



Verkehrswende

Wie kann die Regierung die Konzerne zwingen, sauberere Autos zu bauen? Und warum tut sie es nicht? Sollte es Fahrverbote geben?



„Die Heuchelei zur Kunstform gemacht“

FILZ Anton Hofreiter (Grüne) über Ausmaß und Folgen des Dieselskandals – und die Macht der Autolobby bei der Regierung Merkel

INTERVIEW ULRICH SCHULTE

taz: Herr Hofreiter, deutsche Autokonzerne haben sich gezielt abgesprochen, um Abgasgrenzwerte zu umgehen. Wie groß ist der Schaden?

Anton Hofreiter: Wenn sich die Kartellabsprachen bestätigen, sind sie einer der größten Industriekandale der Bundesrepublik. Daimler, Volkswagen und Co. haben Millionen Menschen betrogen: sowohl die Bevölkerung in Städten, wo jährlich Tausende an Luftverschmutzung vorzeitig sterben, als auch die Käufer, die dachten, sie bestellten einen sauberen Diesel. Und nicht zuletzt die Beschäftigten in der Autoindustrie, die den Skandal am Ende ausbaden werden.

Was muss nun passieren?

Die Autos, die jetzt auf der Straße sind, müssen die Grenzwerte einhalten. Die Regierung muss die Autokonzerne dazu verpflichten, sie entsprechend nachzurüsten. Man muss sich mal klar machen: Sauber konstruierte 40-Tonnen-Lkws stoßen weniger Schadstoffe aus als schmutzige Kleinwagen, die die Konzerne als sauber verkauft haben.

Daimler, Audi und BMW bieten an, Millionen Diesel mit einer Software nachzurüsten. Reicht das?

Da habe ich große Zweifel. Ein Software-Update bringt nicht die nötigen Reduzierungen – das sagen auch die Experten. Man muss an die Motor-Hardware ran, zum Beispiel müssen größere Tanks für abgasreinigenden Harnstoff, das so genannte AdBlue, eingebaut werden. Doch das ist bei vielen Wagen wegen der Unterbodenstruktur nicht möglich. Die Hersteller müssen den Kunden deshalb gleichwertige Ersatzfahrzeuge liefern.

Was würde das die Konzerne kosten?

Kann ich nicht beziffern. Aber es wäre sehr teuer.

Wie kann die Regierung die Konzerne zu solchen Maßnahmen zwingen?

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist eine nachgeordnete Behörde des Bundesverkehrsministeriums. Es kann der Industrie Auflagen machen und eine Frist setzen, in der sie zu erledigen sind. Minister Dobrindt könnte also einfach seine Mitarbeiter im Kraftfahrt-Bundesamt anrufen. Die Konzerne haben verabredet, viel zu kleine Harnstofftanks einzubauen. Warum fällt so ein offensichtlicher Betrug jahrelang niemandem auf?

Ich glaube, dass die zuständigen Beamten einfach beide Augen zugeedrückt haben. Einige Mitarbeiter des Kraftfahrt-Bun-



Die Konzernchefs haben einen direkten Draht ins Kanzleramt, sagt Grünen-Fraktionschef Hofreiter. Foto: Christian Thiel

desamts und des Verkehrsministeriums sind informell Teil des Kartells. Da wurden zum Beispiel E-Mails mit „industriefreundliche Grüße“ unterschrieben. Das ist leider kein Scherz, sondern eine belegte Anekdote. **CSU-Mann Dobrindt und die SPD-Wirtschaftsministerin liefern ausrichten, sie hätten von den Kartellabsprachen erst aus der Presse erfahren. Glauben Sie ihnen das?**

Vielleicht stimmt das für das ganze Ausmaß des Skandals. Aber Dobrindt hätte früher hellhörig werden müssen. Es gab über 60 Arbeitsgruppen, in denen sich Ingenieure der fünf Konzerne trafen, um Standards zu verabreden – von der Karosserie über das Fahrwerk bis zum Antrieb. Gerüchte waberten schon länger durch die Szene, auch die Umweltverbände ahnten etwas. Die grüne Bundestagsfraktion hat die Regierung im Mai gefragt, ob sie von einer Vereinbarung der Hersteller wisse, kleinere AdBlue-Tanks einzubauen. Antwort: Ne, wir wissen von nichts. **Kann das sein? Die Selbstanzeigen von VW liegt seit einem guten Jahr beim Bundeskartellamt und bei der EU-Kommission vor.**

Ich kann nicht beweisen, dass jemand im Verkehrsministerium Bescheid wusste. Aber mir fällt

es schwer, den offiziellen Erklärungen der Behörde bei diesem Thema noch etwas zu glauben. **Muss der Verkehrsminister zurücktreten?**

Ein Rücktritt Dobrindts lohnt sich nicht mehr, bis zur Bundestagswahl sind es ja nur noch wenige Wochen. Aber danach muss ihm die Zuständigkeit entzogen werden. Dobrindt hat als Verkehrsminister versagt. **Sehen Sie auch die Bundeskanzlerin in der Verantwortung?**

Merkel hat die Heuchelei zur Kunstform gemacht. Sie tut so, als kämpfe sie beim Klimaschutz gegen Trump – und lässt sich als Klimakanzlerin feiern. Doch Deutschland ist weltweit eines der Länder, das am meisten klimaschädliche Kohle verstromt. Merkel versuchte erst, die Atomkraft zu retten, dann die Kohle, jetzt versagt sie beim Verbrennungsmotor. Klimaschutz interessiert diese Kanzlerin einen Dreck. **Warum zögern deutsche Firmen? Großbritannien will ab 2040 den Verkauf von Dieseln und Benzinern verbieten, Volvo verabschiedet sich vom Verbrennungsmotor.**

Viele Konzernmanager schauen kurzfristig auf hohe Renditen. Sie dachten und denken heute noch, dass sich der Verbrennungsmotor weiter melken lässt. Dass diese Ignoranz den Beschäftig-

Das war der Deal

■ **Die Affäre:** Volkswagen, Audi, Porsche, BMW und Daimler sollen sich in einem gemeinsamen Kartell über Technik, Kosten und Zulieferer abgesprochen haben, meldete der Spiegel. VW soll vor einem Jahr eine Art Selbstanzeige bei den Wettbewerbsbehörden eingereicht haben.

