

VDA-Präsident Wissmann auf der Internationalen
Automobil ausstellung in Frankfurt am Main

Deutsche Doppelmoral

Autoindustrie Über die Trickereien der Konzerne sah die Bundesregierung lange Jahre hinweg, sie unterhält zu den Vertretern der Branche enge Verbindungen.

Wenn sie denn wollten, könnten deutsche Politiker über den Ausstoß von Stickoxiden eine Menge wissen. Die Daten liegen vor, sie werden ständig gemessen, bis auf das Mikrogramm genau. Die Apparate dafür finden sich in jenen fensterlosen Häuschen, die überall in der Republik an den großen Verkehrsadern stehen. Zwei Drittel dieser Stationen ermitteln ständig viel zu hohe Konzentrationen von Stickoxiden in der Luft.

Das sagt noch nichts über einzelne Autos, aber es wäre schon lange ein Grund gewesen, den Herstellern Fragen zu stellen. Doch niemand fragt. Die deutschen Politiker wissen zudem, dass die Abgaswerte von Dieselfahrzeugen seit vielen Jahren manipuliert werden. Diese Täuschung der

Kunden wäre ein Grund zu handeln. Doch niemand handelt.

Schlimmer noch: Die Regierung unternahm alles, damit der Betrug weitergehen konnte. Denn der Schutz der heimischen Autokonzerne ist so etwas wie Staatsräson in Deutschland, mit der Folge, dass die Manager sich für unangreifbar hielten.

Das ist nun vorbei. „Unglaublich“, murmelte eine missgelaunte Angela Merkel im Kanzleramt, als sie mit Vertrauten zusammensaß und erste Meldungen über den VW-Skandal die Runde machten. „Das ist Verbrauchertäuschung“, schimpfte Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD). Im Unterausschuss drohte der parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann: „Wenn sich auch in Deutschland Trickereien herausstellen,

müssen wir an die Zulassungen ran.“ Es wäre die Höchststrafe für die Konzerne, würden sie im Heimathafen quasi aufs Trockene gelegt.

Auf einmal wird die Politik eifrig. Bislang fiel sie in Sachen Autos und Grenzwerte für Diesel vor allem durch Scheinheiligkeit auf.

Das Dokument, in dem sich die Doppelmoral Deutschlands zeigt, trägt das Aktenzeichen 2015/2073. Es ist ein Schreiben der EU-Kommission vom 18. Juni dieses Jahres an die Bundesregierung. Hintergrund ist der Plan der Kommission, den Schadstoffausstoß der Autos künftig im Straßenverkehr zu testen, nicht mehr im Labor. Sie will ein entsprechendes Gesetz bis zum Jahresende verabschieden, 2017 soll es in Kraft treten.

FOTO: PETER BACK / FUTURE IMAGE / ACTION PRESS



Die deutsche Regierung, heißt es in dem Schreiben, toleriere seit Jahren die massenhafte Überschreitung der Grenzwerte für Stickoxide, und sie unterlasse es, Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die Kommission strengt daher ein Vertragsverletzungsverfahren an. Zwar fordere die deutsche Regierung, dass realistische Straßentests „schnellstmöglich“ eingeführt werden sollen. Doch hinter den Kulissen durchkreuzt sie offenbar dieses Ziel. Das Mitwirken Deutschlands bei dem entsprechenden Verfahren auf EU-Ebene habe „nicht immer dem erklärten Engagement“ entsprochen, bemängeln die Juristen der EU-Kommission. Deutschland habe zu jenen Mitgliedstaaten gehört, die den vorgeschlagenen Zeitplan für die Umsetzung der Regel vielmehr „schwächen“ wollten.

Jetzt erwarte man, dass Deutschland den Plan wirklichkeitstreu Tests „aktiv unterstützt“ – und nicht nur das: Deutschland habe „in jedem Fall“ zunächst einmal die steuerlichen „Anreize für den Kauf von Diesel-Pkw“ abzuschaffen.

Auf diese Breitseite reagierte die Bundesregierung nervös. Das Wirtschaftsministerium klassifizierte das Schreiben sogleich als vertraulich („nur zur dienstlichen Verwendung“). Schließlich soll nicht jeder lesen können, wie der Bund den Schutz seiner Bürger vor giftigen Abgasen hintertreibt.

Da der Bundesregierung klar ist, dass sie die neuen Testverfahren nicht mehr verhindern kann, hat sie mit der Autolobby dafür gesorgt, dass sogenannte Konformitätsfaktoren eingeführt werden. Das Ergebnis wäre, dass die Konzerne die Grenzwerte vorerst nur ein bisschen befolgen müssen. Die genaue Höhe dieses Faktors wird gerade in Arbeitsgruppen ausgehandelt, mit den Lobbyisten.

Schon im Jahre 2007 hatte die EU eine Verordnung erlassen, die ausdrücklich Betrugssoftware wie jene von VW verbietet. Diese Verordnung 715/2007 ist nun in zweierlei Hinsicht unangenehm für Deutschland. Zunächst wird hier ausdrücklich die Existenz solcher Systeme bestätigt. Mindestens das Verkehrsministerium muss davon gewusst haben. Aber es hat nichts unternommen, dieses Verbot durchzusetzen. Denn in der Verordnung fordert die EU alle Mitgliedstaaten auf, wirksame Kontrollen und rechtliche Sanktionen in nationalen Bestimmungen zu verankern. Bis 2009 hatte die Bundesrepublik Zeit dafür.

Verkehrsminister Alexander Dobrindt behauptet zwar, dass es in Deutschland Stichproben gegeben habe, mit denen der Schadstoffausstoß von bereits zugelassenen Pkw kontrolliert wurde. Doch offensichtlich hat sich niemand die Mühe gemacht, nachzuschauen, ob Betrugssoftware eingesetzt wurde. „Dobrindt hat es zugelassen, dass die Tests frisiert und nicht die Emissionen im Realbetrieb abgebildet werden“, sagt der Verkehrsexperte der Grünen, Oliver Krischer.

Auch in Deutschland gibt es längst Erkenntnisse darüber, dass die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Zusammen mit dem ADAC testete das Forschungsinstitut ICCT in Europa 32 Dieselaautos, die nach der gültigen Euro-6-Norm zugelassen sind. Zwei Drittel der Fahrzeuge überschritten im Straßenverkehr die Grenzwerte beträchtlich. Am schlechtesten schnitt ein Volvo ab, der um den Faktor 13,6 über der Norm lag. Auch Audi und Opel scheiterten. Nur BMW und Mercedes erfüllten die Norm (SPIEGEL 37/2015).

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg schaute sich gemeinsam mit dem ADAC und dem TÜV Nord im Jahr 2014 drei Die-

selfahrzeuge mit unterschiedlichen Systemen zur Abgasreinigung genauer an – sowohl im Labor als auch im Straßenverkehr. Die Testfahrzeuge waren ein Passat CC 2.0, ein Mazda 6 Kombi 2.2 und ein BMW 320d Touring.

Der Passat hatte schon auf dem Prüfstand Probleme, alle drei fielen im Straßenverkehr durch. Die Messgeräte zeigten dort Werte zwischen 130 und 676 Milligramm je Kilometer. Erlaubt sind 80.

Schon 2003 hatte sich das Umweltbundesamt (UBA) einen VW Lupo Diesel vorgenommen. Die Wolfsburger bewarben ihn damals als besonders umweltfreundlich. Doch bei Geschwindigkeiten über 120 Stundenkilometer schossen die Werte um ein Mehrfaches über die damals gültige EU-Norm hinaus. Die Experten des Umweltbundesamtes kritisierten, dass VW die Motoren gezielt auf die Messmethoden der EU abgestimmt habe. Die Kritik verhallte.

Der Chef der Deutschen Umwelthilfe (DUH), Jürgen Resch, kann erzählen, wie mühsam es für seinen Verband ist, überhaupt an Messwerte heranzukommen. Die Prüforganisationen hätten sich schon oft geweigert, bei Untersuchungen mitzumachen, deren Ergebnisse wahrscheinlich kritische Erkenntnisse über die Autoindustrie zulassen würden. Resch: „Die wollen es sich wohl einfach nicht mit ihren größten Auftraggebern von Messreihen verderben“, also den Herstellern. Manchmal durchbricht jemand die Omertà, das Schweigegelübde, das sich die Branche auferlegt hat. Dann melden sich Ingenieure aus den Konzernen bei der DUH als Whistleblower, weil sie bei den Machenschaften ihres Arbeitgebers nicht länger mitmachen wollen.

Doch selbst wenn die Umweltverbände von Betrügereien erfuhren, änderte das bislang nichts. Denn da war immer die Wand, die Wand aus Politikern und Autolobbyisten im engen Schulterschluss.

Der geschmeidige Ausstieg aus dem Politbetrieb und der Einstieg ins Gewerbe ist in keiner anderen Branche so beliebt. Michael Jansen leitete früher das Büro von CDU-Chefin Angela Merkel. Jetzt ist er Chef der Berliner Repräsentanz von Volkswagen. Sein Vorgesetzter dort ist Thomas Steg. Auch der besitzt einschlägige Regierungserfahrung: Der Generalbevollmächtigte des Konzerns für Außen- und Regierungsbeziehungen arbeitete zuvor als stellvertretender Regierungssprecher, von 2002 bis 2005 für Bundeskanzler Gerhard Schröder, von 2005 bis 2009 für Merkel.

Die Umsteiger wissen, wie Politik funktioniert, wie Gesetze entstehen, wie man Entscheider in Kanzleramt, Reichstag und Ministerien umschwärmt. Und sie bringen die Kontakte mit in die Unternehmen.

BMW engagierte Maximilian Schöberl, einen früheren Sprecher des CSU-Urge-



Verkehrsminister Dobrindt in einem selbst fahrenden Audi: Drängt plötzlich auf maximale Kontrolle

steins Theo Waigel. Daimler stellte den Diplomaten Martin Jäger als Cheflobbyisten ein. Nun macht sich Jäger als Sprecher des Bundesfinanzministeriums nützlich. Sein Nachfolger bei Daimler ist der ehemalige Kanzleramtsminister Eckart von Klaeden (CDU). Er wechselte 2013 nahtlos aus dem Zentrum der Macht in die Hauptstadtrepräsentanz von Daimler am Potsdamer Platz.

In seiner Amtszeit hatte Klaeden wichtige Vorlagen zur Autoindustrie erhalten – und sich mehrfach mit Vertretern von Daimler und anderen Herstellern getroffen. Zeitweise ermittelten Berliner Staatsanwälte, ob sich Klaeden der Vorteilsannahme schuldig gemacht hatte. Als Reaktion auf den dreisten Seitenwechsel beschloss der Bundestag eine Art Karenzzeit für Fälle wie Klaeden.

Am guten Draht der Autoindustrie zum Berliner Politikbetrieb wird sich trotzdem wenig ändern. Darüber wacht schon Matthias Wissmann, Präsident des mächtigen Verbands der Automobilindustrie (VDA), der früher mit Angela Merkel im Kabinett von Helmut Kohl saß. Er lässt kaum eine Gelegenheit aus, um sich vor den Autobossen seiner guten Kontakte zu rühmen.

In einem vertraulichen Protokoll einer solchen Sitzung ließ Wissmann festhalten, er ziehe eine „positive Bilanz des Gesprächs mit der Bundeskanzlerin“, deren „Aufgeschlossenheit für die Belange der Automobilindustrie“ habe sich gezeigt. „Der Bitte der Kanzlerin um Vorschläge der Automobilindustrie zu den konkreten Gesetzesvorhaben wird der VDA zügig nachkommen“, heißt es.

Tatsächlich schreibt die Autoindustrie oft an Gesetzen mit. Vor gut zwei Jahren kam heraus: Passagen eines Gesetzestextes für schärfere Lärmgrenzwerte stammten aus dem Rechner des damaligen Leiters



Umwelthilfe-Geschäftsführer Resch
Kampf gegen die Omertà

der Akustikabteilung von Porsche. Das ließ sich aus der Kennung der Computerdatei rekonstruieren. Sportwagen und Premiumfahrzeuge wurden von den Werten ausgenommen.

