

ILLUSTRATION: SIMON PRADES / DER SPIEGEL

Die dunkle Seite der Macht

Dieselgate Die Regierung hat sich mit Haut und Haaren der Automobilindustrie ausgeliefert, das ist die erschütternde Erkenntnis des Dieselpfells. Die Politik lässt zu, dass sich die Konzerne weiter vor ihrer Verantwortung drücken. Wie lange noch?

Angela Merkel hat das Talent, zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein. Momentan ist der richtige Ort das Dorf Sulden in Südtirol, ihr Urlaubsdomicil. Auf 1900 Meter Höhe, vor der Kulisse gewaltiger Berge, lustwandert die Kanzlerin in klarer Luft.

Manch einer hatte gehofft, dass sie zum Dieselpfelle am vergangenen Mittwoch herabsteigen würde zu ihrem Volk und ein Machtwort spräche. So wie nach dem Atomunfall in Japan, als sie das Ende der deutschen Atomenergie verkündete. Diesmal hätte es gegolten, dem Dieselmotor den Garaus zu machen und die Automobilindustrie, die wissentlich und vorsätzlich Mensch und Umwelt vergiftet, gehörig zu züchtigen.

Doch Angela Merkel kämpft keine Schlachten, die sie nicht gewinnen kann. Deshalb bleibt sie oben.

Unten, in den Niederungen, dürfen derweil Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) vorführen, wie wenig Berlin der Macht der Automobilindustrie entgegenzusetzen hat. Erst einmal mussten sie den Dieselpfelle kurzfristig ins Innenministerium verlegen, damit den Konzernherren unangenehme Begegnungen mit demonstrierenden Bürgern und Umweltaktivisten erspart blieben, die das Verkehrsministerium umlagerten. Wer gern schnell Auto fährt, kann ja trotzdem ein Feigling sein.

Nach dem Treffen mussten die Minister in einer Pressekonferenz das erbärmliche Ergebnis präsentieren – Dobrindt schmissig in Vorwärtsverteidigung, Hendricks bleich vor Wut auf die arroganten Manager. Es entsprach dem Minimalkonsens, den die Industrie angeboten hat: ein Update der Software bei über fünf Millionen Dieselfahrzeugen. Wobei auch diese Zahl geschönt ist, denn 1,9 Millionen davon hat VW schon erneuert. Es ist die mit Abstand kostengünstigste Variante für die Autokonzerne. Und die mit Abstand schlechteste für menschliche Lungen.

Natürlich wissen die Minister, dass diese Maßnahme nicht genügt, um die Luftqualität in den Städten signifikant zu verbessern. Umweltverbände und Experten haben das vorgerechnet, Gerichte, zuletzt das Verwaltungsgericht Stuttgart, haben deren Ergebnisse bestätigt.



Kein Versagen?
Trotz manipulierter
Abgaswerte, trotz
Schummelsoftware?

Wie leicht hätte es die Regierung gehabt, sich bedauernd hinter diesen Urteilen zu verstecken. Sie hätte sogar Applaus bekommen. Laut dem Meinungsforschungsinstitut Civey fanden 72,8 Prozent der Befragten, dass beim Thema Luftverschmutzung zu viel Nachsicht mit der Automobilindustrie geübt werde. 80,6 Prozent der städtischen Bevölkerung wünschen sich weniger Rücksichtnahme auf die Interessen der Industrie.

Warum also kuscht die Regierung vor den Konzernen?

Die deutsche Automobilindustrie ist nicht irgendeine Branche. Sie ist mit ihren rund 800 000 Arbeitsplätzen und über 450 Milliarden Euro Umsatz eine der Schlüsselindustrien des Landes, des viertgrößten Autobauers der Welt. Das macht jede Regierung erpressbar.

Dazu kommt der Stolz: Die Deutschen haben das Auto erfunden, werden bis heute weltweit für ihre Ingenieurskunst bewundert. Made in Germany galt gerade für Autos als absolutes Qualitätsmerkmal.

Weil keiner wusste, dass die Ingenieure getrickelt haben. Und dass die Politik die Schummelerei seit Jahren deckt. Weil es eine unappetitliche Verquickung von Personal

und Interessen gibt, ein System gegenseitiger finanzieller Zuwendungen und Parteispenden plus einem Kontrollorgan, das durch Lobbyarbeit zu einem willfährigen Wurmfortsatz der Industrie verkümmert ist.

Die Politik kann den Autobauern nicht mehr an den Karren fahren, weil sie selbst die Gesetze über die Jahre so aufgeweicht hat, dass kaum noch eines greift. Über die gestrenge Forderung der Minister nach mehr Verantwortungskultur bei den Unternehmen dürften sich die Konzernchefs sicherlich köstlich amüsiert haben, als sie in ihren schwarzen Limousinen davonflogen.

