Piedoux, Flickr | CC BY-NC 2.0

Umfangreiche Insider-Informationen über das Vorgehen bei Audi bei der Entwicklung von Diesel-Motoren lassen den Einsatz nicht genehmigter Abgas-Abschalteinrichtungen, der in den USA im Jahr 2015 den Stein ins Rollen brachte, in einem komplett neuen Licht erscheinen. Die Filmemacher Arne Meyer-Fünffinger, Josef Streule und Lisa Wreschniok beziehen sich in ihrem Report „Der Fall Audi“ auf Dokumente, Protokolle und Interviewaussagen, die dem Bayerischen Rundfunk und dem Handelsblatt von Audi-Mitarbeitern zugespielt wurden. Das neue Licht ist so grell, dass die Staatsanwaltschaft II in München sich der Sache annehmen musste. Dabei spielt die involvierte Behörde, das Kraftfahrt-Bundesamt, KBA, die oberste Aufsichtsbehörde für die Zulassung und Genehmigung für die Produktion neuer PKW eine nicht unerhebliche Rolle. Das KBA ist ebenso zuständig für die Überwachung der europaweit gültigen Schadstoff-Emissionen der für den Straßenverkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge. Die Öffentlichkeit ist darüber über Jahre hinweg nicht ausreichend informiert worden. Viel schlimmer noch, sie ist durch die Nichtwahrnehmung einer Aufsichtspflicht dieser Behörde von den Täuschungsmanövern von Audi nicht geschützt worden.

Mit dem Lösungswort „Defeat Device“ beginnt die einmalige Geschichte des Abgasskandals von Audi schon in 2003. Abschaltreinigungsanlagen können mit Abschalteinrichtungen „Defeat Device“ versehen werden, die unter bestimmten Betriebsbedingungen für Motorenteile der Abgasreinigung außer Funktion setzen, um den sicheren Betrieb unter Inkaufnahme erhöhter Abgaswerte aufrecht zu erhalten.

„Erlkönig“ - ein frei zitiertes Gedicht nach Goethe zu Beginn der Manipulation im Jahr 2003

Frei nach Goethes Erlkönig beschreibt ein Softwareentwickler von Audi im Jahr 2003, wie die Behörden in den USA bei der Entwicklung von schadstoffreichen Automobilen getäuscht werden sollen:

Defeat Device, komm her zu mir!
Gar schöne Spiele spiel ich mit Dir;
Manch' Schweinerei liegt auf der Hand,
die ich will verdecken mit nem Hystereseband.

ARD (2019): Der Fall Audi

Eine Abschaltvorrichtung - „Defeat Device“ - kam offensichtlich bereits 2003 in den Audi-Diesel-Fahrzeugen zum Einsatz. Aus den Dokumenten, die dem Bayerischen Rundfunk und dem Handelsblatt unlängst zugespielt wurden, geht hervor, dass durch den Einsatz der so genannten vier Punkte-Strategie (vier Abgasmanipulationsvarianten pro Diesel-Motorsteuerung) mit vollem Wissen des Audi-Managements und der obersten Heeresleitung von VW der Verkauf von Dieselmotoren mit nicht genehmigten Abschaltvorrichtungen für die Schadstoffregulierung über Jahre hinweg betrieben wurde. **Betroffen sind davon Dieselfahrzeuge, die unter falschen Verbrauchs- und Emissionsangaben an Audi-Kunden sowohl in den USA als auch in Deutschland ausgeliefert wurden.**

Zur Erinnerung: die US-Umweltbehörden hatten 2015 bei einem zugelassenen Audi die Manipulation an der Motorensteuerungs-Software festgestellt: die getesteten Diesel-Fahrzeuge wiesen einen um das 18-fache überhöhten Ausstoß der gesundheitsschädlichen Stickoxide auf.

Audi hatte sich zum Ziel gesetzt, den „saubersten Diesel der Welt“ auf dem US-Markt einzuführen, um Wettbewerbsvorteile gegenüber dem strategischen Konkurrenten Mercedes zu managen. Wie sich herausstellte, waren die Techniker in der Entwicklungsphase mehrfach auf das Management zugegangen, mit dem Hinweis, dass die harten Schadstoff-Auflagen im US-amerikanischen Markt für einen konkurrenzlosen Dieselmotor technisch nicht möglich seien (1, 2).

