

Das Auto-Syndikat

Von Dietmar Hawranek, Frank Dohmen, Der Spiegel, 22.07.2017

Die Diesellaffäre ist kein Versagen einzelner Unternehmen. Sie ist das Ergebnis einer jahrelangen Kungelei deutscher Autohersteller. Audi, BMW, Daimler, Volkswagen und Porsche sprachen sich in mehr als tausend Treffen ab. Die Enttarnung eines Kartells.

Hinter dem Kleinen verbirgt sich mitunter das Große. Hinter dem Mechanismus, mit dem sich ein Cabrioüberdeck auf Knopfdruck öffnet oder schließt, steckt eines der größten Geheimnisse der deutschen Automobilindustrie.

Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen liefern sich einen harten Wettbewerb um die besten Autos. Der hat sie starkgemacht. So lautet die Geschichte, die von den Chefs der Autokonzerne, von Ökonomen und Politikern oft verbreitet wird. Es ist eine Erzählung über die segensreiche Wirkung der Marktwirtschaft, die auf der Konkurrenz der Unternehmen basiert. Doch sie ist falsch. Und dies zeigt sich am Cabrioüberdeck.

Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen haben gerade nicht darum gewetteifert, wer seinen Kunden das beste Überdeck anbieten kann. Im Gegenteil: Die Experten der fünf Autohersteller haben sich in vielen Sitzungen abgestimmt. Sie haben beispielsweise festgelegt, bis zu welcher Fahrgeschwindigkeit man in seinem Auto das Überdeck noch öffnen oder schließen kann.

"Kein Wettrüsten bei den Geschwindigkeiten", hielten sie in einem Protokoll ihrer Sitzung in Bad Kissingen fest. Gegen das Wettrüsten sprächen "Kosten, Gewicht, steigendes technisches Risiko, Crashrelevanz". Ein Softtop soll sich deshalb nur bis 50 Stundenkilometer bewegen lassen. Dies gilt für Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen.

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Es ist eine Absprache, mit der Wettbewerb und Marktwirtschaft außer Kraft gesetzt wurden. Getroffen wurde sie vom "AK Mechanische Anbauteile". Es gibt noch viele, viele weitere Arbeitskreise der fünf deutschen Autohersteller: einen AK Bremsregelsysteme, einen AK Sitzanlage, einen AK Luftfederung, einen AK Kupplung, aber auch den AK Ottomotoren und den AK Dieselmotoren. Darin wurden die großen Themen besprochen und abgesprochen.

Recherchen des SPIEGEL bei Kartellwächtern in Brüssel und Bonn, bei Autoherstellern in Stuttgart, München und Wolfsburg; Gespräche mit aktiven und ehemaligen Managern ergeben ein bislang unbekanntes Bild der wichtigsten deutschen Industriebranche: Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen konkurrieren oft gar nicht mehr. Sie arbeiten heimlich zusammen, ganz eng, so wie man es nur von verschiedenen Töchtern eines einzigen Unternehmens erwarten würde, einer Art Deutsche Automobil AG – oder von einem Kartell.

Sowohl Daimler als auch Volkswagen, Audi und Porsche haben dies gegenüber der EU-Kommission und dem Bundeskartellamt bereits eingeräumt. In einem Schriftsatz vom 4. Juli 2016 erstattet Volkswagen eine Art Selbstanzeige "wegen Beteiligung an mutmaßlichen Kartellverstößen". Danach haben sich Daimler, BMW, Volkswagen, Audi und Porsche "seit vielen Jahren, mindestens seit den 1990er Jahren, bis zum heutigen Tage" über die Entwicklung ihrer Fahrzeuge, Kosten, Zulieferer und Märkte abgestimmt.

Es geht nicht nur um die Gründung eines exklusiven Klubs der Fünf zur Erlangung wirtschaftlicher Vorteile gegenüber der Konkurrenz. Die Geheimabsprachen sind auch zum Nachteil der Kunden, die sich die Fahrzeuge der deutschen Marken auch deshalb zulegen, weil sie hoffen, nur das Beste, was technisch machbar ist, zu bekommen. Aber wie soll das Beste entstehen, wenn die Konkurrenz gebremst ist, wenn die Ingenieure nicht mehr alles geben, um die Ingenieure der anderen Marken auszustechen?

Und dann sind da noch die Millionen Besitzer von Dieselaautos. Auch sie sind Opfer des deutschen Autokartells, auf eine beinahe bizarre Weise. Denn zum ersten Mal lässt sich belegen: Es waren Absprachen dieser fünf Marken, die letztlich dafür

sorgten, dass die Abgase der Dieselfahrzeuge nicht so gut gereinigt wurden, wie es technisch möglich gewesen wäre. Am Anfang stand [das Kartell](#) der Fünf.

Den Schaden haben jetzt die Dieselmotorkäufer. Sie müssen fürchten, dass sie mit ihrem Fahrzeug nicht mehr in die Städte fahren dürfen und dass sie beim Verkauf des Wagens deutliche Einbußen hinnehmen müssen. Auch die Aktionäre zählen zu den Opfern. Strafen für Kartellvergehen schwächen das Unternehmen, an dem sie beteiligt sind, und können zu Kursverlusten führen. Betroffen sind zudem die Lieferanten, wie fast immer bei Kartellabsprachen. Wenn die fünf deutschen Autohersteller sich darauf verständigen, nur bei einem Unternehmen einzukaufen, haben andere keine Chancen auf Aufträge.

Die Absprachen der deutschen Autohersteller dürften einen der größten Kartellfälle der deutschen Industriegeschichte bilden. Sie begannen in den Neunzigerjahren und wurden auf immer mehr Themen ausgeweitet, wohl auch, weil Vergehen gegen das Wettbewerbsrecht in den Chefetagen lange als eher harmlose Regelverstöße galten, vergleichbar mit falschem Parken.

Erst in den vergangenen Jahren ist die EU-Kommission dazu übergegangen, drastische Strafen zu verhängen, wenn Konzerne heimlich ihre Preise oder die eingesetzte Technik abstimmen. 2012 mussten die Hersteller von Bildröhren 1,5 Milliarden Euro zahlen. 2016 wurden Lastwagenhersteller zu einer Strafe von 2,9 Milliarden Euro verurteilt.

Auch dem Autokartell der deutschen Hersteller drohen Milliardenstrafen. Zudem wird das Image der Branche, das schon unter dem Dieselskandal beträchtlich gelitten hat, weiteren Schaden nehmen.

Die Enthüllung des Klubs der Fünf trifft die Unternehmen in einer Phase, in der sie alle Kraft und alle Finanzen eigentlich für anderes benötigen: für den Übergang zur Elektromobilität und den Wandel zu Mobilitätsdienstleistern. In einer Phase, in der sie durch neue Konkurrenten aus dem Silicon Valley und aus China herausgefordert werden.

Jetzt müssen VW und Audi und Porsche und Daimler und BMW erst einmal ihre jüngste Vergangenheit aufarbeiten. Es ist eine mühsame Arbeit, weil die Absprachen

sich auf einen so langen Zeitraum erstrecken und so viele Manager daran beteiligt waren.

Die Entwicklungsexperten der deutschen Autokonzerne besprachen sich "regelmäßig mehrfach im Jahr". Sie trafen sich in Stuttgart, München, Ingolstadt oder Wolfsburg und auf den großen Automobilmessen in Genf, Frankfurt am Main und Paris. Es bestehe "der Verdacht", so erklärt Volkswagen in seinem Schriftsatz auch im Namen von Audi und Porsche, dass es "zu kartellrechtswidrigem Verhalten" gekommen sei.

Wenn ein Autokonzern selbst den "Verdacht" äußert, er habe gegen Gesetze verstoßen, dann müssen die Indizien schon sehr eindeutig sein. Und sie sind es.

Die Abstimmung zwischen Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen funktionierte mitunter besser als die Abstimmung verschiedener Abteilungen innerhalb eines Unternehmens. Die Fachleute der Autohersteller waren in Arbeitskreise und Unterarbeitskreise eingeteilt, aufgegliedert nach den Entwicklungsbereichen "Antrieb", "Aufbau/Karosserie", "Fahrwerk", "Elektrik/Elektronik" und "Gesamtfahrzeug". Die Gruppen wurden, weil fünf Marken beteiligt waren, intern als "5er-Kreise" bezeichnet.

Die Selbstbezeichnung des Volkswagen-Konzerns gewährt einen neuen Blick auf den Dieselskandal und dessen Entstehungsgeschichte. Sie gibt eine überraschende Antwort auf die Frage, warum die deutsche Autoindustrie die Grenzwerte für Dieselautos nur mit Tricks und Täuschungen einhalten konnte, und VW, Audi und Porsche sogar das Mittel des Betrugs einsetzten: Die Hersteller wetteiferten nicht darum, "Vorsprung durch Technik" zu erlangen, indem sie die Abgase effektiv reinigen. Im Gegenteil: Sie schalteten die Konkurrenz auf diesem Gebiet weitgehend aus.

