

Unverzeihlich

Affären Mehrere Gutachten für den Abgas-Untersuchungsausschuss belasten die Regierung und die Automobilhersteller schwer. Einige Expertenaussagen lesen sich wie Anklageschriften.

Stefan Hausberger hat es schon lange gewusst. Der Wissenschaftler von der Technischen Universität in Graz beschäftigt sich seit Jahren mit den Abgastests von Volkswagen, Daimler, Opel und anderen großen Autobauern. Für ihn war es kein Geheimnis, dass nahezu alle Dieselaautos die Grenzwerte bei Stickoxiden im realen Betrieb überschreiten.

Es hätte aber auch jeder andere wissen können, jeder Minister, jeder Konzernchef, jeder Kunde, denn Hausberger bereitet seine Ergebnisse für ein Handbuch auf, das regelmäßig veröffentlicht wird. „Jeder Depp“, sagt Hausberger, hätte darin nachlesen können, wie hoch die Emissionen wirklich sind. Nur leider habe sich kaum jemand dafür interessiert.

Im September soll Hausberger endlich vor ein größeres Publikum treten. Der Österreicher ist als Sachverständiger vor den Untersuchungsausschuss des Bundestags zum Abgaskandal geladen – ziemlich genau ein Jahr nachdem VW auf Druck der US-Umweltbehörde EPA einräumen musste, illegale Abschaltvorrichtungen in zahlreichen Modellen verbaut zu haben.

Im Juli ist der Untersuchungsausschuss erstmals zusammengetreten. Auf die Abgeordneten um den Vorsitzenden Herbert Behrens (Linke) wartet eine Menge Arbeit, noch immer sind zentrale Fragen der Affäre offen: Wie konnte es dazu kommen, dass Volkswagen und andere Autobauer bei den Abgaswerten ihrer Diesels tricksen? Was wussten die Behörden über Abschaltvorrichtungen („Defeat Devices“) in der Motorsteuerung? Welche Rolle spielten die engen Verbindungen zwischen der Autolobby und der Bundesregierung?

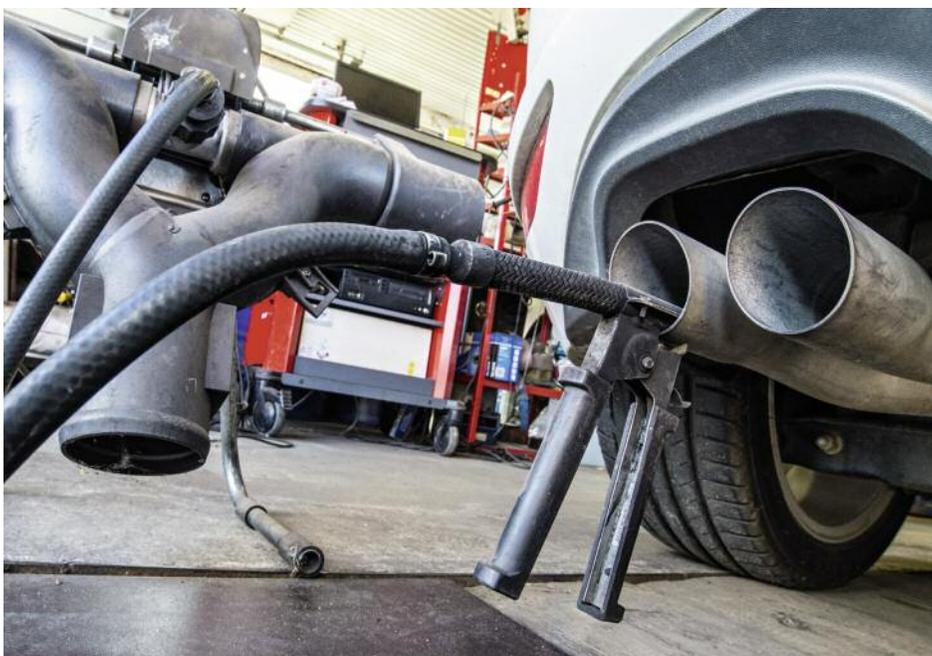
Zu Beginn seiner Arbeit stellte der Ausschuss seine Beweisanträge. Vom Kanzleramt über das Verkehrsministerium bis zur deutschen Vertretung in Brüssel müssen die Behörden seither ihre Akten durchforsten. Im Bundestag ist von den ersten 800 Ordnern die Rede, die in diesen Tagen im Ausschusse sekretariat eingehen sollen.

