

**UNITED STATES DISTRICT COURT
NORTHERN DISTRICT OF CALIFORNIA**

***IN RE: VOLKSWAGEN “CLEAN DIESEL” MARKETING, SALES PRACTICES,
AND PRODUCTS LIABILITY LITIGATION***

Master File No. 3:15-MD-02672-CRB, MDL No. 2672

Während der Anhörung am 25. Februar 2016 ermahnte der für die distriktübergreifende Rechtsstreitigkeit (Multidistrict Litigation) zuständige Richter Breyer Volkswagen wie folgt:

- Gestatten Sie mir außerhalb der Reihe das Thema anzusprechen, welches, nach Ansicht des Gerichts, der zentrale Punkt ist, den es zu Beginn dieses Rechtsstreits anzusprechen gilt. Ich meine die Wiedergutmachung. Das heißt, welche Verpflichtungszusagen schlägt Volkswagen vor, um das unmittelbare Problem von hunderttausenden von Fahrzeugen auf den Straßen und Autobahnen der Vereinigten Staaten in Angriff zu nehmen, mit denen gegen geltendes Recht der Vereinigten Staaten verstoßen wird. (S. 6)
- Ich bin äußerst besorgt und möchte dies hier und heute zum Ausdruck bringen. Erstens, im Unterschied zu einer Anzahl von Fällen oder Sammelklagen, ist dies ein Problem, das noch nicht gelöst ist. Wir befassen uns nicht mit einer Situation in der ein Schaden verursacht wurde und nun der angemessene Schadensausgleich festzusetzen ist. (S. 12)
- Es befinden sich heute 600.000 Fahrzeuge auf den Straßen, bei denen die Richtlinien der Umweltschutzbehörde (EPA) nicht eingehalten werden und – in einigen Fällen ein noch höherer Standard von, ich glaube, acht Bundesstaaten, ebenfalls nicht. Es geht hier also um einen weiter fortschreitenden Schaden. Das schafft eine Dringlichkeit. Es geht nicht alleine darum, dass diese Fahrzeuge da auf der Straße sich nicht verkaufen oder in Kisten verpacken lassen. Es geht nicht nur darum. Es geht darum, dass sie die Umwelt belasten und daher müssen wir uns damit auseinandersetzen. (S. 13)
- Das Unternehmen wird gewisse Entscheidungen treffen müssen, die, sagen wir einmal, für das Unternehmen wirtschaftlich nicht besonders vorteilhaft sein werden. Doch ist dies eine Entscheidung, die vom Unternehmen getroffen werden muss, und zwar in der allernächsten Zukunft. (S. 13)
- Am 24. März, dem Tag, an dem die nächste Anhörung in dieser Angelegenheit geplant ist, möchte ich von Volkswagen und der Umweltschutzbehörde eine eindeutige Antwort erhalten, ob sie eine Entschließung hinsichtlich dieser Fahrzeuge erreicht haben, also eine Schadensbehebung in Bezug auf diese Fahrzeuge, ob diese technisch vorgenommen werden kann und innerhalb der Parameter, die für die Umweltschutzbehörde annehmbar sind. Ich möchte dies allerdings vor dem 24. März wissen. (S. 14)

- Mir erscheinen sechs Monate ausreichend, um zu bestimmen, ob es ein technisches Verfahren gibt, welches Volkswagen einsetzen kann und das für die Regierung der Vereinigten Staaten annehmbar ist. Dies ist der Zeitrahmen, den ich Ihnen zugestehe. Ich wünsche auf diese Frage, und zwar bis zum 24. März, eine definitive Antwort. (S. 14-15)
- Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, es kann sein, dass Ihre Lösung nicht die Lösung der Umweltbehörde ist. Sollte es am 24. März zwischen den Parteien eine Differenz geben, muss das thematisiert werden. Und wir müssen entsprechend handeln. (S. 40)
- Aufgabe des Gerichtes ist es, Fristen festzulegen und auf die Einhaltung dieser Fristen zu achten. Das ist es, was ich heute versuche. (S. 40)

Des Weiteren hat der Rechtsbeistand von Volkswagen während der Anhörung Folgendes bestätigt:

- Dieses sind außerordentlich komplexe technische Sachverhalten. Auch die Ingenieure tagen, denn augenscheinlich handelt es sich bei den Dingen, die EPA (Environmental Protection Agency) und CARB (California Air Resources Board) beunruhigen darum, ob eine Lösung oder Schadensbehebung auch dauerhaft ist, also nachhaltig Abhilfe schafft. Diese Diskussionen werden weitergeführt. Es handelt sich hier um sehr komplizierte Sachverhalte in Bezug auf Emissionssysteme und On-Board-Diagnose. Alles das muss vom Standpunkt der Ingenieure aus bearbeitet werden. (S. 9)
- Ich muss noch einen weiteren Punkt erwähnen. Es ist wichtig sich klar zu machen, dass diese Angelegenheit etwa sechshunderttausend Fahrzeuge in den Vereinigten Staaten betrifft. Weitere 11 Million sind in mehr als hundert Ländern der restlichen Welt betroffen. Dies ist also eine sehr komplexe Situation, in der man es mit behördlichen Zulassungen außerhalb wie auch innerhalb der Vereinigten Staaten zu tun hat, auch wenn die Normen in den verschiedenen Ländern unterschiedlich sind. (S. 11)