■ **Dieselabgase:** Die Firmen sollen sich aus Kostengründen darauf geeinigt haben, zu kleine AdBlue-Tanks in ihre Autos einzubauen. Darin befindet sich ein Harnstoffgemisch, mit dem Dieselabgase gereinigt werden.

ten und den Kommunen in ein paar Jahren auf die Füße fällt, ist ihnen gleichgültig. Mir kommt das vor wie ein Beispiel aus einem ökonomischen Lehrbuch. Sobald die Politik eine Industrie vor Wettbewerb und Konkurrenz schützt, wird sie träge – und gefährdet sich selbst.

Warum ist die Autoindustrie in Deutschland eigentlich sakrosankt?

An ihr hängen 800.000 Arbeitsplätze. Brächen Autokonzerne oder wichtige Zulieferer weg, würden ganze Regionen in Deutschland verarmen. Die Bundesregierung hat es in ihrer Kurzsichtigkeit und Verbohrtheit verschlafen, die erneuerbare Energien als starkes, zwei-

tes industriepolitischen Standbein auszubauen.

Sie waren früher Chef des Verkehrsausschusses im Bundestag. Wie macht die Industrie der Politik Druck?

Die Lobbymacht der Autokonzerne ist riesig. Als Vorsitzender des Verkehrsausschusses bekam ich ständig Anrufe, Schreiben und Einladungen. Die Industrievertreter argumentierten freundlich und scheinbar rational. Wir würden ja gerne mehr für den Klimaschutz tun, aber technisch ist es leider nicht drin. Ich habe mich dann wie ein Nerd in die technischen Details eingelese, um kontern zu können. Entscheidend ist aber nicht der Lobbyismus im Parlament.

Sondern welcher?

Die Konzernchefs haben einen direkten Draht ins Kanzleramt. Und Juristen der Autofirmen sitzen in Ministerien und formulieren teilweise Gesetzesvorlagen für den Bundestag oder für Brüssel mit. Zuletzt gibt es die Verquickungen mit den ausführenden Behörden wie dem Kraftfahrt-Bundesamt.

Haben auch die Grünen zu wenig Distanz zur Autoindustrie?

Die Grünen sind die einzige Partei, die seit Jahren auf die Verquickungen von Bundesregierung und Autoindustrie hinweist. Wir wollen, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Wagen neu zugelassen werden.

Winfried Kretschmann hat in Baden-Württemberg ein offenes Ohr für die angeblichen Nöte von Daimler.

Winfried Kretschmann tut etwas, was eigentlich die Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums wäre. Er organisiert einen Dialog mit den Autofirmen, um mit ihnen die umweltfreundliche Mobilität der Zukunft zu besprechen.

Kretschmanns Format ist windelweich. Da wird nur nett geredet.

Er hat als Ministerpräsident eines Bundeslandes nicht die Instrumente, um die Konzerne zu etwas zu zwingen. Die hätte nur der Bund. Kretschmann ist ein überzeugter Öko, er geht bei dem Thema voran.

Er hätte offensiv mit Fahrverboten in den Städten drohen können. Stattdessen ist er zurückgerudert, als es ernst wurde.

Rechtlich ist nicht zu einhundert Prozent geklärt, dass ein Land tatsächlich Fahrverbote verhängen kann. Außerdem hat Kretschmann darauf verwiesen, dass Verbote nicht in Stein gemeißelt seien, wenn die Nachrüstung der Konzerne funktioniert. Auch wenn ich bei dem Thema schärfer formuliere, verstehe ich seine Sicht. Wissen Sie, was mich ärgert? Dieses Thema Fahrverbot ist kein grünes Thema, sondern geht auf die Kappe von Dobrindt. Einerseits, weil er sich nicht um den offensichtlichen Betrug bei den Dieselasgas gekümmert hat, andererseits weil er den Städten wichtige Instrumente – wie die Blau Plakette – verweigert.

Aber der entscheidende grüne Player scheut vor harter Ordnungspolitik zurück, oder? Kretschmann ist auch gegen das 2030-Ziel, auf das Sie so stolz sind.

Dass Winfried Kretschmann und ich bei der fixen Jahreszahl für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor unterschiedliche Meinungen vertreten, ist ja bekannt. Er glaubt einfach genau definieren lässt. Und ich glaube, dass die Konzerne verbindliche Ansagen brauchen, um die Wende noch zu schaffen. Im Ziel – dem Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor und dem raschen Einleiten der Verkehrswende – sind wir beide uns natürlich einig.

Anton Hofreiter

■ 47, hat in München Biologie studiert, wurde 2005 für die Grünen in den Bundestag gewählt, ist seit 2013 Kofraktionsvorsitzender.



Redet über Blut!

Erdbeerwoche, Besuch von Tante Rosa: Menstruation ist noch immer ein Tabu. Warum wir endlich offen über sie reden sollten – und warum der weibliche Zyklus für viele noch ein Phänomen ist.

In der taz.am wochenende: morgen am Kiosk oder in Ihrem Briefkasten. www.taz.de/we

taz.am wochenende