Auf zahllosen Treffen stimmten sie sich darüber ab, wie groß die Tanks für AdBlue sein sollten, ein Harnstoffgemisch, mit dessen Hilfe Stickoxide in die harmlosen Bestandteile Wasser und Stickstoff aufgespalten werden. Große Tanks wären teuer gewesen. Also verständigten sich Daimler, BMW, Audi und Volkswagen

auf kleine Tanks. Die darin enthaltene Menge AdBlue aber reichte irgendwann nicht mehr aus, um die Abgase ausreichend zu reinigen.

Die EU-Kommission prüft den Fall des Autokartells jetzt. Sie hat bei den beteiligten Unternehmen Unterlagen beschlagnahmt und erste Zeugen befragt. Der SPIEGEL hat die beteiligten Unternehmen am Mittwoch dieser Woche ausführlich zu den Kartellvorwürfen befragt.

BMW erklärt: "Wir bitten Sie um Verständnis dafür, dass wir Ihren umfangreichen Fragenkatalog nicht abarbeiten. Wir beteiligen uns an derartigen Spekulationen nicht."

Daimler teilt mit: "Bitte haben Sie Verständnis, dass wir uns grundsätzlich nicht zu Spekulationen äußern."

Volkswagen schreibt: "Zu den von Ihnen genannten Spekulationen und vermuteten Sachverhalten äußern wir uns nicht."

Bei der Aufklärung des Autokartells steht den Kartellwächtern eine Sisyphusarbeit bevor. Es gab über 60 Arbeitskreise, in denen die Autohersteller zusammengearbeitet haben. "Wir gehen davon aus", schreibt Volkswagen in seiner Mitteilung an die Behörden, "dass in den vergangenen fünf Jahren über 1000 entsprechende Sitzungen stattgefunden haben."

Über 60 Arbeitsgruppen, über 1000 Sitzungen.

An dieser Stelle muss man vielleicht kurz innehalten. Wie bitte? Was war da los in der Branche, die jahrzehntelang als Symbol für die Stärke der deutschen Industrie galt? Haben die Chefs der Autokonzerne nicht immer wieder erzählt, wie toll der Wettbewerb gerade der deutschen Hersteller untereinander sei?

Daimler-Boss Dieter Zetsche sagte, dass sich Audi, BMW und Mercedes im Premiumgeschäft weltweit rund 80 Prozent der Marktanteile teilten, sei auch darauf zurückzuführen, dass "wir uns jeden Tag als Nachbarn auf den Füßen stehen. Insofern ist Wettbewerb etwas unheimlich Gutes". BMW-Chef Harald Krüger sagte: "Dieser Wettbewerb spornt uns immer wieder zu Spitzenleistungen an." VW-Boss Matthias Müller lobte den Wettstreit der Marken. Und Audi-Chef Rupert Stadler sagte, der Wettbewerb habe "uns allen einen technologischen Vorsprung beschert".

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

War das alles nur Show?

Natürlich gibt es noch Wettbewerb der deutschen Hersteller untereinander. Jeder strebt danach, dass sein neues Modell entweder das komfortabelste oder das sportlichste Fahrwerk hat. Jeder will ein besonders sicheres Fahrzeug konstruieren, das bei Crashtests gut abschneidet. Und jeder will vorn sein, wenn es darum geht, das erste völlig autonom fahrende Auto anzubieten.

Es gibt Fälle, in denen die deutschen Hersteller ganz offiziell zusammenarbeiten. So kaufen Mercedes-Benz und BMW bestimmte Autoteile gemeinsam ein. Das ist erlaubt, wenn sie nicht wettbewerbsrelevant sind, wenn sie nicht den Unterschied zwischen einem BMW und einem Mercedes ausmachen, Scheibenwischerblätter beispielsweise.

Aber jenseits dieser bekannten Zusammenarbeit haben die Konzerne offenbar über Jahre hinweg in ihren 5er-Kreisen heimlich, heimlich den Konkurrenzkampf auf vielen Gebieten der Fahrzeugentwicklung ausgeschaltet – und damit gegen das Grundprinzip der Marktwirtschaft verstoßen.

Das hat sich bereits gerächt, auf dramatische Weise. Der Dieselskandal wäre ohne die Absprachen der deutschen Autohersteller nicht so und vielleicht gar nicht entstanden. Er ist nicht das Werk einiger weniger krimineller Manager im Volkswagen-Konzern, sondern letztlich das Ergebnis heimlicher Absprachen der gesamten deutschen Automobilindustrie. Über erste Hinweise auf Absprachen hatte der SPIEGEL bereits berichtet (28/2017).

Seit 2006 stimmen die Konzerne sich auf zahllosen Treffen und Telefonkonferenzen ab. Es gab Tagesordnungen und Protokolle. Und über die Vertraulichkeit wurde gelegentlich gespottet. In einer Audi-Mail heißt es: "Hallo zusammen, anbei der ‚geheime‘ Termin in München."

Ausgangspunkt war die Diskussion um den Anstieg des Treibhausgases CO₂ und die daraus resultierende Erderwärmung. Die Forderung nach einer Begrenzung des CO₂-Ausstoßes wurde weltweit lauter. In die Kritik geriet nach der Schwerindustrie und den Energieerzeugern auch die Automobilindustrie.

Ein japanischer Hersteller hatte eine Antwort darauf. Toyota hatte bereits Fahrzeuge mit einem Hybridantrieb im Angebot. Ein klassischer Verbrennungsmotor wird dabei von einem Elektromotor unterstützt. Treibstoffverbrauch und damit CO₂-Ausstoß sinken beträchtlich. Die Technik galt als richtungweisend. Die EU-Kommission unter dem damaligen Präsidenten José Manuel Barroso diskutierte sogar, eine verbindliche Quote für Hybridantriebe vorzuschreiben.

Die deutsche Autoindustrie hatte auf diesem Feld nichts Vergleichbares vorzuweisen. Sie setzte stattdessen auf die mehr als hundert Jahre alte Dieselsechologie. Der Selbstzünder, der weniger CO₂ ausstößt als ein Benziner, sollte ihre Antwort auf den Klimawandel werden.

Doch der Diesel hat einen Nachteil. Er produziert Stickoxide, die vor allem in den Innenstädten die Luft vergiften. Die Stickoxidgrenzwerte sollten verschärft werden. Behörden in den USA drohten damit, großen Modellen von Daimler oder Audi keine Zulassung mehr zu erteilen. Wohl auch deshalb entschlossen sich die fünf Hersteller, in die Offensive zu gehen. "Clean Diesel" hieß das Motto. Der Stickoxidausstoß sollte mit einer Technologie verringert werden, die seit Längerem bereits in Lkw zum Einsatz kam, der Einspritzung von Harnstoff.

Es begann allerdings kein Wettlauf zwischen Daimler, BMW, Audi und Volkswagen, wer diese Technik am schnellsten und besten in seinen Modellen einsetzt. Die Entwickler machten, was sie schon so häufig getan hatten: Sie besprachen das Thema ausführlich in ihren Arbeitskreisen.

Ihr Augenmerk lag darauf, die unterschiedlichen Entwicklungen der einzelnen Hersteller zu harmonisieren. Eine Bestandsaufnahme hatte ergeben, dass jeder Hersteller unterschiedlich große Tanks für AdBlue hatte. Ein Unding, befand der Arbeitskreis der Fahrwerksleiter auf einem Treffen in Sindelfingen am 5. April des Jahres 2006. Man brauche hinsichtlich der Tankgrößen unbedingt ein "abgestimmtes Vorgehen", heißt es in einem Protokoll. Es könne nicht sein, dass jeder Hersteller bei dieser Frage einfach mache, was er wolle.

Die Erregung des Fahrwerksleiters hat einen Grund: Der Tank, ein simples Plastikteil, erfüllt eine zentrale Funktion bei der Reinigung der Stickoxide. Je größer er

ist, desto mehr AdBlue kann eingespritzt werden. Desto besser können die Stickoxide reduziert werden. Desto seltener muss der Autofahrer den Stoff nachtanken. Das sind die Vorteile eines großen Tanks. Er würde es erleichtern, auch strengere Grenzwerte für Stickoxide einzuhalten, und das nicht nur auf dem Teststand, sondern auch auf der Straße.

Doch der große Tank hat auch Nachteile. Er ist teurer als ein kleiner, und er benötigt mehr Platz. Deshalb sträubten sich die Vertriebsexperten dagegen. Sie wollten den Raum lieber für die Lautsprecher feiner Stereoanlagen nutzen, die man den Kunden als teure Extras verkaufen kann.

Einig waren sich die Manager der deutschen Autokonzerne schnell, dass es sinnvoll sei, sich abzustimmen. Sollte die AdBlue-Einspritzung die Technik der Zukunft werden, dann würden bald Millionen Plastiktanks samt Pumpe und Halterung in die Fahrzeuge eingebaut. Die Unternehmen könnten, wenn sie sich auf eine Tankgröße verständigten, "bis zu 80 Euro pro Fahrzeug" sparen. So hat es der Arbeitskreis in einer Präsentation festgehalten.