Als die EU-Partner im Juni 2013 über schärfere CO₂-Grenzwerte verhandelten, soll die Kanzlerin persönlich beim britischen Premier David Cameron und seinem irischen Amtskollegen Enda Kenny angerufen haben, um eine Verschiebung des Tagesordnungspunktes durchzusetzen.

Ein gutes Jahr später diskutierte die EU-Kommission erneut über die Pkw-Emissionswerte. Da warnte Vizekanzler Sigmar Gabriel auf einer VW-Mitarbeiterversammlung in Wolfsburg davor, „dass wir nicht jetzt schon wieder in die nächste Regulierungsstufe eintreten“. Was sich unter dem Deckmäntelchen Klimaschutz verberge, sei nicht selten der Versuch, der deutschen Autoindustrie Steine in den Weg zu legen. Schöner hätte auch Wissmann das nicht sagen können.

Nun könnte diese Wand Risse bekommen, weil es einigen Politikern mulmig

wird. Dazu brauchte es aber die Entschlossenheit von Amerikanern.

Verkehrsminister Alexander Dobrindt drängt plötzlich auf maximale Kontrolle. Er kündigt an, dass Beamte vom Kraftfahrt-Bundesamt nicht nur verdächtige VW-Modelle auf der Straße testen werden. Auch Fahrzeuge anderer Hersteller will er in den nächsten Tagen und Wochen über Deutschlands Straßen fahren lassen – mit einer Messsonde im Auspuff.

Falls er fündig wird, denkt der Minister an Konsequenzen: Rückrufaktion, Umbau des Fahrzeugs, Entzug der Typenzulassung und Verkaufsverbote. Die beiden letzten Optionen, das ist Dobrindt klar, könnten den Herstellern an die Substanz gehen.

Die EU-Kommission spürt nach dem Coup der Amerikaner Rückenwind für ihr Anliegen. „Wir sind bereit, bis auf den Grund dieser Affäre zu gehen“, heißt es in Brüssel. Die US-Aufsichtsbehörden seien schon kontaktiert, Volkswagen und das Kraftfahrt-Bundesamt als nationale Aufsichtsbehörde wurden für die nächsten Tage vorgeladen. Selbstverständlich würden die neuen Erkenntnisse aus den Vereinigten Staaten in die Neuregelung des Testverfahrens einfließen, versichert die EU-Kommission. Möglicherweise müsse das gesetzliche Regelwerk angepasst werden, das bei der Zulassung der Autos in Europa gilt.

Resch und sein Team von der DUH bereiten etliche Klagen gegen VW und andere Autokonzerne vor. Sie nutzen dabei auch Informationen, die sie aus eigenen Tests an Diesel-Pkw gewonnen haben.

Richtig optimistisch ist Resch nicht. In Deutschland hat es die DUH selbst bei juristisch eindeutigen Fällen schwer, kleinste Summen zu erstreiten. Hier mangle es zudem an einem Industriestrafrecht wie in den USA.

Zu mächtig ist die Autoindustrie hierzulande, sogar bis hinab auf die kommunale Ebene. Vor zwei Jahren kam der Verband Daimler auf die Spur. Bei einer Kampagne für die S-Klasse hatten die Stuttgarter unlauter mit Verbrauchswerten geworben. Die DUH bekam recht.

„Dann haben wir beim baden-württembergischen Umweltministerium und auch bei der Stadt Stuttgart ein Bußgeldverfahren beantragt“, sagt Resch. Keine der Stellen strengte ein Verfahren an. Hinter vorgehaltener Hand wurde ihm bedeutet, man könne nicht gegen Daimler vorgehen, der wirtschaftliche Druck sei zu hoch. „Das müsse ich doch verstehen, haben die zu mir gesagt“, erzählt Resch, „tue ich aber nicht.“

Sven Becker, Margret Hucko, Horand Knaup, Christoph Pauly, Gerald Traufetter

Lesen Sie zu diesem Thema auch den Essay des britischen Soziologen Colin Crouch auf Seite 142.