Schon vor dem Anlauf des Marketing-Knallers „Sauberster Diesel der Welt“ wandte sich ein Entwickler an das Management mit der Aussage: „**Ganz ohne Bescheißen werden wir es nicht schaffen.**“ Seiner Einschätzung nach waren die Vorgaben der Konzernleitung nicht umsetzbar. Für den US-amerikanischen Markt wäre zur Schadstoffneutralisierung für die Einspritzung von synthetischem Harnstoff, AdBlue, ein Zusatz-Tank von ca. 30 Litern erforderlich gewesen. Das wäre aber zu keinem Zeitpunkt der Entwicklung möglich gewesen. Audi verfolgte das Ziel, die bereits bei LKW angewandte AdBlue-Technik einer massiven Einspritzung von Harnstoff zur Schadstoffneutralisierung auch bei PKW anzuwenden.

Die Maßlosigkeit in der Konzernstrategie

Nach dem Prinzip der niederlagenlosen Methode durfte die Eroberungsstrategie für den Audi-sauberen Diesel nicht scheitern. Aus diesem Grunde war eine Software-Manipulation unvermeidbar. Aus der Not geboren entwickelten die beauftragten Ingenieure eine zwei Modi-Technik, die ein softwaretechnisches Umschalten vom Prüfstandbetrieb („Effizienzmodus“ - Einhaltung der Grenzwerte durch ausreichende Einspritzung von AdBlue) und auf den regulären Fahrbetrieb („Sparmodus“, eine Mengenbegrenzung der AdBlue-Einspritzung“) ermöglichte. Zusammengefasst: Die

AdBlue-Einspritzung wird im Fahrbetrieb durch die Software der Motorensteuerung einfach abgeschaltet. Das in der Automobilbranche unter dem Begriff „Cycle Beating“ bekannte Verfahren der illegalen Abgasregulierung bezeichnet der Wirtschaftskorrespondent Jack Ewing, New York Times, als eindeutig illegal und ein Verstoß gegen die Abgasgesetze in den USA und in der EU. [Nach seinen Worten hat Audi damit bewusst gegen bestehende Gesetze verstoßen.](#)

Die Markteinführung der besagten Diesel-Modelle erfolgte ab 2008 auch in Deutschland, ohne großen Zusatztank. Prof. Martin Führ von der Hochschule Darmstadt, benannter Sachverständiger im Abgas-Untersuchungsausschuss, bezeichnete in einem Interview mit den Verfassern des o.g. Reports diese Vorgehensweise als höchst manipulativ und Verstoß gegen die Emissionsschutz-Vorgaben der USA und der EU. Nach den der Presse zugespielten Unterlagen gab es noch in 2013 unmissverständliche Warnungen von Technikern an die Konzernleitung, man könne mit den illegal betriebenen Abschaltvorrichtungen auffliegen. [Konzernleitung, obere Führungskräfte, Ingenieure der beteiligten Abteilungen waren offensichtlich unmissverständlich über die Audi-Methode des Betrugs am Kunden informiert.](#) Unrechtsbewusstsein? In einem profitorientierten Kapitalunternehmen ein „No-Go“.

Im September 2015 flog der Diesel-Betrug in den USA auf. [Der Diesel-Skandal in den USA kostete den VW Konzern bisher rund 25 Mrd. Euro.](#) Die „Defeat Device“-Technik wird von Audi auch an die Konzernbeteiligten VW und Porsche weitergereicht. Das KBA stellt im Jahr 2015 bei einem Modell von Volkswagen zu große Schadstoff-Emissionen fest, gibt sich aber, nach den zitierten Geheimdokumenten, mit einer windelweichen Erläuterung der zu hohen Abgaswerte und einem freiwilligen Software Update durch Audi zufrieden. Audi erhielt keinerlei verstärkte Auflagen, die zu hohen Schadstoffemissionen bei verkauften Diesel-Fahrzeugen zu beseitigen. Der damalige Verkehrsminister Alexander Dobrinth ließ die Öffentlichkeit wissen, außer VW habe kein anderer Hersteller in dieser Angelegenheit betrogen.

