

NÄHE Mit dem Auftritt von Angela Merkel enden kommende Woche die Befragungen im VW-Untersuchungsausschuss. Er sollte aufklären, ob Politik und Behörden von dem Betrug wussten. Aber entscheidende Fragen werden dort erst gar nicht gestellt. Warum? Die Geschichte einer ganz besonderen deutschen Freundschaft

Die Autokratie

VON BERNHARD PÖTTER

Am 19. Januar um kurz nach zehn morgens ist klar: Die Revolution fällt mal wieder aus. In Raum 3101 des Bundestags-Bürogebäudes am Spreepfer in Berlin sitzt Herbert Behrens, Sozialist, Gewerkschafter und Linken-Abgeordneter, vor dem Klassenfeind. Vor einem Mann, der einmal Herr über 600.000 Angestellte war, 17 Millionen Euro im Jahr verdiente und auf Wunsch Termine bei Ministern bekam. Martin Winterkorn hat Deutschlands größtes Unternehmen VW an den Rand des Abgrunds geführt. VW hat aus Profitgier Gesetze gebrochen, muss 20 Milliarden Euro Strafe zahlen und hat 30.000 Jobs gestrichen.

An diesem Tag sagt Winterkorn im Untersuchungsausschuss des Bundestages zur Abgasaffäre aus. Herbert Behrens, der Ausschussvorsitzende, kann ihn zur Rede stellen. Und seine erste Frage lautet: „Hatte man sich in Ihrem Konzern vor Aufdeckung des Skandals eine Autokratie gebildet zur Reichweite der EU-Verordnung 715/2017?“

Eigentlich sollte es der Tag der Abrechnung sein. Behrens, helles Hemd zum dunklen Wollsakko, als Inquisitor. Fünf Meter vor ihm, geschützt von einem untadeligen Anzug und zwei Anwälten, der ehemalige Gigant des globalen Kapitalismus. Aber was folgt, ist keine Anklage, sondern ein ruhiges Expertengespräch. Winterkorn sagt: „Ich wurde nicht informiert.“ Und die Volksvertreter sind froh, dass er überhaupt zu ihnen spricht.

Ulrich Lange, CDU-Obmann: „Wir versuchen mal, wie weit wir hier kommen mit der Aufklärung.“

Winterkorn: „Aber Sie verstehen mich schon, dass mir ...“

Lange: „Ich verstehe Sie sehr wohl. Aber Sie verstehen auch unsere Rolle.“

Winterkorn: „Natürlich, natürlich.“

Das gegenseitige Verständnis zwischen Fragenden und Befragten in diesem Ausschuss

ist oft groß. Seit Herbst verhören 16 Parlamentarier Behördenchefs, Politiker, Techniker und Angestellte aus den Ministerien. Sie sollen klären, was die Bundesregierung vom Abgasbetrug wusste und was sie dagegen tat. Aber die Gespräche und Akten zeigen etwas Darunterliegendes: wie eng in Deutschland Politik, Behörden und Autoindustrie verflochten sind.

12. Sitzung, 10. November 2016.

Ausschussmitglied Christian Müller, CDU: „Das Problem ist ja: Wir müssen hier etwas aufklären. Wir stehen sehr im Licht der Öffentlichkeit.“

Untersuchungsausschüsse sind die schärfste Waffe des Parlaments. Sie können Akten anfordern, interne Mails lesen, Zeugen vorladen. Sie haben allein in dieser Legislaturperiode ans Licht gebracht, wen der Geheimdienst BND bespitzelt und wie der Verfassungsschutz bei der Suche nach NSU-Rechtsterroristen versagt hat.

Der Abgas-Ausschuss zeigt: Deutschland ist eine Autokratie.

Zeuge nach Zeuge belegt eine Symbiose von Autobauern, Behörden und Politik. Die Behörden wussten sehr früh, dass die Abgaswerte der Autobauer nicht in Ordnung waren; sie wurden gewarnt und hatten eigene Zweifel. Aber sie wurden nicht selbst aktiv und wimmelten lästige Fragesteller ab. Fast alle Aussagen lassen sich so zusammenfassen: Alle haben vermutet, dass betrogen wurde. Aber keiner wollte es so genau wissen. Manchmal bis heute nicht.

Die Opposition im Ausschuss erkennt man einfach: Sie trägt keinen Schlips. Oliver Krischer, grüner Verkehrsexperte („Ich fahre seit Jahrzehnten VW Passat“) spricht von „organisiertem Staatsversagen“ und schimpft auf die Industrie. Herbert Behrens, ein schlaksiger Mann mit ernstem Gesicht und weißen Haaren, sorgt sich vor allem um die Arbeitsplätze bei VW und Co. Wo sonst gibt es noch so viele gut bezahlte, tariflich abgesicherte Stellen? Die Autobetriebe sind die Machtbasis der

IG Metall. Bei VW geht ohne oder gegen den Betriebsrat gar nichts. Deshalb war Behrens' Fraktion anfangs auch nicht begeistert. Der Ausschuss verursacht viel Arbeit und schadet vielleicht den Kollegen in den Betriebsräten.

Die Untersuchung solle „das vorbildliche mitbestimmte Unternehmen VW“ nicht angreifen, versichert Behrens vor Beginn.

