

Das „geheime“ Autokartell

Der SPIEGEL berichtet in seiner Ausgabe vom 22.07.2017 von der Enttarnung eines geheimen Autokartells. Beteiligte an diesem womöglich illegalen Treiben sind, man ist schon fast geneigt den Begriff „die üblichen Verdächtigen“ zu verwenden, AUDI, BMW, VW, Porsche und – völlig überraschend – auch Daimler!

Der Artikel des „investigativen“ Magazins beginnt relativ harmlos und schildert eine Abstimmung der Hersteller, bis zu welcher Geschwindigkeit das Stoffverdeck eines Cabrios während der Fahrt geschlossen werden kann und wendet sich dann recht zügig dem Thema Abgasnachbehandlung zu.

Der Bericht und die anschließende Berichterstattung in den Medien suggerieren, dass man jetzt wohl den Beweis erbracht habe, dass es illegale Absprachen zwischen den Herstellern gegeben habe, die zu Lasten der Kunden und der Umwelt gehen.

Interessant ist die Tatsache, dass die besagten Automobilhersteller bereits 1996 ein Gemeinschaftsunternehmen, namens „*Abgaszentrum der Automobilindustrie*“ (ADA) gegründet haben und – jetzt kommt's – der SPIEGEL in seiner Ausgabe 4/1996 darüber wohlwollend berichtet hatte. Einziger Kritikpunkt damals: Die Gründung käme zu spät! Dieses in Weissach (bei Porsche) ansässige Unternehmen mit Steuernummer und eigener Website, gibt es heute noch.

Ford und Opel wären gerne diesem Verbund beigetreten, jedoch waren zu diesem Zeitpunkt noch beide Hersteller Töchter eines amerikanischen Mutterkonzerns. Dies war der Grund, warum man diesen beiden Herstellern eine Beteiligung verwehrte. Opel hat daraufhin das Bundeskartellamt alarmiert.

Erst als die Behörde bekanntgegeben hatte, dass sie das Vorhaben nach reichlicher Prüfung nicht kartellrechtlich verfolgen würde, konnte das Abgaszentrum mit einem Jahr Verzögerung eröffnet werden.

Ob die neuen Erkenntnisse des SPIEGEL kartellrechtliche Konsequenzen haben werden, muss jetzt geprüft werden. Jedenfalls sind die Selbstanzeigen von Daimler (wenigstens war Daimler hier schneller als VW, wichtig für Kronzeugenregelung) und VW ein Zeichen dafür, dass die Grenzen der Legalität möglicherweise doch im einen oder anderen Punkt überschritten worden sind.

Man darf gespannt sein, was hier noch auf unser Unternehmen und die anderen Beteiligten zukommt. Aber eines kann man jetzt schon festhalten: Der Ruf der deutschen Automobilindustrie ist dadurch nicht besser geworden. Und man fragt sich, wofür man bei Daimler eigentlich ein neues Vorstandsressort für Integrität und Recht installiert hat.