

Kartell von Abhängigkeiten und Einflussnahmen

Nichts sehen, nichts hören, nichts sagen. Das Bild der drei Affen aus einem japanischen Sprichwort trifft es am besten. Manipulationen bei der Abgasreinigung in Pkw? Die Minister Gabriel, Altmaier und Hendricks zucken mit den Schultern. Vor September 2015, damals gab VW illegale Abschaltvorrichtungen zu, wollen sie davon nichts gewusst haben. Aber auch Nicht-Wissen wäre verantwortungslos. Das Kraftfahrtbundesamt hat den VW-Motor vom Typ AE 189 zugelassen und geprüft. Dieser Diesel-Motor ist mit der Betrugs-Software ausgestattet. Millionen Menschen werden durch hohe Stickoxyd-Emissionen in ihrer Gesundheit geschädigt. Der Abgasbetrug kostet VW fast 20 Milliarden Euro und gefährdet zehntausend Arbeitsplätze.



Nach mehr als 50 Stunden Zeugenvernehmung im 5. Untersuchungsausschuss zur Aufklärung des Abgasskandals ist klar, welche Geschichte die Bundesregierung erzählen will: Erstens waren Abschaltvorrichtungen nicht bekannt, zweitens sind Grenzwertüberschreitungen im Realbetrieb zulässig, solange es dem Motorschutz dient, drittens sind die unklaren Vorgaben der EU-Verordnung 715/2007 schuld und viertens sind mit den Regeln auf der EU-Ebene für einen neuen Prüfzyklus die Probleme bereits gelöst.

Diese Geschichte ist absurd. Das ergibt sich aus vielen Akten und Aussagen von Sachverständigen und Zeugen, die nicht aus Ministerien oder Behörden kommen. Sie berichten von Debatten seit 2009 auf der Fachebene über Abschaltvorrichtungen und so genannte Zykluserkennung. Jene registriert, ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand befindet. Der WESER-KURIER wollte 2015 wissen, ob im Jahre 2010 Kanzlerin Merkel bei einem Besuch beim damaligen Gouverneur Schwarzenegger Umweltstandards in Kalifornien kritisiert habe. „Eure Stickoxyd-Grenzwerte sind zu strikt, das schadet unseren deutschen Dieseln“, zitiert Mary Nichols, Leiterin der kalifornischen Luftreinhaltebehörde CARB, aus dem Gespräch. „Sie war dort, so schien es, als Sprecherin der Autoindustrie, und sie war sehr gut eingewiesen worden.“ Wir lesen in den Akten von „Hilferufen aus der Automobilindustrie“, um Einfluss zu nehmen auf die Regeln für Höchstwerte bei Diesel-Abgaswerten. Aktiv dabei frühere Regierungsmitglieder wie Eckart von Klæden, Staatsminister im Kanzleramt und später Chef-Lobbyist der Daimler AG, und der frühere Verkehrsminister und heutige Vorsitzender des Verbandes der deutschen Automobilindustrie (VDA) Matthias Wissmann. Dieses Kartell von Abhängigkeiten und Einflussnahmen von Politik und Automobilindustrie gilt es in den verbleibenden Wochen aufzudecken. Nur dann kann es gelingen, die Gesundheit der Menschen zu schützen.

Unser Gastautor

wurde 1954 in Osterholz-Scharmbeck geboren. Der gelernte Schriftsetzer, Diplom-Soziologe und frühere Verdi-Gewerkschaftssekretär sitzt seit 2009 für die Linkspartei im Bundestag.