Trotz dieser Zerrissenheit startet er mit hohen Erwartungen: „Wir wollen hier Beeinflussungsstrukturen offenlegen“, sagt Behrens Anfang September in einem kargen Holzgetäfelten Besprechungszimmer des Bundestags, als die Arbeit losgeht. Er hat gerade die ersten paar hundert der insgesamt 2.000 Aktenordner aus den Ministerien bekommen. Viele sind wegen angeblicher Betriebsgeheimnisse geschwärzt. Oft dokumentie-

ren die Akten nur das gewollte Wegsehen.

Aktennotiz des Umweltministeriums, 20. März 2008:

„Die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht es, die Fahrzeuge mit Einrichtungen auszustatten, die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand (die vorgeschriebenen Abgastests in der Garage, Anmerkung der Redaktion) 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 (...) nicht vorgesehen.“

Das Umweltministerium ahnte also 2008 konkret, dass und wie der Betrug funktionierte. Sigmar Gabriel war damals SPD-Umweltminister.

18. Sitzung, 15. Dezember 2016.

Sigmar Gabriel: „Niemand war damals in der Lage, Beweise für diesen Verdacht zu liefern, auch weil es die technischen Möglichkeiten nicht gab.“

Auf Herbert Behrens' große Erwartungen folgt bald die Ernüchterung. Der Ausschuss darf nur den Zeitraum 2007 bis 2016 untersuchen, erlaubt sind ausschließlich Fragen direkt zur Sache. Die Arbeit muss nach einem halben Jahr fertig sein. Gegen die Behörden zu klagen, wenn sie Dokumente schwärzen, ist praktisch aussichtslos: Ein Urteil käme viel zu spät. Und: Die Große Koalition hält sechs von acht Sitzungen im Ausschuss. Union und SPD sollen also gegen eigene Parteifreunde in Behörden und Ministerien ermitteln.

Raum E 700 im Berliner Paul-Löbe-Haus neben dem Reichstag. Der Ausschuss tagt. Die Luft ist stickig, stundenlang sitzen die Abgeordneten über ihren Fragen und Notizen. Manche Treffen dauern 14 Stunden, draußen gibt es Käsebrötchen und Kaffee, unterbrochen wird nur kurz. Untersuchungsausschüsse sind kein Spaß, sie kosten viel Zeit und Nerven. Behrens leitet den Ausschuss und muss sich gleichzeitig auch



Deutsches Gold: für den Export bestimmte Volkswagen in Emden. Neun von zwölf Vertretern der Großen Koalition im VW-Untersuchungsausschuss



Ex-VW-Chef Martin Winterkorn vor dem Untersuchungsausschuss im Bundestag. Foto: John MacDougall/afp

noch auf seine eigenen Fragen konzentrieren.

Von den Wänden blicken ernst die Fotos ehemaliger Politiker aus den Ausschüssen für Petitionsrecht und Umweltschutz. Der Abgaskandal hat beide Anliegen rampوني. Stickoxide aus Automotoren führen in Deutschland nach statistischen Berechnungen jedes Jahr zu 10.000 zusätzlichen Toten. Warum haben die Behörden nicht eingegriffen?

23. Sitzung, 13. Februar 2017.
Referatsleiter A, Verkehrsministerium: „Wir kamen zu dem Ergebnis, dass eine konkrete Gefahr nicht besteht.“

Es ist ein Kampf um die Deutungshoheit

Je öfter der Ausschuss tagt, desto größer wird die Kluft zwischen Opposition und Koalition. Behrens und sein Kollege von den Grünen sehen immer mehr Belege für das Nichthandeln der Behörden. Unions-Obmann Ulrich Lange nennt den Ausschuss „sehr viel Aufwand mit sehr wenig Ertrag“. SPD-Politikerin Kirsten Lühmann weiß schon, „etwa sechs Wochen nach Beginn, dass da nichts mehr kommt“. Alle Zeugen hätten bestätigt, dass die

Behörden damals bei VW nichts hätten finden können und dass die Abschaltvorrichtungen der anderen Hersteller legal seien. „In einem Rechtsstaat kann eine Behörde nicht einfach auf Zuruf irgendetwas machen“, sagt Lühmann, im Zivilberuf Polizistin. Allerdings wurden in diesem Rechtsstaat die Gesetze zu Umwelt- und Gesundheitsschutz jahrelang gebrochen. Das interessiert im Ausschuss nur am Rande.

Welche Abgeordneten hier sitzen, ist kein Zufall. Viele kümmern sich in ihren Fraktionen um Verkehrspolitik. Und damit um die Autokonzerne in ihrer Heimatregion.

Rechts vom Vorsitzenden sitzt die Union: Obmann Ulrich Lange kommt aus Nördlingen, wo Hunderte von Leuten jeden Tag nach Ingolstadt pendeln: zum Stammsitz von Audi, 43.000 Jobs.

Neben ihm: Carsten Müller, Braunschweig, wo VW mit 6.600 Jobs der größte Industriebetrieb ist. Müller leitet den „Parlamentskreis Automobiles Kulturgut“ für Oldtimer-Fans.

Neben ihm: Uwe Lagosky, Salzgitter, wo VW seine Motoren bauen lässt, 6.500 Jobs.



Geringer Ehrgeiz beim Nachbohren

„Wir versuchen mal, wie weit wir hier kommen mit der Aufklärung“

ULRICH LANGE, CDU-OBMANN, IM VW-UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSS