



„Auto-Kanzlerin“ Angela Merkel und Verkehrsminister Ramsauer posieren 2013 mit Vertretern der deutschen Automobilindustrie.

## Autorepublik Deutschland

VON JÜRGEN RESCH

Ausgerechnet deutsche Umweltminister/innen betreiben seit 2005 bis heute offen Industriepolitik und kämpfen gegen wirkungsvolle Begrenzungen von CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffen an. Die Investition großer deutscher Automobilhersteller in ehemalige Spitzenpolitiker als deren ‚Beauftragte für Regierungsbeziehungen‘ zahlt sich offensichtlich aus. Allen aktuellen Alarmlagen der Klimawissenschaftler/innen zum Trotz stellt sich die Bundesregierung vor die deutschen Autobauer und lehnt den einst selbst eingebrachten CO<sub>2</sub>-Wert für Automobile ebenso ab wie andere wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr. Als Ergebnis dieser Politik erkranken jährlich zehntausende Menschen in deutschen Städten an Asthma und anderen schweren Atemwegs- und Kreislauferkrankungen. Im Herbst 2016 hat die EU-Kommission die prognostizierte Zahl vorzeitiger Todesfälle aufgrund des Dieselabgasgiftes NO<sub>2</sub> auf 10.610 Tote pro Jahr allein in Deutschland heraufgesetzt. Was wir brauchen ist ein Befreiungsschlag gegen den Würgegriff der Automobilindustrie, die derzeit jede wirksame Klimaschutzpolitik der Bundesrepublik blockiert.

Helmut Kohl war der letzte Bundeskanzler ohne Tref-fer bei der Google-Suchanfrage „Helmut Kohl + Auto-Kanzler“. Die bundesdeutschen Automobilkonzerne waren vor 20 Jahren zwar bereits einflussreich, aber noch nicht auf dem Höhepunkt ihrer Macht angelangt. Deutschland war die treibende Kraft in Europa sowohl für eine wirkungsvolle Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Neuwagen wie auch ehrgeizige Abgasstandards. Das distanzierte Verhältnis von Helmut Kohl zur Autoindustrie findet im Oktober 1997 seinen Ausdruck, als er sichtlich unwillig für ein Pressefoto in einem Smart posierte.

Kein Jahr später, im Herbst 1998, gewannen SPD und die Grünen die Bundestagswahl. Schon kurz nach dem Beginn seiner ersten Kanzlerschaft betonte Schröder in einem Fernsehinterview, dass er „natürlich keine Reformen gegen die Wirtschaft“ vornehmen werde. Sein bereits zu seiner Zeit als Ministerpräsident von Niedersachsen inniges Verhältnis zu Volkswagen dehnte er als selbst ernannter „Auto-Kanzler“ auf Daimler und BMW aus und brach vom Moment des Regierungsantritts sein Versprechen einer sozialen wie ökologischen Erneuerung.

Ferdinand Piëch (VW) und Jürgen Schrempf (Daimler) zählten zu Schröders engsten Beratern. Durchregieren konnte aber auch Schröder nicht. Im Bundeskabinett war Jürgen Trittin von den Grünen für CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte und Abgasgesetzgebung verantwortlich. Nach einer eher profillosen Vorgängerin Merkel war Trittin selbstbewusst und durchsetzungsstark in der Tradition eines Klaus Töpfer in dessen besten Jahren.

So gelang es Trittin am Ende von Rot-Grün im Jahre 2005 – nach drei Jahren Diskussion über die Diesel-Abgasreinigung – gegen den erbitterten Widerstand von Volkswagen, Daimler und BMW, den Rußpartikelfilter für Diesel-Pkw in Deutschland und Europa durchzusetzen. Um diesen zu verhindern, drohte im Jahr 2004 der damalige VW-Vorstandsvorsitzende Pischetsrieder in einem lange geheimgebliebenen und letztlich erfolglos gebliebenen Brandbrief, die mit einer verbesserten Abgasreinigung verbundenen Mehrkosten würden das „Ende des Diesels“ bedeuten. Eine Bewertung, die sich wie viele andere

Industrieargumente gegen Umwelttechnik als falsch herausstellen sollte.