Schon die ersten Unterlagen haben es in sich. Der Ausschuss bat mehrere Gutachter um Analysen, wie es kommen konnte, dass die Autos auf dem Prüfstand stets die Grenzwerte einhielten – diese im realen Betrieb aber teils zigfach überschritten. Außerdem wollen die Mitglieder wissen, welche Folgen die Abgase für die Umwelt und die Gesundheit der Bürger haben.

Damit wird vor dem Ausschuss ein Aspekt zum Thema, den Hersteller und Re-



Ausschussvorsitzender Behrens: „Fade Schutzbehauptung“



Abgasmessung bei einem VW Golf: „Organisiertes Staatsversagen“

gierung gleichermaßen fürchten. Denn die erhöhten Abgaswerte können erwiesenermaßen krank machen.

Der SPIEGEL hat fünf Stellungnahmen von Gutachtern ausgewertet – manche lesen sich wie Anklageschriften. Sie belegen, dass die Behörden über die erhöhten Ab-

gaswerte schon seit Jahren informiert waren, die Dinge laufen ließen und so die Gesundheit der Bürger gefährdeten. Sie ziehen auch eine der zentralen Verteidigungslinien von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) in Zweifel. Dobrindt hatte sich bei vielen Herstellern mit der

SPIEGEL GESCHICHTE

MONTAG, 29. 8., 20.15 – 21.10 UHR | SKY1

Kinder der Schande

Im Frühjahr 2014 wurde auf dem Grundstück eines ehemaligen katholischen Heims für ledige Mütter und ihre Kinder im irischen Tuam ein Massengrab entdeckt: die Überreste von 800 Babys und Kindern, die an Hunger oder an Krankheiten gestorben waren. Im extrem katholischen Irland des 20. Jahrhunderts galten die Kinder unverheirateter Frauen als Kinder der Schande. Schwangere wurden zwangsweise in Anstalten gebracht und durften nach der Geburt ihre Babys nicht behalten. Es waren Nonnen, die Tausende dieser Kinder verhungern ließen oder so vernachlässigten, dass sie an Unterversorgung starben.

SPIEGEL TV REPORTAGE

MITTWOCH, 31. 8., 24.00 – 0.55 UHR | SAT.1

Allein unter Fremden – jugendliche Flüchtlinge in Deutschland

Sie sprechen kein Wort Deutsch und sind ohne ihre Eltern nach Deutschland geflohen. 2574 minderjährige, unbegleitete Flüchtlinge wurden im vergangenen Jahr allein in Hamburg aufgenommen. SPIEGEL-TV-Autorin Sanja Hardinghaus hat drei von ihnen in ihrem ersten halben Jahr in Deutschland begleitet.

SPIEGEL TV WISSEN

MITTWOCH, 31. 8., 21.10 – 22.10 UHR | PAY-TV
BEI ALLEN FÜHRENDEN KABELNETZBETREIBERN

Die klebrige Seite des Kaugummi

Auch als Abfall ist Kaugummi allgegenwärtig. Beim klebrigen Rest handelt es sich um Plastikmüll, der unsere Umwelt zunehmend belastet – und das rund um den Erdball.



Straßenreinigung in London

Erklärung begnügt, ihre Abschalteneinrichtungen seien zum Schutz der Motoren eingebaut worden. Dieser Argumentation folgen einige Experten nicht.

Für die Gutachter ist auch nicht nachvollziehbar, wie die Politiker erklären können, sie hätten erst durch die Messungen in den USA von dem Missstand erfahren. So berichtete Stefan Hausberger schon vor Jahren, dass zahlreiche Dieselaautos im Prüfzyklus auf niedrige Stickoxidwerte „optimiert“ waren. Der ADAC nennt in seiner Stellungnahme eigene Studien und Briefe ans Umweltministerium, die auf überhöhte Werte hinwiesen.

Gutachter Denis Pöhler von der Universität Heidelberg zitiert ausführlich die Arbeit der Deutschen Umwelthilfe, die mit dem SPIEGEL bei der Enthüllung von Abschalteneinrichtungen bei Opel-Autos zusammenarbeitete. Bereits im Februar 2011 habe die Umwelthilfe das Verkehrsministerium auf überhöhte Werte bei VW aufmerksam gemacht. Auch Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) sei später auf auffällige Emissionen bei deutschen Bussen angesprochen worden.

Der Ausschuss wird sich auch mit Verflechtungen zwischen Politik und Autobauern befassen.

Es sei aufgrund der Vielzahl von Informationen „nicht plausibel, dass Behörden und Politik behaupten, von dem Problem nichts gehört zu haben“, schreibt Pöhler. Mit ihrem Versäumnis, das Problem rechtzeitig anzugehen, hätten sie die Gesundheit der Bevölkerung gefährdet.

Noch schärfer urteilt der Ingenieur und Mediziner Andreas Meyer, der seit Jahrzehnten an Technologien zur Abgasminimierung arbeitet. „Unverständlicherweise“ sei die Abgasnachbehandlung bei Dieselmotoren unter dem Druck der Hersteller über Jahrzehnte „verweigert“ worden. Unter dem Gesichtspunkt von Gesundheitsrisiken sei das „unverzeihlich“. Dieselauroß sei von der Weltgesundheitsorganisation 1988 als krebserregend eingestuft worden – und die Technik zur Schadstoffminimierung existierte schon bald danach.

Im Ausschuss wird es auch um das Handeln der verantwortlichen Politiker gehen, nachdem die Affäre öffentlich wurde. Im Herbst berief Verkehrsminister Dobrindt eilig eine Untersuchungskommission, die zahlreiche Fahrzeuge überprüfte – und teils drastisch erhöhte Abgaswerte feststellte. Betroffene Hersteller wie Opel, Daimler und andere erklärten die desaströsen Ergebnisse unter anderem mit dem Wetter. Demnach reinigte etwa der Opel Zafira die Emissionen nur in einem Fenster zwischen 17 und

33 Grad vollständig. Daimler setzte die untere Temperaturgrenze 7 Grad niedriger an. Das bedeutet: Bei jährlichen Durchschnittstemperaturen von um 10 Grad in Deutschland fahren die Autos an vielen Tagen schmutziger als auf dem Papier.

Dieses „Thermofenster“ diene dem Schutz des Dieselmotors und seiner Leitungen, erklärten die Hersteller trickreich. Aus naheliegenderm Grund: Eine EU-Verordnung lässt eine Abweichung von den Grenzwerten aus Gründen des Motorschutzes zu. Dobrindt folgte der Argumentation weitgehend und setzte auf freiwillige Nachbesserungen.

Ein Gutachten von Professor Roland Baar, der an der Technischen Universität Berlin forscht, bezweifelt nun diese Sichtweise: „Nach aktuellem Kenntnisstand ist es heute möglich, Motoren so zu konstruieren, dass sie betriebssicher ohne Motorschutzfunktion eingesetzt werden können“, schreibt er.

Auch die Erklärung, dass sich bei der Abgasreinigung mit Harnstoff („Ad Blue“) Ammoniak in den Leitungen ablagern könne, überzeugt den Berliner Experten nicht: „Die Verdampfung des Harnstoffs erfolgt auch bei niedrigen Temperaturen angemessen schnell. Eine thermisch bedingte Schutzfunktion scheint nicht notwendig zu sein.“ Ein Motorschutz aufgrund niedriger Betriebstemperaturen sei mithin „nicht zwangsläufig notwendig“.

Die Abgeordneten im Untersuchungsausschuss sind entsprechend angriffslustig. „Wenn die Außentemperatur für den Motorschutz keine Rolle spielt, dann ist die von Industrie und Bundesregierung gebetsmühlenartig vorgetragene Argumentation nichts weiter als eine fade Schutzbehauptung“, sagt der Vorsitzende Herbert Behrens. Sein Kollege Oliver Krischer von den Grünen spricht von „organisiertem Staatsversagen“, das den Abgasskandal erst möglich gemacht habe.

In den nächsten Monaten werden sich die Abgeordneten mit der Nähe zwischen Prüfern, Regierung und Autobauern befassen. Denis Pöhler vom Institut für Umweltphysik der Universität Heidelberg kritisiert, die Landesumweltämter und das Umweltbundesamt hätten trotz ihres Wissens „nicht ausreichend Druck auf Politik und das Kraftfahrtbundesamt ausgeübt“.

Auch mit dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) selbst geht er hart ins Gericht. Diesen Schwesterorganisationen in anderen europäischen Ländern hätten längst eigene Studien zu realen Fahrzeugemissionen betrieben. Das KBA habe damit erst nach Bekanntwerden des VW-Falles begonnen und die Ergebnisse nicht offengelegt. „Dies lässt vermuten, dass zu enge Verflechtungen von KBA und Autoindustrie hier Ursache gewesen sein könnten.“

Sven Becker, Marcel Rosenbach, Gerald Traufetter