



VW-Mitarbeiterparkplatz in Wolfsburg

JULIAN STRATENSCHULTE / PICTURE ALLIANCE / DPA

Der gelöschte Verdacht

Dieselskandal Dokumente aus dem Umweltministerium belegen, dass die Behörde schon vor Jahren konkrete Hinweise auf die VW-Betrugsmasche hatte – sie aber nicht weiterverfolgte.

Moderne Schreibprogramme erleichtern den Umgang mit Texten ungenügend, aber sie haben ihre Tücken. Das gilt besonders, wenn es um heikle Vorgänge geht. Eine Software wie „Word“ speichert nicht nur, was getippt wird. Sie merkt sich im Änderungsmodus auch, wer welche Passagen gelöscht hat – acht Jahre später kann man es immer noch nachlesen.

So lange ist es her, dass ein Beamter im Bundesumweltministerium auf seinem Rechner ein Konzept aufrief, wie Autos künftig auf die Einhaltung ihrer Abgaswerte untersucht werden sollten. Der Entwurf war radikal. Er war eine Generalabrechnung mit der bisherigen Prüfpraxis. Vor allem wurde im Text jene Art von Software beschrieben, die VW jahrelang zur Manipulation eingesetzt hatte – und deren Entdeckung durch US-Behörden vor genau einem Jahr den Skandal auslöste, der VW und die deutsche Automobilindustrie bis heute erschüttert.

Der Beamte – so lässt es „Word“ erkennen – strich diese Passage.

Es war das Frühjahr 2008, bis zur Enthüllung der Affäre sollte es noch etliche

Jahre dauern. Doch klar ist: Hätte der Beamte damals nicht die Löschtaste gedrückt, wären es womöglich deutsche Aufseher gewesen, die die Affäre um manipulierte Motorsoftware aufgedeckt hätten. Deutsche Umweltbehörden. Und die Dieselschummelei wäre vielleicht schon ein paar Jahre eher aufgefliegen.

In der Passage wurde präzise „moderne Fahrzeugelektronik“ benannt, die erkennen könne, ob sich ein Fahrzeug auf dem „Rollenprüfstand“ befinde. Wie bei VW. Diese Software schalte „auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld“ um, das „vom normalen Betrieb abweicht“. Wie bei VW.

Noch mehr: In dem Text wird kritisiert, dass es eine Kontrolllücke gebe. „Die Überprüfung, ob derartige Einrichtungen vorhanden sind“, sei bisher „nicht vorgesehen“. Auch dieser Satz verschwand. Warum?

War es Vorsatz, Angst oder Dummheit? Scheu vor einem Konflikt mit der Automobilbranche?

Sicher ist: Im Ministerium fand man diese Stelle brisant. Ein Beamter notierte das

Wort „Tretminen“ neben die Sätze. Und er unterstrich den englischen Fachbegriff „cycle-beating“, der das Austricksen der Messtechnik beschreibt.

Die brisante Unterlage dürfte auch zum Thema im Untersuchungsausschuss zur Dieselfaffäre werden. Das Gremium hat seine Befragung von Zeugen Anfang des Monats aufgenommen. Das Dokument ist nicht nur interessant, weil es die Blamage der deutschen Behörden zeigt, die viel mehr wussten, als sie später zugaben. Der Schriftverkehr erzählt exemplarisch, wie sich in der Automobilbranche ein betrügerisches System ausbreiten konnte. Ein System, in dem es auf dem Papier immer strengere Grenzwerte gab – in dem die Aufsichtsbehörden aber wegschauten, wenn es um die Kontrolle dieser Grenzwerte ging.

„Die Öffentlichkeit wurde mit vermeintlich scharfen Grenzwerten beruhigt, die Industrie bediente man mit laschen Messverfahren.“ So beschreibt einer, der damals im Bundesumweltministerium in die Geschehnisse eingeweiht war, den deutschen Dieseld-Deal. Es war wie ein stillschweigendes

Übereinkommen, geschlossen zwischen Kontrolleuren und Kontrollierten.

Als der Skandal über Volkswagen zusammenbrach, gab sich die Bundesregierung ahnungslos. Zykluserkennung? Abschaltvorrichtungen? Nie gehört, behaupteten die zuständigen Minister. Doch die gelöschten Passagen legen nahe, dass das nicht stimmt. Es gab diesen im Sommer 2008 gelöschten konkreten Verdacht zumindest im Umweltbundesamt (UBA) und in dem ihm übergeordneten Umweltministerium. Man hätte es nicht nur ahnen können. Man hat es geahnt. Zumindest die Fachleute wussten, was möglich war. Die Frage ist, wer sonst noch verantwortlich ist.

Der damalige Umweltminister ist heute Vizekanzler: Sigmar Gabriel (SPD). Sein Haus war bis zu der Löschkaktion im Sommer 2008, das zeigen die internen Dokumente, auf der richtigen Fährte. Alles das geschah sogar auf Anweisung des Ministers. Er wollte – Ironie der Geschichte – eigentlich einen anderen Skandal verhindern.

Die Anfänge der Geschichte führen mitten in einen früheren deutschen Abgaskandal. Die Bundesregierung hatte den Einbau von Rußpartikelfiltern in älteren Dieselautos steuerlich gefördert. Dann stellte sich heraus, dass Zehntausende dieser Rußfilter nicht funktionierten.

Umweltminister Gabriel war blamiert – zumal bekannt wurde, dass das Bundesumweltamt intern früh vor dem Desaster gewarnt hatte. „Umweltminister im Filtersumpf“, schrieb die „Berliner Zeitung“. Gabriel, so schien es, hatte seinen Laden nicht im Griff.

Das wollte der Minister, damals noch Hoffnungsträger der SPD, nicht auf sich sitzen lassen. Gabriel forderte eine bessere Überwachung der Abgastechik, alles müsse auf den Prüfstand, wies er seine Ministerialen an. Künftig solle scharf kontrolliert werden, ob die Autos auf den Straßen die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte einhielten. Das Umweltministerium beauftragte das Umweltbundesamt im Dezember 2007, ein Konzept für eine gemeinsame „Feldüberwachung“ zu erarbeiten.

Am 14. Februar 2008 drängelte Gabriels damaliger Abteilungsleiter bei der Behörde, sein Minister hänge ihm im Nacken, deshalb „noch einmal norddeutsch klar: Seit längerem laufen Ihre Mitarbeiter durch die Republik und behaupten, wo überall Abgassysteme nicht funktionieren, unzulängliche Systeme angeboten werden, Testzyklen falsch konzipiert sind oder die Kontrollen nicht ausreichen“. Er brauche schleunigst einen Untersuchungsplan, um diesen Fragen nachzugehen: „Nicht mehr und nicht weniger!“

Der Rüffel aus dem Ministerium zeigte Wirkung. Vier Wochen später schickte das Amt sein Konzept zur „Feldüberwachung von Kfz“ an Gabriels Haus.

Weitere Tretminen ...

Auszug aus dem Entwurf eines Konzeptpapiers des Umweltbundesamts zu Fahrzeugüberprüfungen

Aus technischer Sicht bestehen – neben einigen unzureichend definierten Details in der Richtlinie – folgende Defizite:

- Die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht es, die Fahrzeuge mit Einrichtungen auszustatten, die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird, das vom normalen Betrieb abweicht (sog. cycle-beating). Die Überprüfung, ob derartige Einrichtungen vorhanden sind, ist bisher bei der FÜ nicht vorgesehen.

Die Umweltbeamten nutzten das Papier für eine Generalabrechnung mit der Prüfpraxis. Die Hersteller seien selbst zur Durchführung der Feldüberwachung verpflichtet. Das bedeute, dass „ein Fahrzeughersteller quasi sein eigenes Produkt kontrolliert“. „Nach Kenntnissen des UBA ist es bisher nicht vorgekommen, dass Hersteller von sich aus Auffälligkeiten an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) gemeldet haben.“ Das KBA habe von sich aus ebenfalls nichts gemeldet.

Das Umweltbundesamt nannte als weiteres Problem bereits damals den Wettbewerb der Zulassungsbehörden untereinander. Es sei den Autobauern nämlich „freigestellt“, bei welcher Behörde in der EU sie ihre Neuwagen zulassen. „Möglicherweise werden dabei Prüfstellen in denjenigen Ländern bevorzugt, die keine aktive Feldüberwachung betreiben.“ Es drohe ein wirtschaftlicher „Interessenskonflikt“ des Kraftfahrt-Bundesamts.

Dann folgte die Passage, die überraschend präzise die Art beschrieb, wie Volkswagen später betrog – und die heute all diejenigen in der Bundesregierung in Bedrängnis bringt, die nach dem Auffliegen des Skandals immer wieder beteuerten, man habe von alledem nicht die leiseste Ahnung.

Rund vier Monate nach der Vorlage des ersten Testentwurfs schickte Gabriels Abteilungsleiter das Papier an die Autoren im Amt zurück. In einer Begleitmail eines Mitarbeiters hieß es, man habe „alle Problemdiskussionen gestrichen“. Diese sollten mit dem Verkehrsministerium lieber in Gesprächen „erörtert“ werden.

Tatsächlich leisteten die Umweltministerialen beim Löschen ganze Arbeit: Der Hinweis auf die Lücken in der bisherigen Feldüberwachung war danach genauso verschwunden wie die ausführliche Passage zur Zykluserkennung. So steht es in der finalen Fassung, wie sie dem Verkehrsministerium zuzuging.

Doch warum entschieden sich die Beamten, die heiklen Passagen zu streichen? Auf wessen Anweisung handelten sie?

Beim Umweltministerium heißt es auf Anfrage, die Streichung sei nicht auf Druck

der Autokonzerne erfolgt. Das UBA-Konzept habe vielmehr inhaltliche Schwächen enthalten, die korrigiert werden sollten. Bei den Hinweisen auf illegale Abschaltvorrichtungen habe es sich lediglich um Gerüchte gehandelt. Der eigentliche Fehler, so sehen es damals Beteiligte, war die Mitverantwortung des industrienahen Verkehrsministeriums bei der Feldüberwachung.

Am Ende stand im Sommer 2008 jedenfalls ein Konzept für eine neue Feldüberwachung, das seinen Namen nicht verdiente. Gabriels Umweltministerium hatte die Chance verspielt, die Betrügereien der Autoindustrie frühzeitig aufzudecken.

Wie geplant arbeiteten die Ressorts Verkehr und Umwelt in den folgenden Jahren bei der Feldüberwachung enger zusammen. Von 2010 an wurden elf Dieselmotoren gemeinsam ausgesucht und vom TÜV Nord auf ihre Abgaswerte getestet. Dabei verwendeten die Prüfer das von den Beamten konzipierte Testverfahren auf dem Rollenprüfstand, das die Autoingenieure durch Manipulationen einfach austricksen konnten.

Selbst als den Prüfern dennoch ein Treffer gelang, setzten sie nicht energisch nach. Ausgerechnet ein VW Golf blieb im weitmaschigen Prüfungsraaster hängen. Er wies „bei allen Prüfungen“ zu hohe Werte für Stickoxide und Kohlenwasserstoffe auf. Doch die Beamten gaben sich weitgehend mit der Erklärung von Volkswagen zufrieden, es handle sich dabei um einen „Einzelfall“.

Am Ende der Untersuchungsreihe standen drei auffällige VW Golf fünf später getesteten Wagen gegenüber, die die Grenzwerte offenbar einhielten – der Test galt damit als bestanden. Und der Diesel-Deal hielt, wieder einmal.

Was hätte passieren können, wenn das Umweltministerium der heißen Fährte gefolgt wäre und nachgehakt hätte, erwies sich fünf Jahre später, als die US-Kollegen von der Environmental Protection Agency genau das taten – und die Wolfsburger zu ihrem Schuldeingeständnis zwangen.

Sven Becker, Marcel Rosenbach,
Gerald Traufetter