Entscheidend für diesen letzten größeren Erfolg der Politik gegenüber den Autokonzernen im Jahr 2005 war die Unterstützung der Zivilgesellschaft im Rahmen der von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) koordinierten Kampagne „Kein Diesel ohne Filter“. Und ganz entscheidend war das Vorhandensein eines damals noch schlagkräftigen und selbstbewussten Umweltbundesamtes sowie schließlich ein Bundesumweltminister, der ein Durchregieren von VW, Daimler und BMW nicht akzeptierte.

Mit der Wahl von Angela Merkel zur Bundeskanzlerin einer großen Koalition im Herbst 2005 endete eine eigenständige Umweltpolitik im Bereich der Automobilwirtschaft. Die unter Kanzler Kohl bereits industriefreundlich agierende Umweltministerin Merkel reklamierte für sich wie selbstverständlich den Titel „Auto-Kanzlerin“ nun in der weiblichen Form und setzte sich noch ungenierter als der „Genosse der Bosse“ Schröder für die Autoindustrie ein. Doch damit nicht genug. Ihr Koalitionspartner SPD nominierte mit Sigmar Gabriel ausgerechnet einen ehemaligen VW-Aufsichtsrat und von 2003 bis 2004 VW-Lobbyisten zum Umweltminister, der über sein Beratungsunternehmen ‚Cones‘ von Volkswagen in diesen Jahren eine sechsstellige Summe für einen Beratervertrag zur „Europäischen Industriepolitik“ erhalten hatte.

Die erste Große Koalition 2005 bis 2009 setzte Pflöcke gegen Ordnungsrecht und für eine weitgehende Selbststeuerung der Auto-Industrie. Dies wird bereits im Koalitionsvertrag 2005 deutlich. Hierin weichten die Koalitionäre erstmals europäische Regelungen zu den CO<sub>2</sub>-Flottenwerten der EU auf und „unterstützen“ stattdessen die Selbstverpflichtungspolitik des europäischen Automobilherstellerverbandes ACEA.

In dieser Zeit wurden in Brüssel auch die europäischen Regelungen für die Abgasemissionen von Euro-5- und Euro-6-Pkws ausgehandelt. Die Vertreter der deutschen Bundesregierung traten nun in einer neuen Rolle in den EU-Gremien auf: Sie setzten sich nicht mehr für Verschärfungen sondern im Gegen-

teil für die Interessen der Autokonzerne für höhere CO<sub>2</sub>-Flotten- und Emissionsgrenzwerte ein.

Kaum hatte die Auto-Kanzlerin Merkel im ersten Halbjahr 2007 die EU-Präsidentschaft inne, verwässerte sie im Auftrag der Autokonzerne die EU-Pläne zum „Klimaschutz in der Automobilindustrie“ bis zur Unkenntlichkeit und missbrauchte ihre EU-Präsidentschaft zur Klientelpolitik. Wütend warf ihr seinerzeit EU-Umweltkommissar Stavros Dimas vor, „keinesfalls Vorreiter beim Klimaschutz zu sein“.

Im Februar 2007 äußerte ich mich zu diesem Skandal in einer bis heute gültigen Bewertung: „Die Investition großer deutscher Automobilhersteller in ehemalige Spitzenpolitiker als deren ‚Beauftragte für Regierungsbeziehungen‘ zahlt sich jetzt offensichtlich aus. Allen aktuellen Alarmpendungen der Klimawissenschaftler zum Trotz stellt sich Bundeskanzlerin Angela Merkel wie eine Schutzheilige vor die deutschen Autobauer und lehnt den von ihr einst selbst als Umweltministerin eingebrachten CO<sub>2</sub>-Wert für die Autoindustrie ebenso ab wie Fahrverbote oder andere wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr. Was wir brauchen ist ein Befreiungsschlag der Bundes- und Landespolitiker gegen den Würgegriff der im Verband der Automobilindustrie (VDA) versammelten deutschen Automobilbauer, die derzeit jede wirksame Klimaschutzpolitik der Bundesrepublik blockieren. Die DUH fordert ein Ende der klimapolitischen Geisterfahrt dieser Bundesregierung“.