Audi fühlte sich „reingewaschen“ und erklärte in 2016 seinen Kunden in Deutschland gegenüber, dass große Fahrzeuge von den aufgedeckten Verfehlungen nicht betroffen seien. Verblüffend hingegen wies das KBA im Dezember 2017 Audi an, dass „alle unzulässigen Abschaltvorrichtungen entfernt werden“ müssten. Die Deutsche Umwelthilfe, DUH hatte in Zusammenarbeit mit dem externen Abgasexperten Axel Friedrich gleich vier verschiedene Manipulationsvarianten in Audi-Diesel nachgewiesen. Den veröffentlichten Geheimdokumenten ist zu entnehmen, dass Audi-interne Analysen die DUH-Ergebnisse anerkannten: [„Interne Analyse und RDE-Messung bestätigen die Ergebnisse der Deutschen Umwelthilfe.“](#)

Aber wohlgemerkt, Audi verkaufte die besagten Diesel-Fahrzeuge in Deutschland noch bis Anfang Januar 2018 ohne Einschränkung weiterhin an seine Kunden. Erst im Februar 2019, also vor wenigen Wochen, sah sich Audi gezwungen, Kunden des Audi Q5 zur Beseitigung von „Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware“ in eine Vertragswerkstätte zurückzurufen. Nach Aussagen der Filmemacher erscheine Audi mit seiner durch Geldgier getriebenen Manipulationsstrategie, aber auch die Behörden wie das KBA und das Verkehrsministerium in einem komplett neuen Licht. Erst zwei Jahre später, also 2019, prüfte das KBA die Abgaswerte der Diesel-Autos

genauer nach und veranlasst Audi zum Rückruf des Audi A8. Und es wurden mehrere illegal verbaute Abgas-Abschalteinrichtungen ermittelt. Die Öffentlichkeit erfährt davon nur Bruchstücke.

Behörden agieren im Beruhigungsmodus

Wie erbärmlich erscheinen doch die in der Vergangenheit so häufig vorgebrachten Software-Updates durch die Behörden, einschließlich der zuständigen Ministerien. Es wirkt wie eine Beschönigung, wenn nicht gar wie eine Verschleierung technischer Unzulänglichkeit bei diesen grenzwert-überschreitenden Diesel-PKW. Das Bundesverkehrsministerium bestätigte in einer Pressekonferenz nur die Ermittlung einer Abgas-Abschaltvorrichtung, lässt die Öffentlichkeit über den gesamten Abgas-Skandal damit noch immer im Unklaren. Schlimm dabei ist, dass große Diesel-Fahrzeuge mit den verbauten Abgas-Abschalteinrichtungen weiterhin im Fahrbetrieb verbleiben. Das KBA stellte für die besonders umweltschädliche Abschalt-Strategie C dem Hersteller anheim, auf Basis der Freiwilligkeit die manipulierte Software aus der Motorensteuerungs-Software zu entfernen (die vier Abgas-Abschalteinrichtungen werden bei Audi mit A, B, C und D bezeichnet). Bei der Strategie C handelt es sich um die so genannte Motoraufwärmfunktion, die im regulären Fahrbetrieb gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten den Katalysator nicht aktiviert. Somit können Unmengen von gesundheitsschädlichen Schadstoffen in Gegenden, wo sich viele Fußgänger und Radfahrer unter den Verkehrsteilnehmern befinden, ungefiltert in die Luft entweichen. [200.000 Audi-Fahrzeuge der Schadstoff-Klasse EU 6 sind aktuell von einer möglichen Rückrufaktion betroffen.](#)

Behörden und politische Schönfärber schonen Audi. Der Kampf der Verbraucher gegen den mächtigen Autokonzern Audi bleibt offensichtlich ihnen selbst überlassen. Audi hat zur Abwehr von möglichen zivilen Schadensersatzklagen eine Reihe der größten Anwaltskanzleien bereits angeheuert. Die Staatsanwaltschaft II, München hat dem KBA angedroht, wegen versuchter Strafvereitelung zu ermitteln (1, 2, 3).

Wie hoffnungsfroh stimmt doch die Tatsache, dass der Bundesgerichtshof am 04. Juli diesen Jahres die zentrale Rolle der Deutschen Umwelthilfe, DUH im Verbraucherschutz und die Rechtmäßigkeit deren Arbeit bestätigte. Die von den Autokonzernen gegen die DUH erhobenen Vorwürfe gegen die Klagen für „saubere Luft“ sowie die Einhaltung von Abgas- und Klimagasemissionen hat der BGH mit seinem Grundsatzurteil zurückgewiesen. **Darüber sollten Mann und Frau sich nicht nur klammheimlich, sondern richtig freuen.**