

BUNDESTAG UNTERSUCHT VW-ABGASAFFÄRE: DIE POLITISCHE DIMENSION DES SKANDALS

„Es gibt Hinweise darauf, dass gemauert worden ist“



Herbert Behrens ist Vorsitzender des Bundestags-Untersuchungsausschusses zur VW-Abgasaffäre. Der 62-jährige aus Osterholz-Scharmbeck gehört der Linksfraction an und ist deren Verkehrsexperte.

Herr Behrens, als im September 2015 der Verdacht der Abgasmanipulation gegen VW aufgekommen ist: Hätten Sie damals gedacht, dass der Skandal solch eine Dimension annehmen würde und nun sogar den Bundestag beschäftigt?

Herbert Behrens: Ich hatte damals ein gemischtes Gefühl. Es hatte lange Zeit vorher immer wieder Hinweise gegeben, dass mit den Abgaswerten von Dieselfahrzeugen etwas nicht stimmt. Als dann Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ankündigte, er werde sofort handeln und eine Task Force einrichten, schien mir das Ganze doch eine sehr kritische Lage zu sein. Offenbar herrschte damals im Verkehrsministerium große Aufregung. Nun stellt sich die Frage: Wusste man im Ministerium tatsächlich nichts von dem Problem? Oder war es plötzlich ein Problem, weil man im Ministerium etwas von den Manipulationen gewusst hat?

Wie geht der Untersuchungsausschuss an die Sache ran: Ist die Abgasaffäre ein reiner VW-Skandal oder ein Branchenproblem?

Schon vor dem September 2015 haben Umweltinstitute und der ADAC auch bei anderen Marken fragwürdige Messergebnisse festgestellt. Die Linksfraction im Bundestag ist immer davon ausgegangen, dass die erhöhten Abgaswerte ein Problem der Branche sind.

Nun sind Abgastechik, Testverfahren, Typenzulassung usw. eine sehr komplizierte Materie. Besteht nicht die Gefahr, dass sich das kleine Gremium verzettelt?

Der Untersuchungsauftrag ist so gestaltet, dass wir uns auf die wichtigen Fragen konzentrieren. Wir werden uns im Kern vor allem mit der politischen Verantwortung des Abgasproblems beschäftigen. Das heißt: Warum gab es Widersprüche zwischen den Messwerten, die bei der Typenzulassung genannt worden sind, und den tatsächlichen Werten? Welche Verbindungen des Bundesverkehrsministeriums gab es zur Automobilindustrie? Was waren die Grundlagen für bestimmte Entscheidungen des Ministeriums? Wir wollen auch herausfinden, ob sich Minister Dobrindt im Abgasskandal vor schnell auf Aussagen der Automobilindustrie verlassen hat. Dafür gibt es erste Hinweise. Die technische Dimension der Affäre ist für den Untersuchungsausschuss tatsächlich nachrangig. Das könnten wir zeitlich auch gar nicht schaffen. Die Untersuchung muss bis zum Ende der Wahlperiode im Herbst 2017 abgeschlossen sein.

Untersuchungsausschuss heißt immer viel Papier. Kooperieren das Bundesverkehrsministerium und die nachgelagerten Behörden? Man hat uns schon eine ganze Menge an Unterlagen angekündigt und teilweise auch schon übergeben. Es geht dabei nicht nur um Papiere aus dem Verkehrsministerium. Wir haben auch Akten aus Bundeskanzleramt, Wirtschaftsministerium, Innenministerium und Umweltministerium angefordert.

Wie viele Aktenordner werden es?

Dem Ausschuss werden 800 Aktenordner übergeben. Allerdings sollen 400 nur in der Geheimchutzstelle einzusehen sein. Das gilt für Fälle, wenn die Akten firmen- oder behördeninterne Informationen erhalten, die nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind. Aber diese hohe Zahl scheint mir doch sehr viel Geheimniskrämerei zu sein. Wir wer-



Der Abgasskandal stellt die VW-Zentrale in Wolfsburg, im Hintergrund das Verwaltungsgebäude, vor riesige Probleme.

FOTO: DPA

den überprüfen, ob diese Akten wirklich in allen Fällen geheim sind. In den offenen Dokumenten, beispielsweise in Unterlagen aus dem Kanzleramt, sind auffallend häufig interessante Passagen geschwärzt. Wir werden überprüfen, ob diese Unterlagen zu Recht unkenntlich gemacht worden sind. Die Ausschussmitglieder sind selbstbewusst genug, tiefer zu bohren, als es den Ministerien möglicherweise lieb ist.

Ist schon klar, welche Politiker vor dem Ausschuss aussagen müssen?