Die vier von Auto-Kanzlerin Angela Merkel ernannten Bundesumweltminister/innen vertraten und vertreten in Fragen des Straßenverkehrs im Wesentlichen die Interessen der Automobilindustrie. Bundesumweltminister Sigmar Gabriel wetterte 2008 offen gegen die EU-Kommission. Diese führe unter dem „Deckmantel des Klimaschutzes“ einen „Wettbewerbskrieg gegen deutsche Autohersteller“. In Brüssel zeigten sich viele EU-Mitgliedsstaaten entsetzt über den 180-Grad Schwenk der deutschen Umweltpolitik vom Vorreiter zum Bremsen in der Umweltpolitik.

Ausgerechnet deutsche Umweltminister/innen betreiben seit 2005 bis heute offene Industriepolitik und

kämpfen gegen wirkungsvolle Begrenzungen von CO<sub>2</sub> wie Luftschadstoffen an. Dies zeigt sich eindrucksvoll in der Schwächung der Überwachungsbehörden. Das viele Jahre für die Überwachung der CO<sub>2</sub>- wie Schadstoffvorgaben verantwortliche Umweltbundesamt (UBA) wurde und wird fortgesetzt personell wie finanziell ausgebremst. Die Bundesregierung gewährte immer weniger Mittel für Abgasuntersuchungen. Sie verteilte Maulkörbe, um die Veröffentlichung der für die Autobauer peinlichen Studienergebnisse zu verhindern. Die Veröffentlichung musste über Gerichte eingeklagt werden, wie dies die DUH beispielsweise 2007 im Skandal um unwirksame Dieselpartikelfilter erfolgreich tat.

In den vier Jahren einer schwarz-gelben Koalition von 2009 bis 2013 wurden dem UBA auch noch die letzten Zuständigkeiten für die Kontrolle von CO<sub>2</sub>- und Abgasemissionen entzogen und an das Verkehrsministerium übertragen. Letzteres führte 2010 seine erste und letzte Felduntersuchung durch, die erst sechs Jahre später nach monatelangen Diskussionen im Deutschen Bundestag vom Bundesverkehrsministerium veröffentlicht wurde.<sup>1</sup>