Sie fühlen sich unangreifbar, too big to fail. Der Auftritt von VW-Chef Matthias Müller auf der Pressekonferenz nach dem Dieselpfelle war in seiner Überheblichkeit kaum zu überbieten; eine Nachbesserung der Hardware komme nicht infrage, außerdem könne er kein „unternehmerisches Versagen“ erkennen.

Kein Versagen also. Trotz manipulierter Abgaswerte, trotz Schummelsoftware, trotz kartellrechtlich bedenklicher Absprachen mit Konkurrenten. Trotz drohender Fahrverbote für Millionen von Dieselfahrern. Für die Autobauer ist die Welt in Ordnung. Alles ganz legal, sagen sie. Alles?

Recherchen des SPIEGEL zeigen nun, dass sich die Konzerne nicht nur bei harmlosen Dingen wie der Konstruktion von Cabriodächern abgestimmt haben. In dem Material, die der VW-Konzern im Rahmen seiner Selbstanzeige an die EU-Kommission und das Bundeskartellamt in Bonn geschickt hat, finden sich brisante Unterlagen (siehe Seite 18).

Demnach haben Daimler, BMW, Audi, und Volkswagen spätestens ab 2006 in ihren Arbeitskreisen verabredet, wie sie die US-Umweltbehörden CARB und EPA täuschen wollten. Sie verabredeten zusammen mit Bosch auch eine Software für alle Hersteller, mit der der AdBlue-Verbrauch gestreckt werden könnte.

Außerdem stimmten sie Ausreden ab, mit denen sie den US-Behörden den viel zu kleinen Tank für den Harnstoff AdBlue erklären könnten, der den Stickoxidausstoß senkt. Ein VW-Mitarbeiter schreibt dazu: Man bewege sich „in einer gesetzlichen Grauzone“.

Ausreden? Grauzone? Tatsächlich klingt das alles eher nach einer großen Portion



ILLUSTRATION: SIMON PRADES / DER SPIEGEL

krimineller Energie. Und eine strenge Aufsicht musste man nicht fürchten, schon gar nicht von der Politik.

Es war spät am 3. November 2015, als sich die Regierung Merkel der Automobilindustrie mit Haut und Haaren auslieferte. An diesem Abend trafen sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und seine Spitzenbeamten mit VW-Chef Matthias Müller und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Hans Dieter Pötsch. Nur wenige wissen von dem klandestinen Treffen, Aktenvermerke gibt es nicht.

Die Frage war: Was tun mit den Millionen von Dieselfahrzeugen, in denen eine betrügerische Software im Einsatz war? Müsste man die Zulassung entziehen? Oder wären nicht Rückkaufprogramme wie in den USA fällig? Doch Letzteres, das war klar, könne man unmöglich machen. „VW wäre am Ende gewesen“, erinnert sich ein Beamter.

Die Runde einigte sich auf eine Lösung, die VW schonen sollte. Müller musste sich zu einem Software-Update verpflichten. Im Gegenzug würde der Staat auf weitere Rechtsmittel verzichten, die dem Autokonzern schaden würden. Dobrindt stellte eine Bedingung: Müller sollte versprechen, dass in seinem Unternehmen keine weiteren sogenannte Abschaltvorrichtungen im Einsatz wären. Müller wich aus, er könne dies nur hoffen.

Der Freibrief gilt trotzdem. Seither kann Volkswagen behaupten: Was in den USA

an Manipulationen verboten ist, ist in Deutschland nicht strafbar. Auch die anderen Hersteller, die ganz ähnliche Schummeltechnik verwenden, wurden gerettet: Ihre Tricksereien seien aus technischen Gründen zu rechtfertigen, urteilten die von Dobrindt bestellten Prüfer des Kraftfahrt-Bundesamts. „Der Schutz der Motoren ist in diesem Land wichtiger als der Schutz der Lungen“, zürnt Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH).

Sobald die Bundesregierung daran zweifelt, zeigt die Automobilindustrie die Folterinstrumente. Im Juli präsentiert der Lobbyverband VDA eine Studie des Münchner Ifo-Instituts, wonach 600 000 Arbeitsplätze von der Verbrennertechnik abhängen. Das diszipliniert, besonders im Wahljahr.

Spätestens seit Kanzler Gerhard Schröder gehört es für einen deutschen Regierungschef dazu, den Beinamen „Autokanzler“ zu führen. Schröder gefiel sich als Schutzpatron. Und auch seine Nachfolgerin begriff schnell den Zusammenhang zwischen Mächterhalt und der Nähe zu der Schlüsselbranche.

Am 23. September 2008 sprach sie vor Arbeitern des Volkswagenwerkes: „Die Bundesregierung steht zu VW. VW ist ein tolles Stück Deutschland.“ Die schiere Masse der 18 000 Arbeiter schien ihr Ehrfurcht einzujagen. Noch nie hatte sie wohl vor so vielen Menschen gesprochen. Sie fuhr mit dem Gefühl heim, dass die vielen

Beschäftigten von Volkswagen wollten, „dass es Deutschland gut geht“.

