

**Die Autoregierung** 30.09.2015

**WOLFSBURG/BERLIN** (Eigener Bericht) - Die Bundesregierung ist spätestens seit 2007 über Abgasbetrug deutscher Automobilhersteller informiert, hat aber keine angemessenen Schritte dagegen unternommen. Dies berichtet die Deutsche Umwelthilfe (DUH). Wie die DUH mitteilt, habe sie schon im September 2007 "im Detail den Betrug der Autokonzerne bei der Ermittlung von Abgaswerten und Spritverbrauch" enthüllt und seitdem regelmäßig bei deutschen Regierungsstellen interveniert - jedoch ohne Erfolg. Sogar die EU-Kommission habe sich noch im Juni dieses Jahres in puncto Kfz-Abgas ausdrücklich in Berlin beschwert und die Anwendung wirkungsvoller Prüfverfahren angemahnt, heißt es bei der DUH. Mit ihrer konsequenten Weigerung, wirkungsvoll gegen die illegalen, im höchsten Maße umwelt- und gesundheitsschädlichen Schadstoffemissionen vorzugehen, hat die Bundesregierung die Weltmarktstellung einer der wichtigsten deutschen Industriebranchen und die weltweite Expansion führender deutscher Konzerne systematisch gefördert. Exemplarisch lässt sich dies am Beispiel des Volkswagen-Konzerns nachvollziehen, der im Zentrum des aktuellen Abgasskandals steht. VW, auf allen Märkten außer demjenigen der USA stark präsent, versucht seit einiger Zeit energisch, seine Stellung auch in den Vereinigten Staaten auszubauen. Dabei hatte der Konzern den steigenden Marktanteil von Diesel-Pkw im Blick.

**Seit 2007 informiert**

Die Bundesregierung ist spätestens seit 2007 über den Abgasbetrug deutscher Automobilhersteller informiert. Dies bestätigt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit einer umfassenden Chronologie ihrer einschlägigen Aktivitäten in den vergangenen acht Jahren. Wie die DUH berichtet, hat sie bereits am 12. September 2007 "im Detail den Betrug der Autokonzerne bei der Ermittlung von Abgaswerten und Spritverbrauch" [1] öffentlich gemacht und das Bundesverkehrsministerium wie auch das Kraftfahrtbundesamt aufgefordert, "die Fehlangaben zu korrigieren". Man habe damals illegale Mess-Tricks "sowohl bei der Ermittlung des Ausrollwerts wie auch im Testlabor" aufgezeigt; dazu hätten unter anderem "die Erkennung des Prüfzyklus und die Verwendung von Abschaltvorrichtungen" gehört, wie sie im aktuellen VW-Skandal im Mittelpunkt stünden, teilt die DUH mit. Während der folgenden Jahre sei man regelmäßig bei verschiedenen Regierungsstellen vorstellig geworden. So sei der damalige Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Februar 2009 in einem "Brandbrief" auf die - längst bekannten - Mängel der "on board diagnostic" (OBD) aufmerksam gemacht worden; er habe jedoch nicht reagiert. Weitere Eingaben seien bei seinem Amtsnachfolger Peter Ramsauer sowie im Bundesumweltministerium erfolgt, jedoch ebenso wirkungslos verpufft. Noch am 19. März dieses Jahres erhielt die DUH nach eigenen Angaben ein undatiertes Schreiben aus dem Umweltministerium, in dem die zuständige Abteilungsleiterin sich gewiss gab, die deutschen Autokonzerne erfüllten "die Anforderungen der EU-Abgasvorschriften".

**Aufgeweicht und verzögert**

Jenseits der Abwehr kritischer Eingaben hat die Bundesregierung sich regelmäßig bemüht, die EU-Abgasvorschriften zugunsten deutscher Autokonzerne aufzuweichen. Als exemplarisch kann etwa die Weigerung Berlins vom Sommer 2013 gelten, einem Kompromiss sämtlicher EU-Institutionen über strengere Abgasnormen zuzustimmen. Im November 2013 setzte die Bundesregierung dann eine deutliche Abschwächung der geplanten Normen durch, die vor allem den Herstellern PS-starker Oberklassewagen - Daimler, BMW und Audi - zugute kam. So wurde die Einführung einer Kohlendioxid-Obergrenze um ein ganzes Jahr verschoben, während es den Produzenten emissionsarmer Elektroautos zugestanden wurde, sich diese dreimal so stark wie zunächst geplant als Entlastung für die Emissionen ihrer Pkw-Gesamtflotte anrechnen zu lassen.[2] Der Vorgang war kein Einzelfall. Am 18. Juni dieses Jahres etwa beschwerte sich laut der DUH die EU-Kommission in einem vertraulichen Schreiben an die Bundesregierung, diese müsse "die schnellstmögliche Anwendung wirkungsvoller RDE-Anforderungen" zur Abgasprüfung durchsetzen (RDE: "Real Drive Emissions"); "in der Praxis" entsprächen "die Standpunkte und Maßnahmen Deutschlands ... nicht immer dem

erklärten Engagement" in puncto Ökologie, hieß es höflich verklausuliert.[3] Am Wochenende ist nun zudem ein Positionspapier bekanntgeworden, in dem die Bundesregierung erklärte, die Einführung eines zuverlässigeren Abgastests verschieben zu wollen - von 2017 um vier Jahre auf 2021.[4]

### **Spitzenbranche**

Die Automobilbranche, der die Bundesregierung mit derlei Praktiken kräftig unter die Arme greift, gehört zu den Spitzenbranchen der deutschen Industrie. Sie erwirtschaftete 2014 mit rund 780.000 Beschäftigten einen Jahresumsatz von ungefähr 384 Milliarden Euro; die Summe entspricht annähernd dem Bruttoinlandsprodukt Österreichs. Der Schwerpunkt liegt auf der Pkw-Produktion. Allein in der Bundesrepublik wurden 2014 mehr als 5,6 Millionen Pkw hergestellt, von denen 4,3 Millionen ins Ausland exportiert wurden; die Exportquote liegt damit bei 76,8 Prozent. Insgesamt trägt die Automobilbranche mehr als 20 Prozent zur deutschen Ausfuhr bei und stärkt damit den Wohlstand und den Einfluss der Bundesrepublik. Noch größere Produktionszahlen verzeichnen die deutschen Kfz-Hersteller im Ausland, wo sie 2014 mehr als 9,3 Millionen Pkws vom Band laufen ließen. Die Standorte im Ausland gelten ebenso wie die Exporte strategisch als hochwichtig: Der deutsche Markt ist annähernd gesättigt - beinahe drei Viertel aller in Deutschland zugelassenen Autos entstammen heimischer Produktion.

### **Der letzte nicht eroberte Markt**

Wie sich die Expansion deutscher Autokonzerne gestaltet und welche Rolle der Abgasbetrug dabei spielt, lässt sich am Beispiel Volkswagen demonstrieren, dem mit einem Jahresumsatz von 202,5 Milliarden Euro (2014) umsatzstärksten deutschen Konzern. Volkswagen ist im ersten Halbjahr 2015 zum größten Autobauer der Welt aufgestiegen, wenn auch nur, weil der bisherige Spitzenreiter Toyota einen Rückgang um 1,5 Prozent verzeichnen musste und damit hinter den nur um 0,5 Prozent schrumpfenden deutschen Konkurrenten zurückfiel. Volkswagen hält in Westeuropa einen Marktanteil von 24,7 Prozent, ist in China mit rund 21 Prozent Marktführer, liefert in Osteuropa 17,3 Prozent und in Südamerika 17,2 Prozent aller Neuwagen aus. Lediglich in den Vereinigten Staaten kommt der Konzern auf einen Marktanteil von nur 3,6 Prozent. Dies ist zuletzt verstärkt in den Blick der Firmenstrategen gerückt, nicht zuletzt, weil die Auslieferungen in Russland (minus 50.000 Fahrzeuge), vor allem aber in Brasilien und China (minus 70.000 Fahrzeuge) im Jahr 2014 massiv einbrachen. Gleichzeitig sind die USA der mit großem Abstand zweitgrößte nationale Pkw-Markt weltweit, der zudem stark wächst - 2014 um rund sechs Prozent. Eine Verkaufssteigerung dort ist für Volkswagen also faktisch ein Muss.

### **Diesel als Chance**

Dem Gesamtkonzern ist es in den vergangenen Jahren tatsächlich gelungen, seinen US-Absatz zu vergrößern; vor allem die Tochterfirmen Porsche (plus 11,1 Prozent) und Audi (plus 15,2 Prozent) legten im vergangenen Jahr deutlich zu. Lediglich die Kernmarke VW blieb hinter sämtlichen Erwartungen zurück; ihr Marktanteil schrumpfte sogar von 3,0 Prozent (2012) auf 2,2 Prozent im Jahr 2014. Um die Probleme zu beheben, hat der Konzern bereits Maßnahmen eingeleitet. So ist am Sitz des 2011 eröffneten Volkswagen-Werks in Chattanooga (Tennessee) - dort wird ein speziell auf den US-Markt zugeschnittener VW Passat hergestellt - ein Entwicklungszentrum im Bau, das einen Wagen ganz nach dem Geschmack von US-Kunden entwerfen soll. Ab dem kommenden Jahr soll in Chattanooga zudem ein landestypischer Geländewagen produziert werden, von dem sich VW endlich Zugewinne erhofft. Vor allem aber gingen Strategen davon aus, dass in den Vereinigten Staaten ein Motortyp im Kommen sei, mit dem Volkswagen beste Erfahrungen gemacht hat: der Dieselmotor. Der Anteil von Diesel-Pkw, der von 2013 bis 2015 von einem auf drei Prozent zugenommen habe, könne durchaus auf zehn Prozent steigen, mutmaßten Experten.

### **Gescheitert**

Genau auf diesem Marktsegment hat VW, die faktische Tolerierung des Abgasbetrugs durch die Bundesregierung nutzend, sich in eine starke Stellung gebracht. Nur die Aufdeckung des Skandals in den Vereinigten Staaten hat den Versuch, ohne jede Rücksicht auf Gesundheit und Umwelt die eigene Weltmarktposition auszubauen, nun zum Scheitern gebracht.

Mehr zu Volkswagen: [Auf Blut gebaut](#) .

[1] Der Kniefall der Bundesregierung vor den Autokonzernen - eine Chronologie des Abgas-Skandals. [www.duh.de](http://www.duh.de) 29.09.2015.

[2] EU einigt sich auf neue Abgasnormen. [www.handelsblatt.com](http://www.handelsblatt.com) 26.11.2015.

[3] Deutsche Umwelthilfe legt Chronologie des Kniefalls der Bundesregierung vor den Autokonzernen offen. [www.duh.de](http://www.duh.de) 29.09.2015.

[4] Bundesregierung bremst Einführung schärferer Abgastests. [www.welt.de](http://www.welt.de) 27.09.2015.

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

[info@german-foreign-policy.com](mailto:info@german-foreign-policy.com)