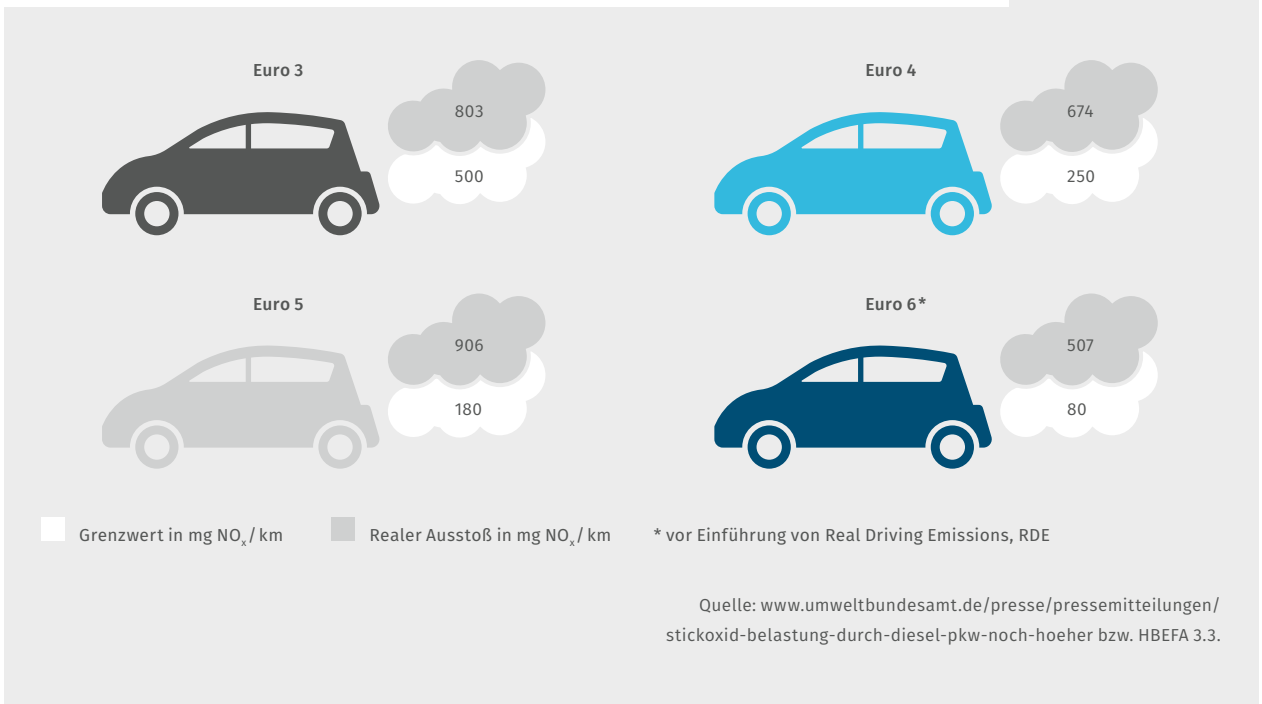
Für die Kontrolle ist heute nur noch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg zuständig. Diese ehemals stolze Bundesbehörde mit eigenem Prüflabor ist heute ein um Aufträge buhlender Dienstleister der Autokonzerne. Im Zuge des VW-Abgasskandals kam beispielsweise heraus, dass das KBA seit Jahren über keine eigenen Prüfeinrichtungen mehr verfügt und Nachprüfungen auf den Prüfständen der jeweiligen Hersteller durchführen lässt. KBA-Präsident Ekhard Zinke zeichnet Emails mit „industriefreundlichen Grüßen“ und legt Prüfberichte zur Korrektur vorab den betroffenen Autobauern vor.

Auch die Abgasuntersuchung wurde im Sinne der Autokonzerne in Deutschland zum Muster ohne Wert. Obwohl die EU eine „herstellerunabhängige Endrohrprüfung“ vorschreibt, darf sich in Deutschland die Industrie aufgrund einer durch die Bundesregierung erteilten Sonderregelung selbst

<sup>1</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen, Bericht F 105, unter [www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-f/2017-2016/f105.html](http://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-f/2017-2016/f105.html).