Beobachter der Kanzlerin sagen, dieser Besuch in Wolfsburg habe sie tief geprägt. Kurze Zeit später machte sie mit der Abwrackprämie Belegschaft und Bossen ein Geschenk in Milliardenhöhe.

Möglicherweise ist das Grundübel eine unerquickliche Symbiose: Zwischen der Regierung, der Branche und den Lobbyverbänden herrscht ein reger Austausch an Personal. Auf diese Weise sichert sich die Industrie Einfluss und Zugang, die Mitarbeiter Geld und Karriere.

Man wundert sich: Staatsdiener, die sich gestern noch scheinbar mit Herzblut für das Wohl ihrer Bürger eingesetzt haben, sind einen Moment später bereit, an deren systematischer Vergiftung mitzuwirken.

An dieser Stelle sticht zweifellos Exverkehrsminister Matthias Wissmann heraus, Merkels einstiger Kabinettskollege und Duzfreund. Er steht dem mächtigen Verband der Automobilindustrie (VDA) vor. Es heißt, er müsse nur eine SMS versenden, schon habe er die Aufmerksamkeit der Kanzlerin.

Merkels früherer Büroleiter im Konrad-Adenauer-Haus, Michael Jansen, arbeitet für den Volkswagen-Konzern als Leiter der Berliner Konzernrepräsentanz. Vor wenigen Monaten wechselte Opel-Cheflobbyist Joachim Koschnicke ins CDU-Wahlkampfteam.

Sie alle haben die Bundesregierung in den vergangenen Jahren mit E-Mails und Briefen penetriert, um die Interessen ihrer Konzerne durchzusetzen.

Im Mai 2013 schreibt VDA-Chef Wissmann an die „liebe Angela“, sie möge in Brüssel „überzogene“ Vorschläge der Kommission bei den CO₂-Zielen verhindern.

VW-Lobbyist Jansen lässt das Kanzleramt im Juli 2015 wissen, beim Thema „Luftqualität/Diesel“ sollten die Vorschläge der Industrie „weitestgehend Berücksichtigung finden“.

Joachim Koschnicke warnt, noch als Opel-Lobbyist, den Chef des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA), als eine Genehmigung für ein neues Opel-Modell ausbleibt, dies werde „potenzielle Auswirkungen auf unseren Geschäftsbetrieb“ haben. Die Produktion in fünf Werken sei bedroht, „die Auswirkungen wären in jeder Hinsicht dramatisch“.

Und dann ist da noch Eckart von Klaeden, von 2009 bis 2013 Staatsminister im Kanzleramt, seitdem Leiter „External Affairs“ bei Daimler.

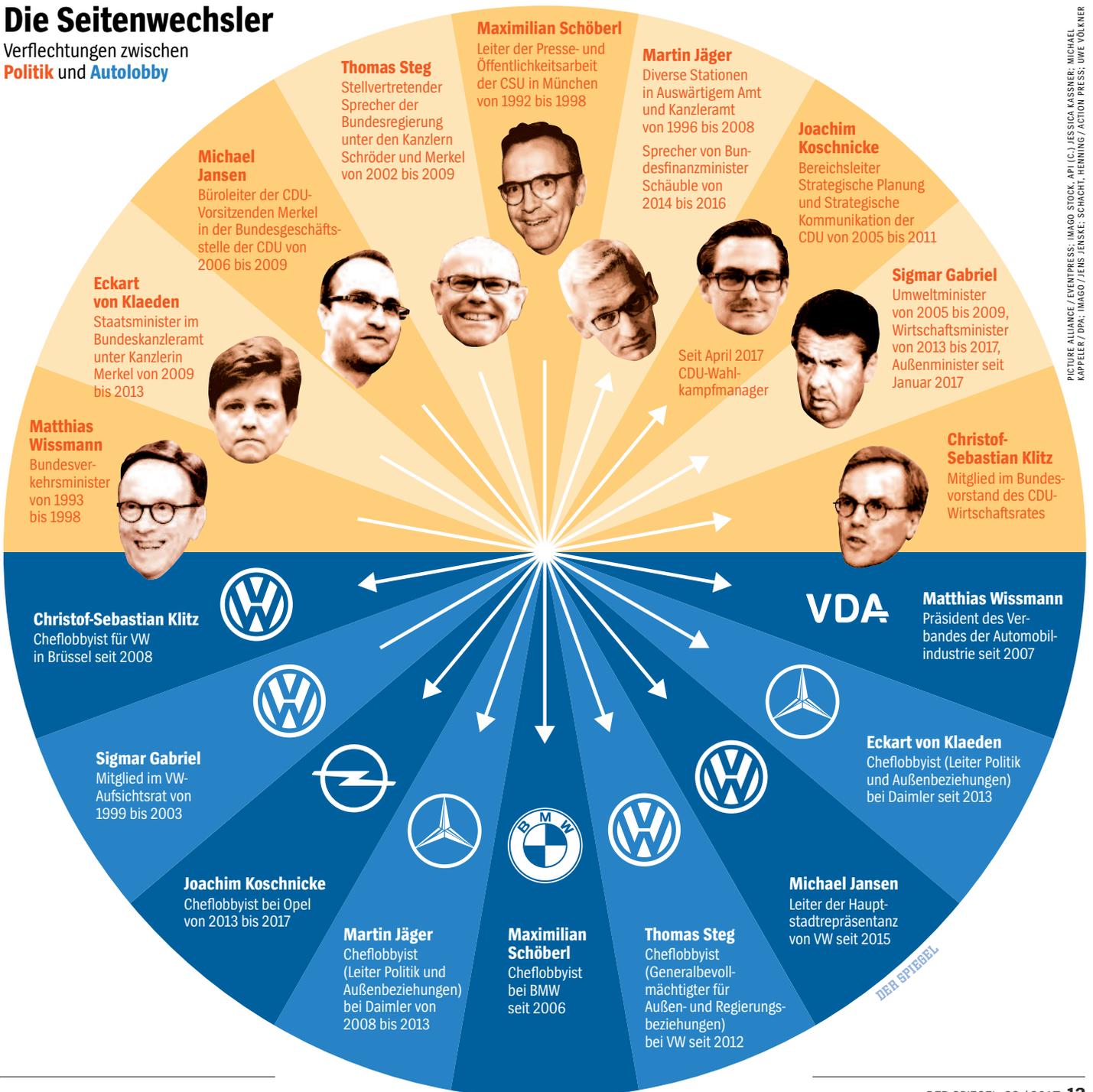
Klaeden, Spitzname „Ecki“, ist ein besonders dreister Fall. Im Mai 2013 gibt