Eine ganze Reihe von Kontakten der Ministerien mit der Automobilindustrie deuten darauf hin, dass es zumindest einen intensiven Meinungsaustausch über die Abgasproblematik gegeben hat – vielleicht auch mehr. Natürlich werden die politisch Verantwortlichen dieser Ministerien zu einem bestimmten Zeitpunkt in den Ausschuss zu laden sein, um als Zeuge verhört zu werden. Es gibt Hinweise darauf, dass bei der Bewertung gewisser Informationen gemauert worden ist. Im Verkehrsministerium beispielsweise.

Wurde intern gemauert?

Genau. Insofern ist es wichtig, dass wir auch mit denen sprechen, die Vermerke oder Hinweise an die Ministeriumsspitze geschrieben oder weitergegeben haben. Wir wollen

natürlich wissen, ob die Vorwürfe des Mauerns zutreffen. Sollten sie zutreffen, wollen wir auch wissen, was die Ministeriumsspitze veranlasst hat, diesen Informationen nicht weiter nachzugehen.

Auch die Bundeskanzlerin pflegt einen engen Kontakt zur Automobilindustrie. Muss sie ebenfalls vor dem Ausschuss aussagen? Das will ich nicht ausschließen.

Es gibt Experten, die bewerten die Vorgeschichte der Abgasaffäre als „organisiertes Staatsversagen.“ Würden Sie sich dieser Wortwahl anschließen?

Ich spreche nicht von Staatsversagen. Man könnte erst dann ein Staatsversagen feststellen, wenn man wüsste, wie der Staat eigentlich agieren wollte. Wenn der Staat genauso agieren wollte, wie er es getan hat, dann hat er ja nicht versagt. Dann hätte er genau das gemacht, was er immer wollte: den engen Schulterschluss mit der Automobilindustrie. Für mich ist die entscheidende Frage, ob es eine bewusste Unterdrückung von Informationen in den Ministerien gab.

Wenn dem so wäre, dürfte allerdings der Aufklärungswille der Regierungsparteien im Ausschuss nicht allzu groß sein.

Wir haben uns relativ einvernehmlich auf den Untersuchungsauftrag geeinigt. Linke

und Grüne haben an einigen Stellen zurückstecken müssen, die Vertreter der Regierungsfractionen aber auch. Wir haben uns auf einen Auftrag verständigt, der erstens in dem vorgegebenen Zeitraum einigermaßen zu bewältigen ist. Und der zweitens unser Kernanliegen ermöglicht: nämlich die Aufklärungsarbeit über die Verantwortung und die mögliche Beteiligung von Ministerien an diesem Skandal. Keines der Ausschussmitglieder hat vor der Sommerpause auf Zeit gespielt, nun können wir gleich im Anschluss an die parlamentarische Sommerpause inhaltlich arbeiten. Diese Umstände deuten darauf hin, dass es durchaus ein gemeinsames Erkenntnisinteresse in den Fraktionen gibt.

In welchem Fall mussten Linke und Grüne denn zurückstecken?

Bei Dieselfahrzeugen haben wir es vor allem mit gesundheitsschädigenden Stickoxiden zu tun. Laut Wissenschaftlern könnte es in Deutschland jährlich bis zu 10 000 Todesfälle durch eine erhöhte Stickoxid-Belastung geben. Das heißt: Der Skandal betrifft eben nicht nur die Autokäuferinnen und Autokäufer. Diese Dimension der Affäre hätten Linke und Grüne gerne noch gründlicher herausgearbeitet. Wir Abgeordnete sind schließlich dafür mitverantwortlich, Rahmenbedingungen und Gesetze zu schaffen, die die

Bürger vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen schützen.

Es gibt Vorwürfe, der Untersuchungsausschuss könnte der deutschen Automobilbranche Schaden und Arbeitsplätze gefährden?

Die Automobilindustrie ist natürlich enorm bedeutsam. Nicht nur von der Zahl der Beschäftigten her, sondern weil in der Branche auch eine hohe technische Intelligenz vertreten ist. Wir Abgeordnete sollten schon im Hinterkopf haben, dieses technische Know-how nicht in Verfall zu bringen. Der Vorwurf der Jobgefährdung wird in der Tat an mich herangetragen. Dann heißt es etwa: Ihr bringt VW als mitbestimmtes und großes niedersächsisches Unternehmen in die Bredouille. Ich antworte dann: Volkswagen hat mit dem Versuch, sich mit manipulierter Software einen Wettbewerbsvorteil auf den Märkten zu verschaffen, diese Krise selbst ausgelöst. VW hat sich damit schwer geschadet. Ich denke, die Automobilindustrie kann das Vertrauen der Kundinnen und Kunden erst dann wiedererlangen, wenn ihre Versprechen auch mit der Realität übereinstimmen. Es kann doch keine gute Strategie sein, wenn ein Automobilkonzern seinen Erfolg auf manipulierte Software ausrichtet. Betrug darf kein Geschäftsmodell sein.