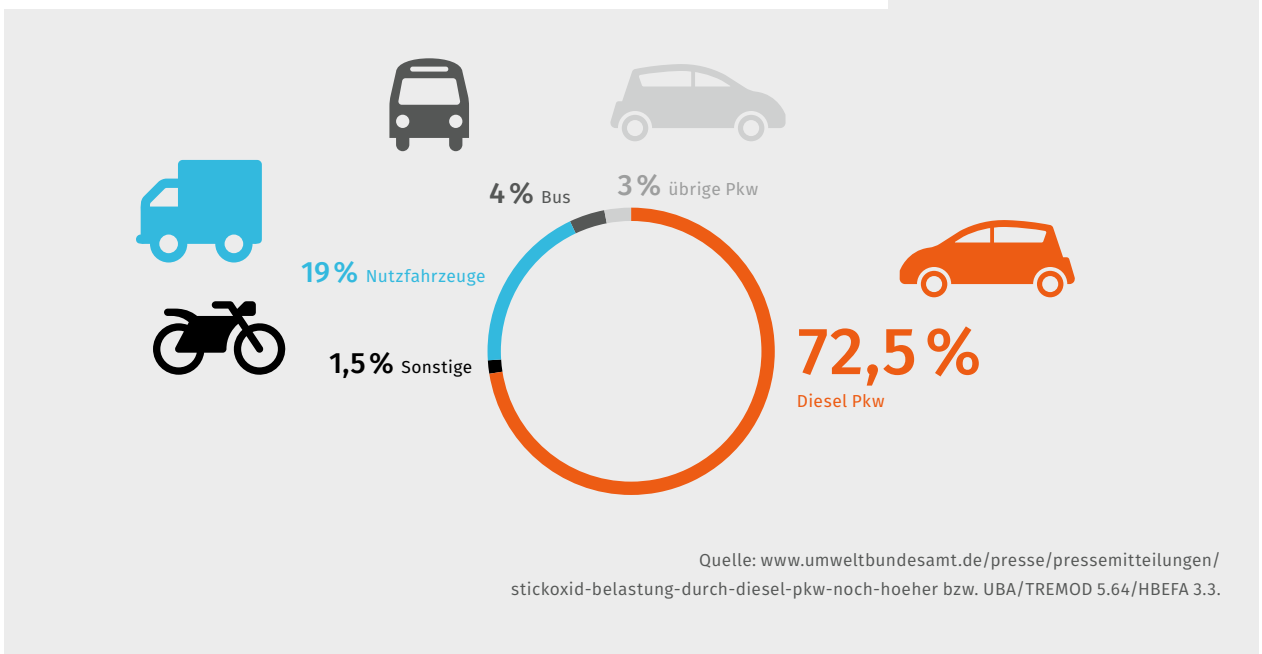
**Abbildung 1.05.01**

Durchschnittliche reale Abgasemissionen von Diesel-Pkw verschiedener Schadstoffklassen im Vergleich zu deren Grenzwerten (gemittelt über alle Straßenkategorien und Temperaturen)



**Abbildung 1.05.02**

Diesel-Autos stoßen das meiste NO<sub>2</sub> aus (Anteil verschiedener Fahrzeugarten am Gesamtausstoß an NO<sub>2</sub> im Straßenverkehr)



prüfen. Doch die Sensoren für die Diesellabgasgifte Feinstaub (PM + PN) bzw. Stickoxide (NO<sub>x</sub>) sind bis heute nicht verbaut bzw. nicht aktiv. Ausgebaute bzw. defekte Partikelfilter führen eben so wenig zu einer Fehlermeldung wie zehnfach überhöhte Stickoxid-Emissionen. Nach Untersuchungen der DUH fahren zwischenzeitlich allein über eine Million Pkw mit nahezu unwirksamen Betrugs-Austauschkatalysatoren und bei jedem achten Dieseltaxi ist der Partikelfilter defekt oder gar ausgebaut.

Auf den breiten Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen machte die DUH erstmals im Herbst 2007 aufmerksam. Im Jahr 2010 veröffentlichte die DUH Untersuchungen, die eine bis zu 30-fache Stickoxid-Grenzwertüberschreitung bei einem BMW-Pkw dokumentierten. Im Februar 2011 informierte die DUH das Bundesverkehrsministerium in einem offiziellen Arbeitsgespräch über den Diesellabgasbetrug von Volkswagen bei einem Euro 6 Passat mit dem später in den USA aufgefallenen 189-Motor. Um wie viel kleiner wäre der Abgasskandal ausgefallen, hätte das Bundesverkehrsministerium unsere Hinweise und vorgestellten Messungen ernst genommen und analog zu den US-Behörden eigenständige Untersuchungen gestartet?