Klaeden bekannt, dass er ab Herbst als Cheflobbyist für Daimler arbeiten werde. Vorher hat der Aristokrat mit dichten Mecki-Haaren und Bubengesicht, eine Bilderbuchkarriere als konservativer Politiker hingelegt: Jurastudium in Göttingen, Verbindungsstudent, Funktionär erst in der Schüler Union, dann in der Jungen Union, mit 28 Jahren Einzug in den Bundestag.

Bereits als Staatsminister pflegt er gute Kontakte zu dem Autobauer, ist nachweislich über ein milliardenschweres Finanzgeschäft von Daimler informiert. Bevor der Konzern im Dezember 2012 Aktien an

Die Seitenwechsler

Verflechtungen zwischen Politik und Autolobby



PICTURE ALLIANCE / EYE PRESS; IMAGO STOCK; APIC; JESSICA KASSNER; MICHAEL KAPPELER / DPA; TIMAGO / JENS FENSKER; SCHACHT; HENNING / ACTION PRESS; UWE VOLKNER



ILLUSTRATION: SIMON PRADES / DER SPIEGEL

dem Raumfahrtkonzern EADS losschlägt, lässt er sich im Kanzleramt mehrfach Unterlagen kommen und trifft den verantwortlichen Banker von Daimler, insgesamt 23-mal.

Nach Klaedens Dienstantritt wird es ruhig um den neuen Cheflobbyisten von Daimler. Der Mann bevorzugt das geräuschlose Lobbying. Die Bewährungsprobe lässt nicht lange auf sich warten. Auch die Dieselautos von Daimler stoßen gewaltige Mengen an gesundheitsgefährdenden Stickoxiden aus. Nur mit Trickserien am Abgassystem gelingt es den Konzerningenieuren, die Luxusautos durch die Testlabore der Genehmigungsbehörden zu bekommen.

Doch die Messstationen in deutschen Innenstädten melden verräterisch hohe Schadstoffwerte in der Luft. Die EU-Kommission will daraufhin die Autos vor der Zulassung nicht mehr nur auf dem Prüfstand testen, sondern auf der Straße. RDE heißt das neue Verfahren, für „Real Driving Emissions“, testen im realen Fahrbetrieb. Der ganze Schwindel droht aufzufliegen.

Am Nachmittag des 18. März 2015 schreibt Eckart von Klaeden eine E-Mail an seinen alten Kollegen, den Leiter der Abteilung Wirtschaftspolitik im Kanzleramt („Lieber Herr Professor Röller“). Die Zeit drängt, keine Woche später will das Technical Committee on Motor Vehicles in Brüssel über die RDE-Tests entscheiden.

Klaeden warnt: „Was zunächst wie eine untergeordnete technische Entscheidung

klingt, kann enorme Konsequenzen für die Automobilindustrie im Hinblick auf die zukünftige Nutzung von Dieselmotoren haben.“ Der Entwurf der Kommission könne „nicht akzeptiert werden“. Man fühle sich „massiv bedroht“. Er wäre „dankbar“, wenn die Bundesregierung „ihre Haltung noch einmal überdenken würde“.

Am nächsten Morgen setzt Klaeden telefonisch nach. Er schlägt vor, dass die Kanzlerin von einem CEO kontaktiert werde. Ein Beamter notiert „Winterkorn?“, offenbar soll der damalige VW-Chef die Regierungschefin auf Linie bringen. Eine Anfrage, ob es zu dem Gespräch gekommen sei, beantwortet das Kanzleramt nicht.

Am selben Tag wie Klaeden meldet sich VDA-Chef Matthias Wissmann zu Wort. Wissmann schreibt eine E-Mail an den Kanzleramtsminister Peter Altmaier („lieber Peter“).

Ziel ist es auch hier, den Regulierungseifer der EU-Beamten zu bremsen. Die Lobbyisten fordern „sinnvolle Grenzwerte“ und ein „realistisches Gesamtpaket“. Konkret heißt das: Die Entscheidung, wann die für die Umwelt so wichtigen Straßentests verbindlich eingeführt werden, soll verschoben werden. Auch die Grenzwerte wollen Klaeden und seine Mitstreiter aufweichen.

Sie bekommen, was sie wollen. Peter Altmaier, die rechte Hand der Regierungschefin, nimmt sich der Sache an. Es ist wunderbar: Altmaier bekommt von seinen Beamten eine „Stellungnahme“ aufgeschrie-

ben, in der es heißt, man werde das Umweltministerium und Verkehrsministerium „bitten“, bei der Sitzung in Brüssel „explizit die von VDA/Daimler geäußerte Befürchtung“ zu den Messverfahren „anzusprechen“ und das von Wissmann geforderte „realistische Gesamtkonzept“ bei den „weiteren Diskussionen zu berücksichtigen“.

Die Folge: Innerhalb von 48 Stunden ändert die Bundesregierung ihre Haltung, auch das Umweltressort von Barbara Hendricks gibt klein bei. Am 24. März tagt der Technische Ausschuss in Brüssel. In dem Vorschlag Deutschlands für die so wichtige Sitzung ist das konkrete Datum für die Einführung strenger Abgastests erst einmal verschwunden. Klaeden & Co. können aufatmen. Bei der finalen Entscheidung im Herbst 2015 kommt die Regierung den Herstellern weit entgegen.

Zu viel Nähe gibt es auch an anderer Stelle, im Kraftfahrt-Bundesamt nämlich. Ausgerechnet in jener Behörde, die als oberste Prüfstelle die Autos erst zulässt und dann kontrolliert. Ein gewisses technisches Grundverständnis dürfte bei den Mitarbeitern also vorausgesetzt werden, ein aufklärerisches Interesse sowieso.

Ekhard Zinke ist der Präsident des KBA, diese Eigenschaften aber scheint er nicht mitzubringen. So sagte er vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuss zur Diesellaffäre ernsthaft aus, erst durch den Dieselskandal von Abschalteinrichtungen der Abgassysteme erfahren zu haben.

Der Grund für die Ahnungslosigkeit der Flensburger Behörde könnte auch hier wieder sein: die zu große Nähe des Amtes zur Industrie.

So hatte die Bundesanstalt für Straßenwesen, eine Schwesterbehörde, 2010 und 2011 einen deutlich erhöhten Ausstoß an klimaschädlichem CO₂ bei mehreren Herstellern gemessen. Das KBA bat die Autokonzerne im Frühjahr 2012 um Stellungnahme. Was der damalige Leiter des KBA-Referats Produktüberwachung dann aber an den Kollegen der Bundesanstalt schrieb, zeigt die Ignoranz: BMW und VW hätten selbst Fahrzeuge stichprobenartig getestet. Zweifel seien danach nicht begründbar.

Die Behörde, die prüfen soll, lässt sich also damit abspesen, dass die möglichen Delinquenten selbst prüfen? Und akzeptiert das Ergebnis?

Der Referatsleiter hatte ganz andere Sorgen, er wollte seine Beziehungen mit den Unternehmen nicht aufs Spiel setzen. „Es sollte ein Dankschreiben an alle betroffenen Hersteller versendet werden“, regte der KBA-Mann deshalb an und: Die Messergebnisse und die Stellungnahmen der Hersteller müssten im Projektbericht gar nicht auftauchen.

Auch ein anderer Fall zeigt, dass die Behörde wohl zu vielem taugt, aber sicher nicht zur Kontrolle der Automobilindustrie: Bei ihren Messungen stellte die Behörde 2016 bei über der Hälfte der untersuchten Wagen dramatisch überhöhte CO₂-Werte fest. Das Treibhausgas lässt sich direkt in Verbrauch umrechnen. Spitzenreiter waren unter anderem ein Audi A6 (plus 36,4 Prozent Verbrauch), ein Jaguar mit plus 28,3 Prozent oder auch ein BMW 216d mit 19 Prozent.

Die Zahlen hielt das KBA unter Verschluss, selbst als Umweltverbände und Medien auf Herausgabe klagten. Die Daten seien Betriebsgeheimnis. Nachdem der SPIEGEL die Liste veröffentlicht hatte, hieß es, man müsse noch weiter messen – mit erstaunlichem Ergebnis: Wie von Geisterhand waren die erhöhten Werte verschwunden. In einem Fall verbrauchte das Auto plötzlich nicht mehr 30 Prozent mehr, sondern 4 Prozent weniger als vom Hersteller angegeben.

Erst eine Nachfrage der Grünen bringt Licht in das Wunder von Flensburg. Bei den Messungen seien „Fahrer“ im Einsatz gewesen, die „zum Teil Herstellern angehörten“. Das sei auch EU-rechtlich zulässig. Gestattet ist demnach auch, die Fahrzeuge zunächst vom Hersteller auf ihren technischen Zustand hin überprüfen zu lassen. In gleich mehreren Fällen wurden dabei vom Hersteller angebliche Defekte festgestellt.

Der Grünen-Verkehrsexperte Oliver Krischer, Obmann im parlamentarischen Untersuchungsausschuss, wundert sich: „Ich lasse doch auch einen Straftäter nicht sei-

nen eigenen Fall ermitteln“, sagt der Abgeordnete. Wahrscheinlich liegt DUH-Geschäftsführer Resch mit seinem Urteil über das KBA also nicht ganz falsch. Die Behörde, sagt er, sei der „Bettvorleger der Automobilindustrie“.

Jetzt aber, so scheint es, haben alle Seiten überreizt. Der Kotau der Regierung beim Dieselpipfel war selbst für den geneigten Testen Beobachter schwer zu ertragen, die Arroganz der Autobosse mit Händen zu greifen.

Was die Regierungsleute schon im Vorfeld in Rage gebracht hatte, war ein Satz im Angebotstext des Automobilverbands: „Dieser Beitrag der deutschen Hersteller ist einzigartig in Europa und weltweit“, stand da allen Ernstes.

„So viel Unverschämtheit muss man erst mal aufbringen“, tobte einer der anwesen-

Demut erfordert Einsicht. Davon sind die Konzernchefs noch weit entfernt.

den Beamten später. „Erst bauen sie die Dreckschleudern, und dann loben sie sich auch noch dafür, sie ein Stückchen sauberer zu machen.“ Die Haltung der Unternehmen sei „zu wenig von Einsicht und Demut geprägt“, kommentierte Hendricks.

Aber wie auch? Demut erfordert Einsicht. Und davon sind die Konzernchefs immer noch weit entfernt.

Für sie ist die nun gefundene Lösung ein Sieg auf ganzer Linie. Sie brauchen keine teure Hardware, keine teuren Katalysatoren nachzurüsten, die pro Auto samt Einbau bis zu 1500 Euro gekostet hätten. Sie kommen mit einem zweifelhaftem Software-Update aus. Zweifelhaft, weil sich Experten fragen, warum es nicht schon lange eingeführt wurde, wenn es angeblich so einfach ist, die Stickoxide um 25 bis 30 Prozent zu senken. Zweifelhaft, weil es die Fahrzeug- und Motoreigenschaften ändert und sich möglicherweise auch auf Langlebigkeit und Inspektionsintervalle auswirkt.

Zweifelhaft aber vor allem, weil es wohl wenig bringen wird. Das räumt auch Umweltministerin Hendricks, die Gastgeberin des Gipfels, ein: „Mit den Software-Updates können wir eine NO_x-Minderung in den Städten erreichen. Die Minderung wird aber klar unter 10 Prozent liegen“, sagt sie. Sie reiche aber nicht aus, um Fahrverbote zu verhindern. „Ich bleibe deshalb dabei: Die Autobranche muss nachlegen.“

Tatsächlich hatte man den Beamten des Umweltbundesamts vor dem Gipfel unter-

sagt, den Effekt auf das Komma genau zu berechnen. „Das Ergebnis hätte die Gespräche zu sehr belastet“, sagt einer aus der Regierung. Es hätte die krampfhaften Bemühungen um einen Kompromiss endgültig demaskiert.

Denn wichtiger als die vergleichsweise niedrigen Kosten ist für die Autobosse das Ziel, Fahrverbote in den Innenstädten zu vermeiden. Besonders diese Diskussion hat die Preise für Dieselfahrzeuge in den vergangenen Monaten um bis zu 25 Prozent fallen lassen. Das ist nicht nur ärgerlich für Privatleute, die solche Autos besitzen. Auch für die großen Autokonzerne wird das zu einer Belastung. Sie haben Hunderttausende Dieselfahrzeuge über ihre Banken an Kunden per Leasing ausgeliehen. Die Wertminderung der Fahrzeuge könnte die Bilanzen drücken.

Dazu kommt, dass sich der zunehmende Vertrauensverlust in den Diesel auch in rückläufigen Zulassungszahlen zeigt. Minus 13 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat wurden am Mittwoch vermeldet. Für die deutschen Autobauer ist das ein echtes Problem. Sie haben sich gegenüber der EU verpflichtet, den Verbrauch von CO₂ in den nächsten Jahren erheblich zu senken. Das ist angesichts der schweren Luxuskarossen und SUV, die Daimler, BMW oder Audi produzieren, sowieso schwierig. Ohne stabile Absatzzahlen beim Diesel aber überhaupt nicht zu machen. Denn der Selbstzünder stößt zwar giftige Stickoxide aus, ist aber besser bei den CO₂-Werten als vergleichbare Benzinmodelle. Sollten die deutschen Hersteller ihre mit Brüssel vereinbarten CO₂-Ziele nicht erreichen, drohen auch dort milliardenschwere Strafen.

Tatsächlich verfolgt man das Berliner Marionettenspiel dort mit großer Aufmerksamkeit. Nicht wenigen in Brüssel würde es gefallen, den Deutschen mal gehörig eine mitzugeben. Der rücksichtslose Einsatz der Bundesregierung für die eigene Automobilindustrie nervt die EU-Kommission zusehends.

Während des Dieselskandals bekam Brüssel zu spüren, wie schwer es ist, sich gegen die Interessen der Vorzeigewirtschaft im mächtigsten EU-Mitgliedsland durchzusetzen. Verbraucherschutzkommissarin Věra Jourová nahm VW und dessen Chef Müller mehrfach ins Gebet, das Unternehmen solle die europäischen Kunden besser entschädigen. VW reagierte auf seine Weise und schickte einen Beschwerdebrief an Jean-Claude Juncker. Es gebe keine rechtliche Grundlage für diese Forderung.

Industriekommissarin Elżbieta Biedrka versucht, für die Kommission mehr Rechte bei der Kontrolle der Zulassung neuer Autotypen zu erhalten. Sie wollte erreichen, dass die EU-Kommission erst-

mals per Stichproben prüfen darf, ob die nationalen Kontrollbehörden ihren Aufgaben nachkommen. Zudem soll die EU das Recht erhalten, europaweite Rückrufaktionen auszulösen. Deutschland aber bremste das Vorhaben im Rat immer wieder.

Der Einfluss der Automobilindustrie ist auch in Brüssel überall zu spüren. Die großen deutschen Konzerne unterhalten gut ausgestattete Repräsentanzen, BMW lädt Abgeordnete und Kommissionsbeamte gern mal zur Diskussion über klimafreundliche Autopolitik ein, Wein und Drei-Gänge-Dinner inklusive. Und VW-Cheflobbyist Thomas Steg, der einst für die Regierung sprach, bespielt heute Europaparlamentarier im noblen Sofitel am Place Jourdan, beinahe in Sichtweite des Parlaments.

Kommissionschef Jean-Claude Juncker hat längst erkannt, dass der Abgasskandal kein rein deutsches Problem mehr ist, da die Wagen nach ganz Europa exportiert werden. Als Reaktion auf die nicht enden wollenden Enthüllungen im Dieselskandal stellt er seine Behörde nun schlagkräftiger auf. Künftig soll Vizepräsident Jyrki Katainen die verschiedenen Stränge der Dieselfärfäre zusammenführen.

Als stärkster Gegner der deutschen Autobauer dürften sich aber nicht die Gerich-

te oder die Industrie- und Verbraucherschutzkommissare erweisen, sondern eine Frau, die nicht für Nachsicht gegenüber den großen Namen der Industrie berühmt ist – Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager. Die 49-jährige Ökonomin aus Dänemark hat sich mit Google und Gazprom angelegt, Daimler und VW muss sie da nicht fürchten. Firmenbosse, die gewohnt sind, bei der Politik offene Türen vorzufinden, müssen bei ihr monatelang auf einen Termin warten. Lobbyisten empfängt sie überhaupt nicht.

Nicht einmal der deutsche Verkehrsminister erhält eine Vorzugsbehandlung. Alexander Dobrindts Bitte, ihn doch vor dem Dieseltgipfel darüber zu informieren, was genau Herstellern wie Daimler oder VW kartellrechtlich vorgeworfen wird, wies Vestager kalt zurück. Ihre Behörde prüfe die Kartellvorwürfe gegen die deutschen Autobauer „mit Priorität“, schrieb Vestager am 28. Juli an Dobrindt. Nähere Details könne sie leider nicht mitteilen, „die Einhaltung von Vertraulichkeitspflichten“ sei für die „Integrität und Effektivität des Verfahrens“ unabdingbar. So groß der Einfluss Deutschlands auf die Brüsseler Politik sein mag, an den Mauern der Wettbewerbsbehörde in der Rue Joseph II endet er.

Sollte ihre Behörde den aktuellen Kartellverdacht bestätigen, drohen Strafen ganz neuer Dimensionen. Die EU-Kartellbehörde kann ein Bußgeld von bis zu zehn Prozent des Umsatzes im vorangegangenen Geschäftsjahr verhängen, im Jahr 2016 waren das für den Volkswagen-Konzern mit Audi und Porsche sowie Daimler und BMW 465 Milliarden Euro.

Was allen fehlt, das wird in Brüssel vielleicht deutlicher als in Deutschland, ist eine Strategie für die Zukunft der Autobranche. „Ziel der Kommission muss sein, die unterschiedlichen Vorschriften zu den Grenzwerten für Stickstoffdioxide, Feinstaub und CO₂ künftig sinnvoll aufeinander abzustimmen“, sagt der deutsche EU-Kommissar Günther Oettinger.

Unterstützung erhält er von SPD-Europaparlamentarier Ismail Ertug, der im Verkehrsausschuss des Europaparlaments sitzt. „Die Kommission sollte einen Masterplan für die Zukunft der europäischen Automobilindustrie entwickeln: Auf welchen Antrieb setzen wir 2025? Wie sieht die Automobilindustrie dann aus?“

Auch der CDU-Wirtschaftsexperte Markus Pieper warnt, die Debatte auf die deutsche Autoindustrie zu verengen. „Dieselgate und Stickoxide sind ein europäisches

Phänomen. So gut wie alle europäischen Autohersteller tragen Verantwortung dafür, dass in so gut wie allen EU-Mitgliedsländern Grenzwerte überschritten werden.“

Die Frage also ist: Wann dämmert der Politik, dass sie handeln muss? Dass es so nicht weitergeht. Wann kehrt Einsicht ein, wenn schon nicht in der Sache, dann zumindest aus Respekt vor den Wählern, die nicht gerade begeistert auf Luftverschmutzung, Fahrverbote und Wertverfall ihrer Autos reagieren?

Klar ist zumindest: Die Atmosphäre zwischen Politik und Autobranche war schon besser, das zeigte sich beim Dieseltreffen vor allem am Rande der eigentlichen Gespräche. Bundesverkehrsminister Dobrindt war insbesondere erzürnt darüber, dass die Lobbyisten vom VDA eine gute Stunde vor der offiziellen Pressekonferenz eine eigene Mitteilung an die Presse schickten, die nicht den kompletten Stand der Verhandlungen wiedergab. Zufall oder nicht – es fehlte die Umstiegsprämie für Fahrer älterer Dieselfahrzeuge, die die Autohersteller anbieten sollen.

Aber auch im Umgang mit der Autobranche sind sich die Politiker nicht einig. So berichten Teilnehmer, dass Niedersach-

sen Ministerpräsident Stephan Weil, der auch im Aufsichtsrat von VW sitzt, in letzter Minute versucht habe, die Zahl der Fahrzeuge zu verringern, für die die Autokonzerne Software-Updates durchführen müssen. Vertreter der Autobranche machten sich die Idee natürlich sofort zu eigen. „Wenn Herr Ministerpräsident Weil das sagt“, flötete einer, dann platze Verkehrsminister Dobrindt der Kragen. „Es spielt keine Rolle, was der niedersächsische Ministerpräsident sagt, es bleibt bei der Zielgröße 100 Prozent“, stellte er klar.

Es ist also Druck im Kessel – und der wird sich erhöhen. Denn dass sich Bundesministerien und Behörden jahrelang blind und taub für die Manipulationen an Dieselantrieben gestellt haben, könnte sich bald rächen. An diesem Mittwoch ist vor dem Landgericht Freiburg eine Staatshaftungsklage gegen die Bundesregierung eingereicht worden. Die Kanzlei Stoll & Sauer, die 35 000 VW-Dieselopfer vertritt und 3400 Klagen für sie eingereicht hat, macht darin der Regierung schwere Vorwürfe.

Die 50-seitige Klageschrift, die dem SPIEGEL vorliegt, zielt direkt auf Dobrindts Bundesverkehrsministerium. Der Vorwurf: Laut EU-Recht hätte sein Haus abschre-

ckende Sanktionen erlassen müssen, wenn Autohersteller, wie bei VW geschehen, bei der Typgenehmigung ihrer Autos manipulieren. Strafen aber müssen die Autokonzerne bis heute nicht fürchten.

Auch gegen das Vorgehen des KBA wendet sich die Klage mit einer langen Liste an Verfehlungen von Autokonzernen und Politik. Die Behörde habe die Dieselfahrzeuge leichtfertig genehmigt und das Verfahren dafür nicht ausreichend überwacht. „Über Jahre ist den Behörden überhaupt keine der Manipulationen aufgefallen“, kritisiert Anwalt Ralf Stoll. „Hinweise wurden ignoriert. Damit hat sich die Bundesregierung am Dieselskandal mitschuldig gemacht.“

Würden Stoll und seine Partner vor Gericht gewinnen, stünde dem Besitzer eines VW-Golf-Dieselmotors, für den die Kanzlei die Staatshaftungsklage erhoben hat, Schadensersatz durch die Regierung zu. Und allen anderen dann theoretisch auch.

Susanne Amann, Sven Becker, Kristina Gnirke, Peter Müller, Michaela Schießl, Gerald Traufetter



Video:

Krise auf vier Rädern

spiegel.de/sp322017auto
oder in der App DER SPIEGEL