

Antworten

Leser fragen, die Redaktion recherchiert



Zwei Seiten zur Automobilbranche. Andreas Schweiger (rechts) ist zum Genfer Autosalon gefahren. Aus Genf berichtet er, wie der VW-Konzern sich die automobilen Zukunft vorstellt. Der in Wolfsburg aufgewachsene China-Korrespondent Felix Lee schreibt darüber, wie die chinesische Staatsführung womöglich ausländische Autobauer in Sachen E-Mobilität unter Druck setzt. Und Christina Lohner befasst sich mit einer juristischen Kardinalfrage in puncto „Dieselgate“: der Frage nach der Entschädigung der Kunden in Europa.



Als Basis für den Supersportler „Zerouno“ hat offensichtlich ein Lamborghini Huracan hergehalten.



VW schickt in diesem Sommer den Tiguan Allspace ins Rennen – die sieben-sitzige Langversion des Kompakt-SUV.



Beim Volkswagen-Konzernabend wurde auch der Lamborghini Huracan Performante präsentiert – ein absoluter Hingucker.

Jourovas zäher Kampf für VW-Kunden

Seit Monaten tritt die EU-Kommissarin für eine Entschädigung europäischer VW-Fahrer ein. Doch die Staaten sind sich noch nicht einig.

Unser Leser
Michael Wiedermann
aus Danndorf fragt:

Wenn der VW-Konzern in Europa alle Kunden wie in den USA entschädigen müsste, stünde dann nicht die Existenz des gesamten Unternehmens und der davon abhängigen Arbeitnehmerfamilien auf dem Spiel?

Die Antwort recherchierte
Christina Lohner
mit unseren Agenturen

Wolfsburg. Zwischen 5000 und 10 000 Dollar erhalten amerikanische VW-Kunden, die einen 2-Liter-Diesel fahren, der vom Abgas-Betrug betroffen ist. Bekämen die rund 8,5 Millionen betroffenen Kunden in Europa 5000 Euro, müsste Volkswagen weitere 42,5 Milliarden Euro zahlen. Nach Einschätzung von Stefan Bratzel, der das Auto-Institut in Bergisch Gladbach leitet, käme der Konzern dann in der Tat in Existenznöte, wie unser Leser meint. Frank Schwöpe dagegen, Auto-Analyst bei der Nord-LB, traut VW eine noch größere Be-

lastung zu. Der Autobauer müsste sich in diesem Fall Geld beschaffen, etwa durch Kredite, die Ausgabe von Anleihen oder den Verkauf von Beteiligungen. „Dann ginge es ans Tafelsilber“, sagt Schwöpe. „Das Überleben würde schwieriger, es wäre aber nicht existenzbedrohend.“

Doch so weit wird es nicht kommen, das hiesige Recht sieht solche Entschädigungen nicht vor. EU-Verbraucherschutz-Kommissarin Vera Jourova versucht es deshalb durch die Hintertür, denn sie fordert Zugeständnisse über die Reparatur der Autos hinaus, sei es finanziell oder etwa in Form von Serviceleistungen. Gestern traf sie sich mit Vertretern der nationalen Verbraucherschutzbehörden. Aus einer gemeinsamen Feststellung, dass VW gegen EU-Recht verstoßen habe, wurde am Ende allerdings nichts. Aus Sicht der Kommission könnten nationale Behörden auf dieser Grundlage auch Strafzahlungen gegen VW verhängen.

Jourovas Sprecher teilte anschließend mit, es gebe „ein klares Einverständnis, dass die niederländische Behörde eine gemeinsame Durchsetzungsinitiative vorbereiten wird“. Die Kommission werde dies unterstützen. Bis Ende des Monats sollen konkrete Ergebnisse vorliegen. Jourova habe alle Behörden ermuntert, alle Mittel zum Verbraucherschutz zu nutzen.