Die Größe der Tanks und die damit verbundene Dieselstrategie der Hersteller wurde zu einem Dauerthema in den Arbeitskreisen. Eine erste Grundsatzentscheidung fiel bereits im April 2006. Die Entwicklungsleiter beschlossen, die Größe der AdBlue-Tanks in Zukunft zu beschränken. Für Europa, heißt es in einer entsprechenden Mail des Volkswagen-Konzerns, sollten nach Absprache AdBlue-Tanks mit einer "Zielgröße von 17 bis 23 Liter" entwickelt werden. Wenn irgendwie möglich, sollten sie von lediglich zwei Herstellern produziert werden und von den Kunden nicht nachgefüllt werden müssen.

Doch an diese erste Vorgabe schienen sich die Autohersteller noch nicht sonderlich gebunden zu fühlen. Im Oktober des darauffolgenden Jahres trafen sich die Entwicklungsleiter der Konzerne zum gleichen Thema. Audi hatte eine Übersicht aller im Kartell vorhandenen Tankgrößen erarbeitet.

Danach wurden von Daimler, Audi, VW und BMW im Jahr 2007 Tanks mit Volumina "zwischen 17 und 35 Litern" eingebaut. Daraus ergäben sich "Reichweiten zwischen 16 000 und 30 000 Kilometern", heißt es in dem Papier. Nicht einmal auf

einen einheitlichen Hersteller der Tanks habe man sich bislang verständigen können, rügen die Manager. Deshalb gebe es "dringenden Abstimmungsbedarf zwischen den Häusern. Eine einheitliche Eskalationslogik ist abzustimmen", heißt es im Protokoll der Sitzung. Damit nichts schiefgeht, wurden die Verantwortlichen für die weiteren Schritte benannt: "Zuständig sind erstens: Herren Antriebsleiter und zweitens: Herren Fahrwerksleiter."

Tatsächlich machten die Herren Druck. Nach mehreren Treffen, Telefonaten und Mails einigten sich Daimler, Audi, BMW und VW im September 2008 auf die Einführung eines Acht-Liter-Tanks für alle Fahrzeuge. Die Argumente waren: leichtes Gewicht, niedriger Preis und genügend Platz für Golfbags im Kofferraum. Kein Kunde sollte verschreckt werden.

Das Problem ist: Mit acht Liter AdBlue kommt man nicht einmal 6000 Kilometer weit, wenn man die Abgase vorschriftsmäßig reinigen will.

Volkswagen teilt der EU-Kommission in seinem Schriftsatz mit, dass an dieser Stelle auch der Vorstand eingeschaltet wurde: "Aus einer Audi-internen Präsentation ergibt sich, dass ein Commitment der deutschen Automobilhersteller auf Vorstandsebene" erreicht wurde.

Mit dem Beschluss zur Einführung der kleinen Tanks wuchsen erste Zweifel, besonders in den für die Fahrzeugzulassung zuständigen Abteilungen. In dieser Phase machten die Zulassungsbehörden in den USA Ärger. Sie verlangten, die Tanks sollten so viel Harnstoff enthalten, dass sie erst bei einer Inspektion nach rund 16 000 Kilometern aufgefüllt werden müssen. Ein Nachtanken zwischen den Inspektionsterminen wollten sie nicht akzeptieren. Sie drohten sogar, die Fahrzeuge nicht mehr zuzulassen.

Die Autobauer reagierten irritiert. Es kam zum Streit zwischen den unterschiedlichen Abteilungen in den jeweiligen Häusern. Und auch in den geheimen Kungelrunden wurde heftig diskutiert. Um die US-Auflagen zu erfüllen, brauchte man bei einem "mittleren AdBlue-Verbrauch ein Mindesttankvolumen von 19 Litern", heißt es in einer von Audi erstellten Unterlage. Das werde auch von Daimler, VW und BMW so gesehen.

Dagegen hielten die eigenen Marketingabteilungen solche Tanks für zu schwer und zu groß. "Diese Zielkonflikte", schreiben die Audi-Manager in einem Papier, müssten "übergreifend" gelöst werden. Auch solle ein "abgestimmtes Zukunftsszenario dringend forciert" werden.

Das gelang schließlich im Juni 2010. Die Marketing- und Vertriebsabteilungen hatten sich durchgesetzt. Die Konzerne einigten sich auf die Einführung kleiner Tanks. In Europa sollte es bei der bereits beschlossenen Zielgröße von acht Litern bleiben. Für die USA waren 16-Liter-Tanks geplant. Audi durfte bei einigen Modellen etwas größere Tanks verbauen.

Mit der Einführung schärferer Umweltauflagen in den USA und in der EU stieg auch die zur Einhaltung der Grenzwerte benötigte Menge AdBlue. Allein durch die geplante Einführung der Euronorm 6, heißt es in einem Bericht des zuständigen Strategiekreises vom März 2011, komme es zu einem "AdBlue-Mehrverbrauch von bis zu 50 Prozent". Das heißt: Die Tanks waren viel zu klein dimensioniert. Denn niemand will den Kunden zumuten, alle 2000 oder 3000 Kilometer an das Auffüllen von Harnstoff erinnert zu werden.

Auf die naheliegende Idee, größere Behälter einzubauen und sich gegenüber den Wettbewerbern mit sauberen Autos zu profilieren, kommt keiner der Akteure. Im Gegenteil. In einer Mail vom Mai 2014 warnt Audi eindringlich vor Alleingängen: Die Erfordernis, immer höhere Mengen AdBlue in den Abgasstrang einzudosieren, könne sich zu einem "Wettrüsten bezüglich der Tankgrößen ausweiten, welches weiterhin tunlichst zu vermeiden ist".

Hätte ein Hersteller einen größeren AdBlue-Tank eingebaut, wären Zulassungs- und Aufsichtsbehörden wohl misstrauisch geworden. Die zu erwartende Frage wäre gewesen, warum die Fahrzeuge dieses einen Konzerns so viel mehr Harnstoff zur Reinigung der Abgase brauchen, wenn die Autos aller anderen angeblich mit deutlich weniger auskommen.

Das wollten die Unternehmen nicht riskieren. Einige von ihnen waren längst dazu übergegangen, Zulassungsbehörden und Kunden über den wahren Schadstoffausstoß ihrer Autos zu täuschen. VW setzte eine Software ein, die erkannte,

wann sich ein Auto auf dem Prüfstand befand und für diese kurze Zeit ausreichend AdBlue einspritzte. Audi nutzte eine ähnliche Software.

US-Behörden deckten diesen Betrug im September 2015 auf. Der Volkswagen-Konzern musste für Strafen, Nachbesserungen der Fahrzeuge und Entschädigungen für Kunden in den USA schon über 20 Milliarden Euro zurückstellen. In Europa fordern Aktionäre und Autobesitzer ebenfalls Milliardenentschädigungen.

Gegen Daimler ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Der Autobauer steht im Verdacht, eine ähnliche Software eingesetzt zu haben. Vergangene Woche kündigten die Stuttgarter an, in Europa drei Millionen Fahrzeuge zum Softwareupdate in die Werkstätten zurückzurufen. Die Abgasreinigung bei den Dieselmotoren soll verbessert werden. Dass sich die Staatsanwaltschaft und die ebenfalls gegen den Konzern ermittelnden US-Behörden damit zufriedengeben, ist kaum zu erwarten.

Die Absprachen beim Diesel sind der spektakulärste Fall, aber nur einer unter vielen, in denen die fünf deutschen Hersteller möglicherweise gegen Kartellrecht verstoßen haben. Das System der Absprachen bezog fast alle Bereiche der Automobilentwicklung mit ein.

Es gab, wie Volkswagen in seinem Schriftsatz an die Kartellwächter mitteilt, einen "Austausch eigener wettbewerbslich sensibler technischer Daten". Die fünf Hersteller hätten gemeinsam "technische Standards" festgelegt und sich abgestimmt, in neuen Fahrzeugen "nur bestimmte technische Lösungen" einzusetzen.

Keiner sollte mit einem neuen Modell den anderen so weit voraus sein, dass diese Probleme mit dem Verkauf ihrer Fahrzeuge bekommen. Wenn ein Hersteller eine bahnbrechende Technik einführt, müssen die anderen in der Lage sein, die Technik auch relativ schnell anbieten zu können.

Es ist in der Branche üblich, die Fahrzeuge der Konkurrenz zu analysieren. Die Hersteller kaufen Autos auf, fahren sie und zerlegen sie mitunter in ihre Einzelteile. Das ist aufwendig und teuer.

Der 5er-Kreis erleichterte sich gegenseitig diese Vergleiche. Die Mitglieder tauschten untereinander Daten aus, beispielsweise über den "Fahrwiderstandskoeffizienten". Dafür zuständig war der "AK Fremdmotorenanalyse".

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Ein Mitarbeiter hielt fest: "Die Devise ‚Geben und Nehmen‘ ist richtig und wird so auch freundschaftlich miteinander im Arbeitskreis gelebt."

Das wäre möglicherweise kartellrechtlich nicht problematisch, wenn alle Autokonzerne Zugang zu diesen Daten bekämen, auch die Konkurrenten aus Frankreich, Italien, Japan und den USA beispielsweise. Doch der deutsche 5er-Kreis wollte unter sich bleiben. Anfragen von Jaguar, Volvo, Renault oder Fiat wurden abgelehnt.

Ganz wohl war dabei nicht allen Mitgliedern des "AK Fremdmotorenanalyse". Ein abgewiesener Hersteller könnte sich beim Kartellamt beschweren, warnte ein Teilnehmer der Kungelrunde. Daimler habe "diese Thematik jetzt vorsichtshalber mal durch ihr Rechtswesen prüfen lassen", schrieb ein VW-Manager in einer Mail: "Die beauftragte Anwaltskanzlei hat daraufhin erhebliche Bedenken ausgesprochen, dass es Probleme geben könnte, wenn tatsächlich ein Wettbewerber eine entsprechende Beschwerde vorbringen würde."

Der Gedanke, dass ihre Absprachen möglicherweise gegen Gesetze verstoßen, kam den beteiligten Managern immer wieder. Der "AK Dieselmotoren" hat für eine Präsentation im September 2011 die letzten beiden Seiten, die von der Entwicklung eines speziellen Sensors handelten, entfernt. Hintergrund dieser Änderung sei eine Rückmeldung aus dem Hause Daimler gewesen. In einer E-Mail heißt es: "Eine Durchsprache der Unterlage mit der Rechtsabteilung ergab starke kartellrechtliche Bedenken."

Als sich der Arbeitskreis am 14. September in Bayreuth traf, wurde laut einer Notiz darüber diskutiert. Der BMW-Vertreter habe gefragt: "Wer hat Interesse, uns eine Kartellverletzung nachzuweisen?" Der Daimler-Mann gab zu Protokoll: "Hauptsächlich Börsenaufsicht". Zudem gebe es bei dem Stuttgarter Hersteller auch noch "konzernunabhängige Prüfer, die auf alles Zugriff haben". Ein anderer Teilnehmer sagte: "Kritisch ist nicht die Abstimmung, dass ein Sensor entwickelt werden muss, sondern die gemeinsame Definition des Lieferanten."

Das war kritisch, aber es ging lange gut, und so konnte die deutsche Autoindustrie weiter "freundschaftlich miteinander" kungeln und mauscheln.

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Auch wenn es nicht immer konfliktfrei zugeht. So heißt es in einer Notiz: "Die Daimler-Vertretung im AK zu Abgasnachbehandlungsthemen lässt nach wie vor zu wünschen übrig."

Kartellrechtlich problematisch waren die Absprachen auch, wenn der 5er-Kreis Informationen über große Lieferanten austauschte. Am 24. September 2013 trafen sich Vertreter der Konzerne des Arbeitskreises "Luftfederung" zum "Austausch Lieferantenperformance". Es ging um ZF, einen der größten Lieferanten der Branche. Das Unternehmen, kritisierte Daimler, sei schlecht in der Abwicklung elektronisch übermittelter Aufträge und nehme Probleme nur unter Druck an. Der Porsche-Vertreter ergänzte: Auch die Angebotsqualität sei schlecht.

Solche Absprachen könnten dazu führen, dass einzelne Lieferanten keine Chance haben, Aufträge von Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen zu erhalten. Auch dies könnte gegen Kartellrecht verstoßen.

Vor lauter Arbeitskreisen verloren die Mitarbeiter gelegentlich den Überblick. Im "AK Kupplung" wurde diskutiert, wann bei einem Fahrzeug die Parksperrung aktiviert wird. Im Protokoll der Sitzung in München wird festgehalten, dass man klären müsste, "ob bereits ‚AK Stillstandsmanagement‘ existiert".

Die einzelnen Fälle, die im Schriftsatz von Volkswagen aufgeführt werden, offenbaren, dass die deutschen Autohersteller in zwei Welten leben: In der einen, der verborgenen, herrscht ein reges "Nehmen und Geben". In der anderen, auf der Bühne der Autoshow, wird so getan, als befinde man sich in einem erbitterten Konkurrenzkampf.

Auf den großen Messen in Paris, Frankfurt, Genf, Detroit und Tokio spotten die Bosse gern über die Modelle der anderen, auch wenn sie sich damit meist nur anonym zitieren lassen. Da sagt ein VW-Vorstand über ein Daimler-Modell: "Der hat Spaltmaße wie ein Lkw." Ein BMW-Entwickler kommentiert einen neuen Audi: "Der sieht schon jetzt so alt aus wie sein Vorgänger." Und ein Mercedes-Manager sagt über einen Volkswagen: "Kaufen Sie lieber einen Škoda, der ist 3000 Euro billiger und besser."

Dass Daimler und Volkswagen mit ihren Meldungen an die Kartellbehörden jetzt einen detaillierten Einblick in diese Praxis gewähren, geschieht nicht freiwillig. Die Konzerne standen unter Druck. Sie mussten die Aufdeckung ihres Syndikats fürchten.

Im Zusammenhang mit Ermittlungen gegen ein Stahlkartell hatte das Bundeskartellamt am 23. Juni 2016 sechs Unternehmen durchsucht. Beschlagnahmt wurden Computer, Festplatten und Akten, in denen sich etwas befand, was die Fahnder einen "Beifang" nennen: Hinweise auf Verstöße in einem ganz anderen Fall. Einem, von dem sie bislang noch keine Ahnung hatten: dem Autokartell.

Volkswagen durchforstete daraufhin selbst alle Unterlagen, die in diesem Zusammenhang stehen könnten und stellte sie den Kartellwächtern in Brüssel und Bonn zur Verfügung. Das geschah keineswegs aus Einsicht oder Reue. Der Konzern wollte seine letzte Chance nutzen, möglichst straffrei aus der Sache herauszukommen – indem er alles verrät und die alten Partner verpfeift.

In Kartellverfahren haben betroffene Konzerne die Möglichkeit, sich als Kronzeugen zur Verfügung zu stellen. Die EU-Kommission und das Bundeskartellamt bieten Unternehmen, die sich offenbaren, häufig Straffreiheit.

Es dürfte in diesem Fall um viel Geld gehen, um mehrere Milliarden Euro an drohenden Strafen.

Vor einem Jahr mussten die Lastwagenhersteller Daimler, Volvo/Renault, Iveco und DAF 2,9 Milliarden Euro zahlen, weil die Konzerne jahrelang die Preise für ihre Lkw abgestimmt hatten. Nur einer aus der Branche kam ungeschoren davon: MAN. Die Münchner gehörten zwar ebenfalls zum Lastwagenkartell, sie hatten sich aber rechtzeitig als Kronzeuge zur Verfügung gestellt.

Auf ähnliche Gnade hofft nun Volkswagen. Der Konzern bittet auch im Namen der Töchter Porsche und Audi um "Erlass, hilfsweise die Ermäßigung der andernfalls zu verhängenden Geldbuße".

Das Problem ist: Auch Daimler hat sich mittlerweile den Behörden gestellt. Nur die Behörden wissen, welches der beiden Unternehmen schneller war in der Kunst der Selbstbeichtigung. Es kommt dabei mitunter auf Tage oder Stunden an, die darüber

entscheiden, ob später vielleicht einmal eine Milliarde, eine halbe Milliarde oder gar nichts gezahlt werden muss.

Im deutschen Kartellrecht ist die Sache klar geregelt: Den größten Strafnachlass erhält das Unternehmen, das sich als Erstes geoutet hat und die Verstöße am umfangreichsten dokumentiert.

In diesem Fall konkurrieren Daimler und Volkswagen nun tatsächlich miteinander.

Ende eines Kartells

Jahrzehntelang haben Politik und Autoindustrie miteinander gemauschelt. Seit den Kartellvorwürfen gegen Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen kämpft jeder gegen jeden. Nun gerät auch Bosch unter Verdacht.

Von Dietmar Hawranek, Gerald Traufetter, Frank Dohmen, Horand Knaup, Markus Brauck, Der Spiegel, 29.07.2017

Und dann trat Stephan Weil vor die Kamera des ZDF. Der Ministerpräsident vertritt im Aufsichtsrat von Volkswagen die Interessen des zweitwichtigsten Anteilseigners, des Landes Niedersachsen.

Weil kam gerade aus der Aufsichtsratssitzung des Konzerns, eigens einberufen nach den Kartellenthüllungen des SPIEGEL von vor einer Woche. Er könne, wolle, dürfe nichts sagen, sagte Weil. Und dann sagte er genau das: eigentlich nichts.