Der Staat versagt mit Ansage. Wir erleben einen von Jahr zu Jahr dreisteren offenen Betrug und Rechtsbruch – mit staatlicher Billigung und aktiver Unterstützung der jeweils regierenden Politiker. Unter den liberalen Wirtschaftsministern Brüderle und Rösler wurde 2009 bis 2013 den Autokonzernen sogar das Verfassen von Rechtsvorlagen wie der Verordnung zur Energieverbrauchskennzeichnung von Pkws überlassen. Zur Offenlegung dieser Akten musste die DUH eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs erwirken.

Doch auch die Neuaufgabe der Großen Koalition im Jahre 2013 und eine in Umweltfragen unambitionierte Umweltministerin Barbara Hendricks verbeugt sich vor Daimler, VW und BMW ebenso wie ihre Kollegen Gabriel und Dobrindt. Rechtsvorschriften werden gegen die Autohersteller nicht durchgesetzt, vorgeschriebene Prüfungen unterbleiben und auf die in der Folge des Betrugs massiven Überschreitungen der Luftqualitätswerte reagiert die Bundesregierung

mit Untätigkeit. Deutschland ignoriert seit 2014 alle Forderungen der EU-Kommission nach wirksamen Maßnahmen bis hin zu Fahrverboten für Dieselfahrzeuge. Mit der Folge, dass zwischenzeitlich ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen Nichteinhaltung der Luftqualitätswerte eingeleitet wurde.

Auch nach den Enthüllungen vom Herbst 2015 zum Abgasbetrug von VW – und in der Folge nahezu aller größeren Autobauer – läuft die Fernsteuerung von Kanzleramt und Verkehrsministerium durch die Vorstandsvorsitzenden Zetsche, Müller und Krüger ungeniert weiter. Ende 2015 intervenierte die Bundeskanzlerin bei EU-Präsident Juncker mit dem Ziel der Aufweichung von Grenzwerten und Fristen beim neuen RDE-Prüfverfahren. Ihr ehemaliger Kanzleramtsminister und heutige Daimler-Cheflobbyist Eckart von Kläden schickt seine Forderungen als Non-Paper an die private E-Mail-Adresse von Verkehrs-Staatssekretär Odenwald. Wirtschafts-Staatssekretär Matthias Machnig kämpfte im Herbst 2016 in Brüssel gegen strengere Grenzwerte und Kontrollen bei Benzin-Direkteinspritzern. Industrie und Politik agieren, als habe es Dieselgate nie gegeben. Kein Wunder also, dass Auto-Kanzlerin Merkel im Frühjahr 2017 nach ihrer Anhörung vor dem Abgas-Untersuchungsausschuss schlussfolgerte: Behörden und Regierungspolitiker haben alles richtig gemacht und es gibt keinen Grund, Struktur oder Zuständigkeit der Kontrollen zu verändern.

Als Ergebnis dieser Politik erkranken jährlich zehntausende Menschen in deutschen Städten an Asthma und anderen schweren Atemwegs- und Kreislaufkrankungen. Im Herbst 2016 hat die EU-Kommission die prognostizierte Zahl vorzeitiger Todesfälle aufgrund des Diesellabgasgiftes NO<sub>2</sub> auf 10.610 Tote pro Jahr allein in Deutschland heraufgesetzt. Dies ist dreimal so viel, wie jedes Jahr durch Verkehrsunfälle ums Leben kommen.

Wenn es selbst einem grünen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann nicht gelingt, sich von der Fremdsteuerung seiner Autofirmen zu befreien, ist die Chance auf eine Rückbesinnung auf das Primat der Politik auf Bundes- wie Länderebene gering. Was bleibt? Umwelt- und Verbraucherschutzverbände

müssen weiterhin illegale Absprachen enthüllen und betrügerische Verstöße bei CO<sub>2</sub>-Angaben und unwirksamen Katalysatoren verfolgen. Sie übernehmen damit Aufgaben des Staates, der es im Falle großer Unternehmen generell nicht mehr wagt, Recht und Gesetz durchzusetzen.



Jürgen Resch ist Bundesgeschäftsführer des Umwelt- und Verbraucherschutzverbandes Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH).