

Der Skandal um manipulierte Abgaswerte bei Diesel-Autos

# „Industrie versteht nur Sprache des Geldes“

Der Umweltexperte Axel Friedrich fordert unabhängige Prüfungen der Messwerte und hohe Geldstrafen bei Verstößen

INTERVIEW: STEVE BISSEN

Der VW-Abgasskandal mit manipulierter Software war in den letzten Monaten in aller Munde. Im Interview spricht der Umweltexperte Axel Friedrich über Systemfehler, die Mitverantwortung der Politik, die Rolle Luxemburgs und umweltfreundliche Antriebssysteme der Zukunft.

■ **Wie war es möglich, dass zuständige Behörden und Verbraucher über Jahre hinweg betrogen werden konnten?**

Jeder, der im System beteiligt war, wusste das seit langen Jahren. In den Jahren 2000, 2004, 2007 und 2010 hatte ich dieses Thema bereits in Fernsehbeiträgen angesprochen. Aber niemand hat darauf reagiert. Die Autohersteller haben die Messungen der Grenzwerte bezahlt und haben den Prüfstellen dementsprechend Vorgaben gemacht. Hier fehlte es an Unabhängigkeit und Transparenz. Außerdem konkurrieren die einzelnen Zulassungsstellen innerhalb von Europa miteinander. Wenn jemand zu scharf kontrolliert, geht die Automobilindustrie woanders hin.

■ **Wie könnte man mehr Transparenz schaffen?**

Das System ist kaputt. Deshalb brauchen wir einen kompletten Systemwandel. Labortests sind völlig überflüssig. Denn wenn der Laborwert und der reale Wert sich um das Zehn- oder Fünfzehnfache unterscheiden, dann ist wohl klar, dass das keine Messung ist, die uns weiter hilft. Wir brauchen Messungen auf der Straße, die auch viel preiswerter sind als Messungen in den Labors. Die ICCT (International Council for Clean Transport) hat vorgeschlagen, dass der Hersteller eine Erklärung zu den Abgaswerten wie in den USA machen muss und die Nachprüfung würde dann durch die Umweltbehörde auf der Straße erfolgen. Dann könnten wir sicher sein, dass das System transparent und sauber ist. In den USA dürfen die Angaben der Hersteller und die realen Verbräuche nur maximal zwei Prozent voneinander abweichen. In Europa darf die Abweichung bis zu 70 Prozent betragen. Und in den USA gibt es eine Strafe. Nachdem Kia, Hyundai und ein paar andere massiv gezahlt haben, haben nahezu alle Hersteller ihre Verbrauchswerte nach oben gehoben. Das ist das Entscheidende. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass die Prüfung von Messwerten die Umwelt betrifft und somit eigentlich ein Thema der Umweltbehörden und nicht der Verkehrsbehörden sein müsste. Auch hier in Luxemburg müsste die Umweltbehörde die Kontrollen durchführen. Wenn Zulassungsstellen das Geld vom Staat bekommen, dann vertreten sie die Interessen des Staates und der Gesellschaft. Wenn Zulassungsstellen das Geld aber von der Automobilindustrie bekommen, ist klar,



Axel Friedrich: „Die Politik ist mindestens zu 50 Prozent mitverantwortlich.“

(FOTO: CHRIS KARABA)

welche Interessen sie dann vertreten. Und die Messwerte müssen sofort veröffentlicht werden, damit klar ist, was aus den Autos rauskommt.

■ **Wie weit verbreitet war die Manipulation? Handelte es sich dabei um Einzelfälle oder kann man von einem systematischen Betrug sprechen?**

Alle Hersteller haben in den USA bereits Strafen gezahlt. Hyundai, BMW, GM, Ford, Chrysler und so weiter. Ich wüsste nicht, wer nicht bezahlt hat. Die Manipulation von Abgaswerten muss eine hohe Geldstrafe nach sich ziehen. Das fehlt in Europa, obwohl dies in einer EU-Richtlinie von 2007 bereits enthalten ist. Das ist der Skandal. Wir haben eine Richtlinie, die Strafen festsetzt. Diese wurde aber in fast allen Mitgliedsstaaten nicht umgesetzt. Abgesehen von Österreich, wo sie eine Strafe von 500 Euro bezahlen, die aber lächerlich ist. Das ist rein symbolisch. Die Industrie versteht nur die Sprache des Geldes.

■ **Ist die Politik mitverantwortlich für den Abgasskandal?**

Die Politik ist mindestens zu 50 Prozent mitverantwortlich. Wenn nicht sogar mehr. Denn wenn der erste betrügt und er wird nicht bestraft und hat dadurch einen Wettbewerbsvorteil, dann machen es andere natürlich auch. Ich habe oft gewarnt und auf die Problematik hingewiesen. Da kann keiner sagen, er habe es nicht gewusst. Auch die EU-Kommission nicht.

„Das System ist kaputt. Wir brauchen einen Systemwandel.“

Axel Friedrich

■ **Hat die Politik ihre Hausaufgaben nicht gemacht?**

Das wäre schön formuliert, wenn wir nicht wüssten, dass viele Personen aus der Politik in die Automobilindustrie wechseln. Der Präsident des Verbandes der deutschen Automobilindustrie war vorher deutscher Verkehrsminister. Der ehemalige Leiter des Bundeskanzleramts ist jetzt bei Daim-

ler und so weiter. Es gibt also viele Verknüpfungen, die verhindern, dass eine vernünftige Politik betrieben wird. So werden der Politik Dienstwagen zur Verfügung gestellt, zu Preisen, von denen wir nur träumen können. Das ist gang und gäbe. Für mich ist das nichts anderes als verdeckte Korruption. Das wird aber systematisch gemacht. Für die Firmen ist das natürlich ein gutes Geschäft, weil dadurch Werbung für ihre Fahrzeuge gemacht wird. Es handelt sich dabei aber um Schleichwerbung, die eigentlich verboten ist. Und dadurch schafft man Abhängigkeiten, die ausgenutzt werden müssen.

■ **Welche Rolle hat Luxemburg gespielt?**

Luxemburg ist nicht das größte Land der Europäischen Union, hat aber fast 20 Prozent der Zulassungen. Das ist schon verwunderlich, wenn so ein kleines Land einen so hohen Anteil an Zulassungen hat. Das bedeutet, dass die luxemburgische Regierung viel genauer hinschauen muss. Luxemburg hat auch während der EU-Présidence keinerlei Initiativen ergriffen, um das Thema anzugehen. Mir ist nicht klar geworden, wo Luxemburg eigentlich steht? Das wäre schon interessant zu wissen. Denn hier sitzen die Geldgeber, die die Automobilindustrie finanzieren.

■ **Welche umweltfreundlichen Antriebssysteme haben kurz- und mittelfristig überhaupt eine Chance, sich auf dem Automobilmarkt durchzusetzen?**

Wir brauchen leichte Elektroautos, die an unsere Bedürfnisse angepasst sind. Das ist eben leider ein Dilemma. Wir sind an PS-starke

Fahrzeuge gewöhnt. Wir müssen den Menschen klarmachen, dass das in Zukunft nicht mehr funktionieren wird. Bei Elektroautos macht es wenig Sinn, schnell zu fahren, weil ihre Stromspeicher sich schnell entleeren. Wir müssen uns die Frage stellen, ob das Klima wichtiger ist oder der Lustgewinn von einigen Leuten, die mit 500 PS über die Autobahn jagen. Diese Frage muss die Gesellschaft beantworten. Die Erde kann ohne uns leben, aber wir nicht ohne die Erde. Wenn man die Beschlüsse von Paris ernst nimmt, dann müssen wir in 30 Jahren CO<sub>2</sub>-frei fahren. Das bedeutet, wir dürfen nicht mehr mit Benzin und Diesel fahren. Es würden dann nur noch batteriebetriebene Fahrzeuge übrig bleiben. In der Zwischenzeit werden wir weiterhin Diesel- und Benzinfahrzeuge haben, aber sie müssen deutlich leichter und effizienter werden. Eigentlich muss die Politik nur die CO<sub>2</sub>-Werte vorschreiben und die von Jahr zu Jahr absenken. Dann kriegen wir Lösungen, um das Endziel von null Emissionen zu erreichen.

■ **Wo sehen Sie konkret in Luxemburg noch Nachholbedarf?**

In Luxemburg ist Diesel billiger als Benzin. Das macht Dieselfahrzeuge natürlich wesentlich interessanter. Durch solche Preissignale werden Käufer ermutigt, falsche Kaufentscheidungen zu treffen. Deswegen müsste Dieselfahrzeuge deutlich stärker steuerlich belastet werden als Benzin. Dann würde auch der Tanktourismus nachlassen und die CO<sub>2</sub>-Bilanz wäre deutlich besser. An der Stelle bräuchten wir eine Politik, die den Mut hat, den Bürgern zu sagen, dass das nicht so weitergehen kann. Das kann nicht von heute auf morgen geschehen, das ist klar. Da die Energiepreise zurzeit aber vergleichsweise niedrig sind, wäre jetzt ein günstiger Zeitpunkt, um die notwendige Anpassung vorzunehmen. Ziel der Politik muss außerdem eine Senkung der Anzahl von Autos sein. Es müssen Alternativen geschaffen werden. Das Problem in Luxemburg ist, dass man alles ausgebaut hat. Man muss aber Prioritäten setzen. Es wurde zwar viel Geld für den Ausbau des öffentlichen Transports ausgegeben. Gleichzeitig hätte man aber auch dafür sorgen müssen, dass weniger Autos auf der Straße sind.

## Skandal um manipulierte Software

- Der VW-Konzern hat die Software von Autos mit Dieselmotoren des Typs EA 189 so manipuliert, dass sie nur auf dem Prüfstand die Abgasgrenzwerte einhalten, auf der Straße aber erheblich mehr Schadstoffe ausstoßen. Weltweit sind elf Millionen Fahrzeuge betroffen, die meisten davon in Europa.
- Der Betrug flog in den USA auf, das Unternehmen gestand die Manipulation ein. Konzernchef Martin Winterkorn trat zurück. Ihm folgte Matthias Müller, zuvor Chef von Porsche.
- In Luxemburg sind 34 218 Fahrzeuge betroffen. VW hat einen Rückruf der

betroffenen Fahrzeuge angeordnet: Die Software wird überspielt und ein Bauteil nachgerüstet.

- Weltweit wird der Fall untersucht. Wegen des Skandals ermittelt unter anderem die Staatsanwaltschaft Braunschweig. Anfang Januar reichte die US-Regierung Zivilklage gegen VW wegen Verstößen gegen Umweltgesetze ein.
- Besitzer von Autos des VW-Konzerns müssen in Luxemburg aber keine Steuerrückzahlung befürchten.
- Daneben musste Volkswagen auch Falschangaben bei CO<sub>2</sub>-Werten einräumen.

## Zur Person

Dr. Axel Friedrich studierte Chemie an der Technischen Hochschule Berlin. Er war von 1994 bis 2007 Leiter der Abteilung „Umwelt und Verkehr“ beim Umweltbundesamt Deutschland. Außerdem ist er Gründungsmitglied der Nichtregierungsorganisation ICCT (International Council for Clean Transport). 2006 erhielt er den „Haagen-Smit Clean Air Award“. Das kalifornische Umweltministerium würdigte mit dieser Auszeichnung das langjährige Engagement Friedrichs zur Reduzierung der Schadstoffemissionen im Straßenverkehr.