Er deutete dunkel an, dass noch nicht abschließend geklärt sei, welche Absprachen möglicherweise legal und welche möglicherweise illegal gewesen seien. Je härter die Nachfragen wurden, desto gequälter lächelte er.

Dann aber kam der Satz, für den der SPD-Politiker die Öffentlichkeit gesucht hatte. Seine Botschaft. "Möglicherweise", sagte er, "wird sich am Ende ergeben, dass die Verhältnisse sich wesentlich differenzierter darstellen, als es jetzt am Anfang den Anschein hat." Er sei "kein Kartelllexperte", aber er wäre "an dieser Stelle vorsichtig".

Es war ein denkwürdiger Auftritt, der Politiker war in einer merkwürdigen Rolle. Weil gab nicht den Ministerpräsidenten, den Aufsichtsrat, den Kontrolleur. Er gab den Pressesprecher des Autokonzerns: Alles halb so wild.

Alles halb so wild. Absprachen seien "weltweit üblich", verbreitet VW. Und es sei ja "kein Hardcore-Kartell" gewesen, ließen sich Konzerninsider anonym zitieren. Also keine Automafia, die sich gegenseitig Märkte aufteilte und Verkaufspreise absprach.

Aus juristischer Sicht ist da durchaus etwas dran. Für die Kartellbehörden könnte es in vielen Fällen schwierig werden, konkrete Verstöße gegen Wettbewerbsrecht nachzuweisen. Der Graubereich ist groß. Und selbst da, wo es nachweisbar um die Entwicklung neuer Techniken, um die Abschottung vor Konkurrenz oder die Absprache von Lieferanten ging, wird es nicht leicht sein, den Schaden in Euro zu bemessen. Jede einzelne Absprache muss geprüft und bewertet werden. Und welches Bußgeld daraus dann möglicherweise resultiert, ist offen.

Ein Kartell, wie das der Lkw-Hersteller MAN, Daimler, Volvo/Renault, Iveco und Daf, die konkrete Preise abgesprochen hatten, ist juristisch leichter in den Griff zu bekommen. Sie mussten 2,9 Milliarden Euro Strafe zahlen.

Politisch, moralisch und ökonomisch ist diese Verteidigungslinie allerdings kaum durchzuhalten. Die Wahl der Strategie zeigt: In den Konzernen und in der Politik wird offenbar immer noch nicht verstanden, worum es gerade geht.

Denn ihre Brisanz erhalten die Papiere des Kartellamts aus einem ganz anderen Grund. Sie sind ein einzigartiger Beleg dafür, mit welcher Selbstverständlichkeit und welcher Überheblichkeit sich die gesamte Branche über Umweltgesetze und -normen hinwegsetzte. In den Arbeitskreisen, das belegen die Papiere, wurden Konzepte, Pläne

und Kampagnen geschmiedet, wie man nicht umweltkonforme Dieselfahrzeuge dennoch verkaufen, wie man Behörden und Zulassungsstellen austricksen könne.

Die politische und moralische Glaubwürdigkeit der wichtigsten deutschen Autohersteller ist am Boden. Das kann für eine Industrie, die sich wie keine zweite mit der Politik verbandelt hat, von ihr hofiert und gehätschelt wird, am Ende teurer sein als jede Kartellstrafe.

Der Ton wird unfreundlicher. Volker Kauder, der Vorsitzende der CDU/CSU-Fraktion, sagt: "Wenn sich das mit den Kartellverstößen bewahrheiten sollte, es spricht ja vieles dafür, muss man sagen: Recht und Gesetz gelten auch für die Autoindustrie." Und SPD-Kanzlerkandidat Martin Schulz sagt: "Hochbezahlte Vorstände spielen Roulette mit dem Schicksal der Belegschaften und den Verbrauchern." Statt einer "klandestinen Kumpanei zwischen Autobossen und Politik" müsse es eine transparente Industriepolitik geben. Es gab schon angenehmere Zitate von beiden über deutsche Autobauer.

Hinzu kommt: Ermittler in Deutschland und den USA, Verbraucher- und Aktionärsanwälte sind hellhörig geworden. Sie haben die deutschen Konzerne wegen des Dieselskandals schon lange im Visier. Nun haben sie neue Anhaltspunkte. Eine Sammelklage in den USA liegt bereits vor. Die Staatsanwaltschaft Braunschweig will möglicherweise ihre Ermittlungen wegen des Dieselskandals ausweiten. Die Finanzaufsicht BaFin untersucht, ob Daimler und VW gegen Veröffentlichungspflichten verstoßen haben, weil sie die Selbstanzeigen bei den Kartellbehörden nicht bekannt gegeben haben. Sogar das US-Justizministerium prüft die neuen Erkenntnisse aus dem Kartellfall.

Noch kann niemand sagen, wie hoch mögliche Strafen der Kartellwächter in Europa ausfallen werden. Es ist aber wahrscheinlich, dass die Folgewirkungen auf den

anderen juristischen Schauplätzen für den Volkswagen-Konzern deutlich schmerzhafter werden.

Zumal bereits jetzt neue Vorwürfe auftauchen, neue Absprachen – und ein neuer Name. Auch der Autozulieferer Bosch ist offenbar an einer Stelle eingebunden gewesen. Da geht es ebenfalls nicht um Scheibenwischerblätter. "Es nimmt kein Ende", sagt ein Kartellexperte.

Daimler und Volkswagen haben bereits mehrere Hundert Seiten Akten und Anlagen bei den Kartellwächtern abgeliefert. Es ist schon jetzt eine Sisyphusarbeit, all dies zu sichten und zu bewerten. Doch immer wenn die Ermittler glauben, nun liege alles vor, kommt eine neue Lieferung.

Anfang dieser Woche war es wieder so weit. Die Kartellexperten erhielten einen Schriftsatz des VW-Konzerns. Für sie ergeben sich nach einer ersten Durchsicht des Materials neue Fälle. Es gibt Hinweise darauf, dass bei den Absprachen des "5er-Kreises", wie die fünf Hersteller VW, Audi, Porsche, BMW und Daimler ihre Kungelrunden intern nannten, zeitweise ein sechster dabei war: der Zulieferer Bosch.

Es geht auch da um brisante Absprachen zur Abgasreinigung bei Dieselmotoren, die letztlich eine der Grundlagen für den Dieselskandal legten. Es geht um den Kern auch der Kartellaffäre. Dass sich die Hersteller darauf einigten, möglichst kleine Tanks für das zur Abgasreinigung wichtige Zusatzmittel AdBlue einzusetzen. Die Folge: In dem Tank kann entsprechend wenig von dem Stoff enthalten sein, mit dem die Stickoxide des Diesel gereinigt werden können. Die Konzerne wollten Kosten sparen. Schließlich besprachen sie, wie aus den neuen Unterlagen hervorgeht, auch noch, wie diese kleine Menge sparsam eingesetzt werden kann: die "Dossierstrategie".

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Das klingt technisch, ist aber vor allem heikel. Denn eine sparsame Dosierung führt dazu, dass die Stickoxide weniger gereinigt werden, dass Abgasgrenzwerte möglicherweise nur auf dem Teststand eingehalten werden und auf der Straße nicht mehr. Wer absichtlich falsch dosiert, schädigt die Umwelt, betrügt die Behörden, belügt die Verbraucher.

Nach einem Treffen von Daimler, BMW, Audi, Volkswagen und Bosch Ende 2006 hielt ein VW-Manager fest: "Alle wollen eine Limitierung" der AdBlue-Einspritzung "wegen der begrenzten Größe der Harnstofftanks". Und dann dieser Satz: "Keiner will die wahre Motivation dieser Limitierung den Behörden (CARB, EPA) berichten."

Das war die Verabredung zu einem Schweigekartell gegenüber jenen US-Umweltbehörden CARB und EPA, die neun Jahre später den Dieselskandal enthüllten und Volkswagen, Audi und Porsche Betrug nachweisen konnten. Es ist zu vermuten, dass sich diese US-Behörden sehr für diese Sache interessieren.

Keiner der Autokonzerne wollte sich zu Details äußern. BMW teilte mit, dass nicht jeder Informationsaustausch zwischen im Wettbewerb befindlichen Unternehmen unzulässig sei. Bosch sagt: Dem Unternehmen seien keine Details zu den Vorgängen bekannt.

Dass unter den Beteiligten durchaus das Bewusstsein herrschte, nicht mehr auf legaler Seite unterwegs zu sein, liegt auf der Hand. Es ging offenbar darum, Gesetze zu umgehen. Warum sonst sollte ein Audi-Manager in Bezug auf diese Kooperation in einer E-Mail schreiben: "Für die interne Diskussion gedacht und soll in diesem Detaillierungsgrad keinesfalls der Behörde gezeigt werden!"

Und warum sonst sollte es in einer anderen E-Mail heißen: "Ein Umschalten ist zumindest schwer nachweisbar." Schwer nachweisbar. Das klingt wie die Empfehlung zum Gesetzesbruch. So tauschen sich gemeinhin Menschen aus, die etwas Illegales planen. Schwer nachweisbar.

Alles halb so wild?

In den ersten zwei Handelstagen nach der Veröffentlichung der Kartellvorwürfe verloren die Aktien von Daimler, VW, Porsche und BMW knapp elf Milliarden Euro an Wert. Betriebsräte äußerten sich schockiert. Michael Brecht, der Betriebsratschef von Daimler, sagte: "Arbeitsplätze dürfen nicht durch kartellwidriges Verhalten riskiert werden." Es sei "eindeutig, dass danach Konsequenzen gezogen werden müssen". Porsches oberster Betriebsrat, Uwe Hück, tobte: "Ich kann diese ganzen Lügen nicht mehr ertragen."

Ungewohnt rau wird auch der Ton zwischen den Unternehmen. Da kämpft mitunter jeder gegen jeden. Aus Kartellbrüdern wurden ziemlich beste Feinde. Im VW-Konzern tritt Porsche gegen Audi an. Die Stuttgarter haben von der Konzernschwester die Dieselmotoren übernommen, in denen später eine Betrugssoftware nachgewiesen wurde. Betriebsrat Hück sagte der "Bild am Sonntag": "Ich werde es nicht zulassen, dass Porsche durch Tricksereien von Audi in Gefahr gerät."

Besonders heftig reagiert BMW. Die Münchner waren bei den Arbeitskreisen vertreten, sie waren Teil des 5er-Kreises. Doch sie wussten nicht, dass zuerst Daimler und dann Volkswagen mit einer Selbstanzeige bei den Kartellbehörden auch BMW angeschwärzt haben. Wenn es Strafen gibt, dann kann BMW als Einziger nicht auf einen Nachlass hoffen.

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Besonders ärgert BMW-Manager, dass ihre Firma nun in den Verdacht gerät, bei Dieselabgasen getrickt zu haben. BMW hat sich mit den anderen Herstellern auf den Einsatz kleiner Tanks für AdBlue geeinigt. Tatsächlich waren die kleinen Tanks ein Problem. Es konnte nur wenig AdBlue vorgehalten werden, mit dem Stickoxide in die harmlosen Bestandteile Stickstoff und Wasser zerlegt werden.

Volkswagen und Audi haben deshalb später die Abgasreinigung teilweise abgeschaltet. Das war Betrug. BMW aber hat zusätzlich einen Stickoxid-Speicherkatalysator eingesetzt und höhere Kosten in Kauf genommen, um den Nachteil der kleinen Tanks auszugleichen. Dass sie ausgerechnet von Volkswagen angeschwärzt wurden, sorgt für Verbitterung bei den Münchnern. BMW-Manager vermuten, VW habe die Kartellunterlagen dem SPIEGEL gesteckt, damit auch BMW in den Dunst des Dieselskandals gerate. Ein BMW-Manager spricht nur noch von "den Schweinen in Wolfsburg".

Und die Politik? Auch ihr kommen die Enthüllungen ungelegen. Am kommenden Mittwoch hat sich die Regierung mit den Autoherstellern zum Nationalen Forum Diesel verabredet. Er war als Gipfel zur Rettung des Selbstzünders geplant. Ein großer Schulterschluss zwischen Konzernen und Politik. Ein Nachrüstungsprogramm für die dreckige Dieselflotte sollte verkündet werden und damit irgendwie auch die Botschaft, dass der Dieselskandal allmählich zu Ende gehe.

Nun steht Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) noch stärker unter Druck. Er muss den Eindruck widerlegen, dass er der verlängerte Arm der Autoindustrie in der Bundesregierung sei.

Am Donnerstag ordnete er den Rückruf von 22 000 Porsche-Modellen an, weil sie eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthalten. Der Minister erweckte den Eindruck eines Mannes, der unerbittlich gegen Betrug in der Autoindustrie vorgeht. Tatsächlich hatte er auf eine Enthüllung des SPIEGEL (24/2017) reagiert, in der über

auffällige Abgaswerte des Porsche Cayenne berichtet worden war. Anschließend hatte Dobrindt das Kraftfahrt-Bundesamt mit Untersuchungen beauftragt. Der Minister war einmal mehr nicht der Treiber, sondern der Getriebene.

Beim Dieseltreffen soll ihm dies nicht wieder passieren. Seine Unterhändler verhandeln deshalb mit den Managern der Autoindustrie um jedes Modell, jede Motorvariante und jedes Baujahr, das mit verbesserter Abgasreinigung nachgerüstet werden soll. Dobrindt lässt sogar drohen. Wenn die Autobosse nicht liefern, dann soll es im Anschluss an den Gipfel keine gemeinsame Presseerklärung geben. Selbst die Absage des Treffens sei denkbar.

Doch die Konzerne zeigen sich bislang unbeeindruckt. Sie spielen weiter ihr altes Spiel. Vertrauen darauf, dass die Politik ohne sie nicht kann. Vertrauen darauf, dass 800 000 Arbeitsplätze, die von der Autoindustrie abhängen, ein unschlagbares Argument sind. Gerade im Wahlkampf.

Von Demut, so wie sie der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) von den Autobossen verlangt hat, bekommen die Ministerien nichts zu spüren. Die Beamten erleben die Konzernvertreter wie eigentlich immer: mit Überheblichkeit und einem herablassenden Blick, als hätten sie es nicht mit dem politischen Souverän zu tun, sondern mit Befehlsempfängern.

Die drei deutschen Autokonzerne Daimler, VW und BMW haben zwar Nachbesserungsprogramme angekündigt. Doch diese Angebote sind bei Weitem nicht ausreichend. Bei näherer Betrachtung fühlen sich die Ministerialen sogar hinters Licht geführt. Da meldet ein Konzern einen Kleintransporter zum Softwareupdate an, doch bei genauem Hinsehen stellt ein Beamter fest, dass ein bestimmter Motor in der Aufstellung fehlt.

Oder eine andere Variante desselben Spiels: Daimler, Audi und Porsche bieten Modelle zur Umrüstung an, von denen die Unternehmen wissen, dass ihnen wegen offensichtlicher Manipulationen am Abgassystem eine Rückrufaktion droht. Die Botschaft an die Beamten ist klar: Nicht der Staat legt fest, was rechtens ist und was nicht, sondern das macht die Industrie schon selbst.

Wann eigentlich platzt da einem der verantwortlichen Politiker endlich mal der Kragen?

Die Ohnmacht der Politik ist atemberaubend. Aber überraschend ist sie nicht. Seit Jahrzehnten überbieten sich Verkehrsminister, Ministerpräsidenten, Kanzler darin, der Autoindustrie gefällig zu sein. Dobrindt und Weil sind da nur die aktuellen Symbolfiguren für eine Kungelei, für die kein Kartellamt zuständig ist. Bei diesem Kartell zwischen den Autoherstellern und der Politik war die Politik allerdings stets der kleinere Partner, ganz gleich, welche Parteien die Regierung stellten.

Ein kleiner Höhepunkt dieser traurigen Vorstellung war der Besuch von Kanzlerin Angela Merkel bei der Leiterin der Umweltbehörde im US-Bundesstaat Kalifornien im Jahr 2010. Merkel bat, doch bitte die Stickoxidgrenzwerte für Dieselmotoren zu senken, damit die deutschen Hersteller ihre Modelle besser in den USA verkaufen könnten.

Man kann davon ausgehen, dass ihr diese Episode inzwischen peinlich ist. Nach dem Dieselskandal muss die Bundesregierung auf Distanz zur Autoindustrie gehen. Sie muss das Kartell zwischen Politik und Industrie auflösen. Schon weil die Wähler alles andere den Parteien verübeln würden.

"Die Stimmung in der Politik hat sich gegen die Autokonzerne gewendet", sagt die SPD-Verkehrsexpertin Kirsten Lüthmann. Der Vertrauensverlust habe sich seit

Bekanntwerden des Kartells beschleunigt. Lühmann fühlt sich persönlich von den Autobossen hinters Licht geführt. Als Obfrau der SPD saß Lühmann im parlamentarischen Untersuchungsausschuss zur VW-Affäre. Dort hätten die Hersteller versichert, der Harnstofftank in den Autos zur Reduzierung der Stickoxidabgase sei so klein, weil er ausreichend sei.

"Jetzt müssen wir davon ausgehen, dass es genau umgekehrt ist", sagt sie. Der Tank, so vermutet sie, wurde klein gemacht, und damit der Inhalt ausreicht, habe man die Dosierung über die Software heruntergeregelt.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) sieht mittlerweile ein, dass die Bande zwischen Politik und Autoindustrie zu eng waren. Sie sagt: "Der Staat hat es in der Vergangenheit zu häufig an Distanz mangeln lassen." Sie wolle "die Kontrollen ausweiten" und denke an eine zusätzliche Kontrollbehörde neben dem Kraftfahrtbundesamt, gern auch einem anderen Ressort unterstellt als dem Verkehrsministerium. Für den Dieselpflicht fordert sie von der Industrie eine Reduzierung des Stickoxidausstoßes bei Fahrzeugen der Euronorm 5 und 6 um die Hälfte. Diese Reduktion lässt sich nicht mehr durch einfache Softwareupdates hibekommen. Sie bringen maximal 25 Prozent weniger Stickoxid. Der Rest müsste durch den Einbau von Katalysatoren mit Harnstoffeinspritzung erfolgen.

Selbst Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) gibt sich kritisch. Die Kosten für die Nachrüstung der Dieselaautos, so fordert er, dürften nicht am Kunden hängen bleiben. Tapfer, tapfer.

Oder auch nicht. Seehofer will die Branche mit Staatsgeldern unterstützen. Er will einen Fonds einrichten, aus dem die Umrüstung von Taxis, Bussen und Müllfahrzeugen finanziert wird. Und er wünscht sich finanzielle Anreize, um den Markt für Dieselaautos zu stützen. Man könne "über die Reduzierung der Kfz-Steuer einen Anreiz zum Kauf eines neuen, emissionsarmen Euro-6-Diesel setzen".

Was eigentlich, fragt man sich, muss noch passieren, damit irgendwann einmal Schluss ist mit solchen Geschenken an eine Industrie, die vorn vom Staat subventioniert wird – und sich hinter dessen Rücken über seine Gesetze lustig macht?

Wie sehr die Autoleute sich im Kampf gegen Umweltvorschriften als eine Truppe verstanden, wie sehr bei ihnen ein "Wir gegen den Rest der Welt"-Gefühl verbreitet gewesen sein muss, zeigt ein zweiter Fall, der auch erst in diesen Tagen an das Kartellamt gemeldet wurde. Er spielt in Südkorea. Bei den Behörden in Seoul waren die Zweifel an den Abgasangaben der deutschen Hersteller gewachsen. Die Koreaner hatten Tests mit der S-Klasse von Mercedes-Benz bei unterschiedlichen Außentemperaturen gefahren. Bei besonders hohen Temperaturen stieß das Luxusmodell aus Stuttgart extreme Mengen an Stickoxiden aus.

Aber wie damit umgehen? Kämpfte etwa jeder für sich allein? Mitnichten.

Die deutschen Hersteller diskutierten das Problem der S-Klasse gemeinsam in der Gruppe der "Dieselleiter". In einer Mail vom 22. Januar 2014 berichtet ein Daimler-Mitarbeiter, dass die Koreaner angekündigt hätten, auch andere Modelle unter die Lupe zu nehmen. Der Vorgang habe "großes Potenzial, in Korea eine eigene Gesetzgebung zu kreieren", die in landeseigenen Tests, Grenzwerten und Messungen enden werde. Das müsse vermieden werden.

Audi antwortete, man sei in der glücklichen Lage, noch keine neuen Modelle zulassen zu müssen. Ganz offensichtlich suchten die Koreaner nach Abschaltautomatiken (Defeat Devices), mit denen die Abgasreinigung außerhalb der Tests heruntergeregelt oder ausgeschaltet wird.

Und an dieser Stelle wird es wirklich dunkel. Denn offenbar war die Existenz dieser illegalen Abschaltautomatiken untereinander kein Geheimnis.

Der Audi-Manager beruhigt die Kollegen: "Uns hier etwas nachzuweisen bei den recht komplexen Systemen ist natürlich nicht leicht (und bisher anscheinend auch nicht erfolgreich gewesen)."

Auch VW schaltet sich in die Diskussion ein und erstellt mit den Audi-Kollegen ein Briefing für ihre Vorgesetzten. Darin schildern sie, dass die Koreaner Abgastests auch bei Temperaturen außerhalb von 20 bis 30 Grad machen wollen. Für aktuelle Audi-Modelle sei das "kritisch", heißt es. "Aktuelle Messungen bei 0 und 35 Grad Celsius zeigen NOx-Emissionen mit Faktor 20 bis 30." Das 20- bis 30-Fache, das sei so weit über den Grenzwerten, dass "eine der Behörde vermittelbare technische Argumentation aus unserer Sicht extrem schwierig" sei.

Ein Kollege antwortet: "Soweit für mich o.k. bis auf diesen fetten Satz mit den aktuellen Messungen 20 - 30." Man einigt sich darauf, beim nächsten Dieselleitertreffen am 30. Januar 2014 eine einheitliche Strategie zu erarbeiten. Es sei wichtig, sich bei Kontakten mit den koreanischen Behörden in "Einzelgesprächen nicht zu widersprechen". Ein Audi-Mitarbeiter schreibt: "Ich halte es nicht für sehr sinnvoll, uns gegenseitig die Maßstäbe hochzusetzen."

Das wäre ja Wettbewerb gewesen.

Sich ja nicht widersprechen

Die großen Automobilhersteller haben sich über eine gemeinsame Software bei der AdBlue-Dosierung abgestimmt. Ein Ziel: die US-Behörden zu täuschen.

Von Dietmar Hawranek und Frank Dohmen, Der Spiegel, 05.08.2017

Manchmal reichen ein paar E-Mails, um einen Weltkonzern in Bedrängnis zu bringen. "Keiner will die wahre Motivation den Behörden (CARB, EPA) berichten", heißt es in einer elektronischen Präsentation, die ein VW-Manager nach einem Treffen mit Experten von Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen verschickte. Die besagte E-Mail, geschrieben im Oktober 2006, findet sich neben vielen anderen E-Mails und Protokollen in den Schriftsätzen, die der VW-Konzern in einem Nachtrag vor zwei Wochen an die EU-Kommission und das Bundeskartellamt in Bonn geschickt hat. Die Wolfsburger meldeten darin Fälle, in denen sie möglicherweise gegen Kartellrecht verstoßen haben, weil sie sich mit den deutschen Konkurrenten abgestimmt hatten.

Die Unterlagen bringen einen Sachverhalt ans Licht, den bisher weder die Justizbehörden in den USA noch die Staatsanwaltschaften in Deutschland beleuchtet haben – der den Dieselskandal aber in ein neues Licht rücken könnte. Denn sie scheinen zu belegen, was seit den Enthüllungen des SPIEGEL über das Kartell der fünf großen Automarken (30/2017) als Verdacht im Raum steht: dass sich die großen deutschen Autohersteller nicht nur über technische Details abgestimmt und beraten haben, sondern dass sie die Manipulation von Abgaswerten und damit den Betrug am Kunden und staatlichen Stellen nicht nur in Kauf genommen, sondern vielleicht sogar gemeinschaftlich abgesprochen haben.

Nach SPIEGEL-Informationen haben sie mit dem Zulieferer Bosch sogar eine gemeinsame Softwareplattform abgestimmt, in der Schummelfunktionen zur individuellen Manipulation der Abgaswerte in der Basisversion bereits angelegt wurden.

Außerdem verabredeten sie ein großes Täuschungsmanöver: Sie wollten vor allem die US-Umweltbehörden CARB und EPA nicht darüber informieren, warum sie den Ausstoß von Stickoxiden nicht stärker verringern. Bis in jedes Detail hinein stimmten sie ab, welche Ausreden sie den US-Umweltbehörden für die geringen Mengen AdBlue in ihren Fahrzeugen anbieten wollten, mit dem der Stickoxidausstoß verringert werden kann. Sie verabredeten, einen wichtigen Grund zu verheimlichen: dass nämlich der Einsatz kleinerer Tanks Platz und Geld spart.

Ab dem Jahr 2006 begann die Arbeitsgruppe, in der Porsche mangels eigener Dieselsechnologie fehlte, eine von Bosch für alle Hersteller erstellte Softwareplattform für die Motorsteuerung weiterzuentwickeln. Sie sollte um eine Dosierfunktion ergänzt werden. Damit sollte der Harnstoff in allen Dieselaautos so genau dosierbar sein, dass in den Zulassungstests der Behörden genügend AdBlue in den Abgasstrom eingespritzt würde, um die Grenzwerte einzuhalten. Im realen Fahrbetrieb war eine sparsamere Dosierung möglich. Diese Dosierstrategie, heißt es in einem Schreiben von VW bereits im Jahr 2006, bewege sich zumindest in gesetzlichen Grauzonen.

Tatsächlich ging die Absprache darüber hinaus. In den Unterlagen für das Kartellamt ist sie schriftlich dokumentiert. Sie liest sich wie eine Verabredung zur gemeinsamen Täuschung.

Damit die Behörden nicht misstrauisch wurden, diskutierten Daimler, BMW, Audi und Volkswagen in den Arbeitskreisen die Vor- und Nachteile einzelner

Vertuschungsmanöver. Das Ziel der Diskussionen: Die Kartellbrüder wollten sich auf keinen Fall widersprechen, sonst hätten die US-Behörden wohl nachgefragt und vielleicht sogar nachgeforscht.

Die bislang unbekanntenen Notizen und Mails offenbaren eine Geringschätzung gegenüber Gesetzen, Umweltverordnungen und den Behörden, die deren Einhaltung überwachen. Das belegt etwa die E-Mail eines VW-Mitarbeiters. In aller Offenheit schreibt er zum Thema Harnstoffverbrauch: Es gehe doch gar nicht "um Technik, sondern um deren möglichst geschickte Darstellung vor den Behörden".

Das Schreiben war an die Kollegen bei Daimler gerichtet, mit denen der VW-Mann in einem der 60 Arbeitskreise der fünf Autobauer saß. Seine Arbeitsgruppe hat zu diesem Zeitpunkt ein besonders heikles Problem: Es ging um die Frage, wie die Unternehmen mit den viel zu kleinen AdBlue-Tanks in ihren Dieselfahrzeugen umgehen. Und wie sie vermeiden können, dass ihnen die Behörden dabei auf die Schliche kommen.

Moderne Dieselfahrzeuge benötigen das Harnstoffgemisch, um die Abgase zu reinigen. In ausreichender Menge in einen speziellen Katalysator (SCR) eingespritzt, bewirkt er, dass giftige Stickoxide zu Stickstoff und Wasser umgesetzt werden.

Doch genau hier lag das Problem: Andere Arbeitskreise hatten zu diesem Zeitpunkt bereits festgelegt, aus Platz- und Kostengründen möglichst kleine AdBlue-Tanks in den Fahrzeugen zu verbauen. Gleichzeitig sollten die Kunden zwischen den Inspektionsintervallen von 16 000 Kilometern in den USA und bis zu 30 000 Kilometern in Europa kein AdBlue nachtanken müssen. In Amerika war das untersagt. In Europa pochten die Vertriebsmannschaften der Autoproduzenten darauf, dass die Kunden möglichst wenig mit dem Harnstoffgemisch in Kontakt kommen sollten. Die Lösung für das selbst geschaffene Dilemma: Der Verbrauch der Harnstoffmenge musste angepasst werden.

Genau das wurde in der Arbeitsgruppe zusammen mit Bosch detailliert besprochen: Bosch lieferte schon damals für die Hersteller ein gemeinsames Softwaremodul. Es war eine Art Grundausstattung für die Steuerung von Motoren, die jeder einzelne Autobauer bei Bedarf modifizieren und erweitern konnte. Im Jahr 2006 sollte diese Basissoftware um die spezielle Dosierfunktion für AdBlue ergänzt werden, weil die entsprechenden Autos vor der Markteinführung standen. Im September legte Daimler einen konkreten "Funktionsvorschlag zur Onlinedosierung" vor. "Die vorgeschlagene Funktion ist eine abgestimmte (VW, Audi, Daimler, BMW) Basis, die so umgesetzt werden soll", heißt es in dem entsprechenden Protokoll.

Es ging um zwei unterschiedliche Varianten: Eine sogenannte Füllstandsregelung, die auch als Speicherbetrieb bezeichnet wurde. In dieser Funktion sollte genügend Harnstoff in den Katalysator eingespritzt werden, um "höchste Wirkungsgrade" zu erzielen. Dieser Modus, das geht aus einer internen BMW-Präsentation aus dem Jahr 2007 hervor, schien geeignet, selbst schwierige Prüfungen wie den US-Zulassungstest "FTP-75 Zyklus" zu bestehen.

Daneben war eine sogenannte Onlinedosierung vorgesehen. Sie regelte den Verbrauch von AdBlue im normalen Fahrbetrieb und bei hohem NOx-Ausstoß. Sie sollte punktgenau dosieren und konnte in einer illegalen Variante offenbar auch dazu genutzt werden, die Harnstoffmenge so zu strecken, dass sie für möglichst viele Kilometer reichte. Dass die Wirkungsgrade des Katalysators dabei niedriger und der Ausstoß giftiger Stickoxide höher lagen, nahm man in Kauf.

Größere Probleme bereitete der verschwiegenen Runde, die zweifelhaften Funktionen möglichst gut in der Software zu tarnen und die Hintergründe vor den US-Behörden zu verschleiern. Denn deutliche Eingriffe in die Emissionen von Fahrzeugen sind in den USA verboten, es sei denn, es gibt einen triftigen Grund. Sie müssen den

Behörden bei der Zulassung der Fahrzeuge gemeldet werden. Geschieht das nicht, müssen die Hersteller mit harten Strafen rechnen.

Genau in diesem Zusammenhang schrieb der VW-Manager jenen Satz, der die Konzerne jetzt zusätzlich unter Druck bringen könnte: "Alle wollen eine Limitierung wegen der begrenzten Größe des Harnstofftanks. Keiner will die wahre Motivation dieser Limitierung der HWL-Eindosierung (Harnstoff-Wasser-Lösung) den Behörden (CARB, EPA) berichten."

Das zeigt: Den deutschen Autobauern war durchaus klar, dass sie mit ihrer Software Schwierigkeiten mit den US-Behörden bekommen könnten. Das Ziel war deshalb, den Ämtern zwar mitzuteilen, dass in der Software für bestimmte Ausnahmesituationen eine Umschaltung hinterlegt ist. Die wahren Gründe und das Ausmaß der Eingriffe jedoch sollten offenbar verschwiegen werden.

VW schlug vor, zwei Varianten im Umgang mit den Behörden zu prüfen: In der ersten Variante wollten die Automanager damit argumentieren, dass zu viel AdBlue im Katalysator bei hohen Emissionen dazu führen könne, dass das Harnstoffgemisch als giftiger "NH₃-Schlupf" aus den Auspuffrohren austrete. Würde man den Behörden "darüber berichten, darf gegebenenfalls hart umgeschaltet werden", schreibt ein Mitarbeiter. Außerdem sei es "zumindest eine physikalische Erklärung und kein willkürliches Abschalten", das Sanktionen nach sich ziehen würde.

Eine solche Argumentation habe jedoch auch Nachteile, schreibt der Mitarbeiter weiter. So könnten die Behörden darauf bestehen, einen zweiten oder größeren Katalysator einzubauen, um das Austreten von Ammoniak zu verhindern. Das wäre für die Autobauer teuer gewesen.

In der zweiten Variante sollte der Behörde erklärt werden, die "Limitierung von Harnstoff finde abhängig von Betriebsgrößen wie (Drehzahl, Einspritzmodi, Höhe ...) und in einem Umfang statt, der gesetzlich zulässig ist oder zumindest nicht in einem der definierten Emissionszyklen nachweisbar ist".

Auch für diese Argumentation zeigen die Manager in ihrem Papier das Risiko auf: "Eine Limitierung über Drehzahl, Menge und insbesondere Einspritzmodi hat offensichtlich nichts mehr mit jeglicher Physik der völlig motorunabhängigen Harnstoff-Reduzierung zu tun. Wenn die Behörden von einer solchen Limitierung Kenntnis erlangen, offenbaren diese Abhängigkeiten sofort eine reine Außerhalb-Testzyklus-Erkennung." Das bedeutet konkret: Die Behörden hätten möglicherweise Betrug in Form einer verbotenen Abschaltautomatik gewittert und harte Strafen gegen die Konzerne verhängt.

Die Diskussionen um die richtige Taktik und um den genauen Funktionsumfang dauern mehrere Monate an. Ende Dezember meldete VW Vollzug: Die strittigen Dosierfunktionen sollten umgesetzt werden. Welcher der Autobauer die Funktionen in den folgenden Jahren in seinen Fahrzeugen wie genau nutzte oder modifizierte, bleibt in dem Bericht für das Kartellamt offen.

BMW sagt, der Begriff "Onlinedosierung" sei nicht mit einer unzulässigen Reduzierung oder gesetzeswidrigem Verhalten gleichzusetzen, sondern mit einer punktgenauen Dosierung. Eine unzulässige Umschaltung zwischen Test- und Realbetrieb habe es bei BMW nicht gegeben. Damit würde sich BMW von anderen Herstellern unterscheiden. Bosch, Daimler und VW wollen sich wegen laufender Verfahren nicht äußern.

Klar ist: Die Unterlagen dürften vor allem für VW unangenehm werden. Gerade erst haben VW und Audi über 20 Milliarden Euro Strafen und Entschädigungen in den USA wegen illegaler Abschaltvorrichtungen bezahlen müssen.

Nach den Kartellenthüllungen haben nun mehrere Kunden bei US-Gerichten Klagen gegen die Autobauer wegen Verstoßes gegen US-Kartellrecht und Verbraucherschutz eingereicht. Sie können zu einer Sammelklage erweitert werden. Die Anwälte schreiben: "Die Beschuldigten sind Wiederholungstäter gegen US-Gesetze."

Dagegen hilft wohl keine Absprache mehr.

Es geht nicht um "Technik, sondern um deren möglichst geschickte Darstellung vor den Behörden".