Die EU selbst könne in diesem



EU-Justizkommissarin Vera Jourova bei einer Pressekonferenz in Brüssel.

Archivfoto: Olivier Hoslet/EPA/dpa

Fall wohl keine Strafen einfordern, erläutert Winfried Huck, Professor für internationales Wirtschaftsrecht an der Ostfalia-Hochschule. Sie könne zwar den nationalen Behörden eine Steilvorlage zur Begründung von na-

tionalen Strafen liefern – ob diese sie auch nutzen, stehe jedoch auf einem anderen Blatt. Huck ist hier skeptisch. Es gebe keinen Automatismus für Strafzahlungen, stellt der Jurist klar. „Das ist keine sehr überzeugende Strategie.“

Wenn überhaupt, seien keine exorbitant hohen Strafzahlungen zu erwarten, glaubt Huck. Weitere finanzielle Konsequenzen könnten VW allerdings bei den Klagen von Kunden drohen. Eine Erklärung über einen Rechtsverstöß würde diesen neue Munition liefern. Die US-Kanzlei Hausfeld beispielsweise will auch in Europa eine Entschädigung für Kunden deutlich mehr als 20 000 Kunden registriert haben.

Jourova verhandelt seit Monaten mit VW und hatte mit dem Autobauer einen „Aktionsplan“ vereinbart. Bis Ende 2016 sollten alle betroffenen Besitzer informiert und bis Herbst 2017 alle Wagen repariert sein. Die EU-Kommission hält VW vor, den Plan nur teilweise umgesetzt zu haben. So seien noch nicht alle Autobesitzer informiert worden. Zudem sei den Verbrauchern nicht deutlich gesagt worden, dass die Fahrzeuge ihre Zulassung verlieren könnten, wenn die Halter das Angebot zur Reparatur nicht annehmen. Unter anderem darin sieht die Kommission einen Verstoß gegen die EU-Richtlinie gegen unlauteren Wettbewerb.

VW kann Jourovas Haltung nicht nachvollziehen. Ihre Ankündigungen könnten Kunden davon abhalten, in die Werkstätten zu kommen, sagte ein Konzernsprecher. „Damit stellt die Kommissarin ihr eigenes Ziel in Frage.“

VW halte sich an die Absprachen und werde die europaweiten Service-Maßnahmen weiter umsetzen. „Die Erfolge sind offensichtlich“, so der Sprecher. Obwohl die Maßnahme in fast allen EU-Ländern freiwillig seien, hätten in ganz Europa bereits 50 Prozent der Kunden daran teilgenommen, in Deutschland 65 Prozent. „Weitere Schritte zur Entschädigung sind nicht geplant“, stellte der Sprecher klar.

In Bratzels Augen hingegen wären die Wolfsburger zur Kundenbindung gut beraten, eine symbolische Entschädigung im Wert von 100 bis 200 Euro pro Kunde anzubieten, etwa eine kostenlose Serviceleistung. „Das würde viel Wind aus den Segeln nehmen.“ Das Gefühl der Ungleichbehandlung sei bei den europäischen Kunden nun einmal da. Zwar sei die Rechtslage eine andere, doch in den USA bekämen die Kunden für einen sehr ähnlichen Fall eine erhebliche Entschädigung.

Allerdings müsse die Politik sowohl auf deutscher als auch europäischer Ebene die wirtschaftliche Stabilität und damit die Arbeitsplätze bei VW im Blick behalten, findet der Branchenexperte. Gleichzeitig gelte es nun aber, die Rechtsvorschriften klar zu formulieren und zu kontrollieren. „Es gab eine Kultur des Wegschauens“, sagt Bratzel. „Das war auch nicht im Interesse der Autoindustrie und Dieseltechnologie.“

Wie China ausländische Autobauer unter Druck setzen will

Peking könnte bald Mindestquoten für E-Autos einführen. Das soll der Umwelt helfen – und den Verkauf chinesischer Autos ankurbeln

Von Felix Lee

Peking. Wenn der Genfer Autosalon seine Pforten öffnet, dann wird auch das Land China im Fokus stehen, der weltweit größte Absatzmarkt für Autos. Die Stimmung ist angespannt – die chinesische Regierung setzt die Autobauer mächtig unter Druck. Erst im Herbst veröffentlichte das chinesische Industrie- und Informationsministerium Pläne, wonach es eine verpflichtende Mindestquote für Elektroautos geben soll. Je nach Rechenart sahen die Pläne vor, dass fast jedes vierte verkaufte Fahrzeug

mit einem Elektro- oder Hybridmotor ausgestattet sein muss. Und zwar bereits ab 2018.

Vor allem für die deutsche Automobilindustrie wäre der vorgegebene Zeitplan nicht einzuhalten, monierten sie. Die erste Aufregung hat sich inzwischen gelegt. In Berlin ist vergangene Woche durchgesickert, dass China bereit sei, die Schonzeit um ein weiteres Jahr zu verlängern. Auch solle die Elektroquote nicht ganz so streng gehandhabt werden wie vorgesehen. Offiziell hat die chinesische Regierung das nicht bestätigt. Die deutschen Autobauer in Peking geben sich zuversichtlich.

Angesichts der extremen Umweltbelastung in den meisten chinesischen Großstädten hatte Chinas Führung schon 2013 das Ziel ausgegeben, die Zahl der Elektroautos bis 2020 auf mindestens fünf Millionen zu erhöhen. Bisher hinkt das Land dem Ziel weit hinterher. China ist inzwischen der größte und wichtigste Markt für die weltweite Autobranche. Um rund sechs Prozent auf insgesamt auf fast 22 Millionen ist die Zahl der verkauften Fahrzeuge im vergangenen Jahr gestiegen. Die chinesische Regierung versucht dabei bereits seit 2011, mit großzügigen Subventionen den Verkauf von

Elektro- und Hybridautos kräftig anzukurbeln. Für Elektrofahrzeuge erhalten die Käufer einen Zuschuss von umgerechnet rund 9000 Euro. Diese Verkaufshilfen gelten allerdings nur für in China produzierte Fahrzeuge.

Zudem erhalten Fahrer von Elektroautos sofort ein Nummernschild. Wegen der hohen Verkehrsbelastung werden sie in Städten wie Peking und Shanghai bei konventionellen Autos nur noch verlost. Die Chance, ein Nummernschild zu ergattern, liegt derzeit bei 1 zu 80. Außerdem kursieren bereits Pläne der chinesischen Führung, die vorsehen, dass

chinesische Hersteller bereits bis 2020 einen Anteil von mehr als 70 Prozent am Markt für Elektro- und Hybridfahrzeuge haben sollen. Daimler und Volkswagen haben mit ihren chinesischen Joint Venture-Partnern auch schon für den chinesischen Markt vorgesehene Elektroautos entwickelt. Doch der Verkauf läuft schleppend. „Die meisten ausländischen Autobauer versuchen, die Entwicklung von Elektromobilität bewusst hinauszuzögern“, vermutet He Lun, einer der führenden Autoexperten in China.

Dem widerspricht die Europäische Handelskammer in Peking.

In einer am Dienstag veröffentlichten Studie beklagt sie, dass europäische Unternehmen durch die Forderungen zunehmend unter Druck gerieten. Die Entwicklung von Elektrofahrzeugen sei dafür exemplarisch.

Die Sorge um die Umwelt scheint jedoch nicht der einzige Grund zu sein, weshalb die chinesische Führung die Elektromobilität vorantreibt. Peking will den Wandel zur Elektromobilität nicht zuletzt dafür nutzen, um in der Autoproduktion zur weltweiten Nummer eins aufzusteigen. Mit dem Bau von konventionellen Autos war ihr das nicht gelungen.