Das Gespräch führte Norbert Holst.

Bosch gerät massiv unter Druck

Im US-Rechtsstreit um den Abgas-Skandal bei Volkswagen kommt der mitangeklagte Zulieferer Bosch immer mehr unter Druck. Nach Recherchen von NDR, WDR und „Süddeutscher Zeitung“ gibt es Hinweise auf eine massive Verwicklung in die Abgasaffäre. Bosch-Ingenieure hätten die Betrugsoftware jahrelang mitentwickelt. Dabei sei dem Zulieferer klar gewesen, dass eine derartige Abschaltvorrichtung verboten sei.

Bestandteil der Klage ist ein Brief vom Juni 2008. Darin habe Bosch von VW gefordert, ihn von einer Haftung freizustellen. Denn die „geforderte Weiterentwicklung“ der Motorsteuerung werde dazu führen, „dass Daten möglicherweise als defeat device (Betrugssoftware) eingesetzt werden“. Bosch weise in dem Schreiben ausdrücklich darauf hin, dass die Verwendung einer solchen Funktion in den USA verboten sei.

Die Anwälte, die geschädigte Dieselfahrer in den USA vertreten, hatten ihre Klage gegen den Zulieferer Mitte August erweitert. Sie werfen Bosch vor, über mehr als zehn Jahre eine aktive Rolle bei der Entwicklung einer an VW gelieferten Software gespielt zu haben, mit der bei Abgastests getrickt worden sein soll. Unkenntnis über den Betrug sei auszuschließen. DPA

Der Abstieg einer Weltmarke

wirtschaft Braunschweig lässt Büros in Wolfsburg und an anderen Orten durchsuchen.

15. Oktober: Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ordnet den Pflichtrückruf aller VW-Dieselaautos mit Betrugs-Software an. In ganz Europa müssen 8,5 Millionen, in Deutschland 2,5 Millionen Wagen in die Werkstat.

3. November: VW teilt mit, dass es „Unregelmäßigkeiten“ beim Ausstoß von CO₂ gab. Später gibt es Entwarnung: Es gehe nur um 36 000 Autos.

4. Januar 2016: Die US-Regierung reicht gegen VW Klage wegen des Einsatzes von Betrugs-Software und Verstößen gegen Klimaschutzgesetze ein.

27. Januar: Frühstart beim Rückruf in Deutschland: Trotz fehlender Genehmigung des KBA werden schon erste Amarok-Modelle umgerüstet.

9. März: Michael Horn, US-Chef von Volkswagen, tritt ab.

16. März: Erster deutscher Schadenersatzprozess eines Privatkunden. Urteil des Landgerichts Bochum: VW muss keine Wagen zurücknehmen.

7. April: Der Betriebsrat fordert das Management zu Gesprächen über die künftige Sicherung von Arbeitsplätzen bei Volkswagen auf.

21. April: Richter Breyer verkündet eine Grundsatzmeinung zwischen VW und den US-Behörden. Viele Details sind aber noch offen.

22. April: Der Abgas-Skandal brockt Volkswagen für 2015 mit 1,6 Milliarden Euro den größten Verlust aller Zeiten ein. Der Bericht der US-Kanzlei Jones Day zur Schuldfrage verschiebt sich auf unbestimmte Zeit.

16. Juni: Volkswagen will sich nach dem Abgas-Skandal grundlegend neu aufstellen und die Elektromobilität massiv ausbauen. Weitere Schwerpunkte sind das autonome Fahren und neue Mobilitätsdienstleistungen. Das sieht eine neue Konzernstrategie vor.

22. Juni: VW wirbt bei der Hauptversammlung mit einer Mischung aus Demut und Reformwillen bei seinen Aktionären um Rückhalt für den Weg aus der Abgas-Affäre. Die Führungsspitze des Konzerns wird hart kritisiert.

28. Juni: VW muss voraussichtlich bis zu 14,7

Milliarden Dollar (13,3 Milliarden Euro) wegen des Abgas-Skandals in den USA zahlen. Dies sieht ein Vergleich vor. Die betroffenen Wagen sollen zurückgekauft oder umgerüstet werden.

8. Juli: Der Untersuchungsausschuss des Bundestags konstituiert sich. Er will untersuchen, welche Verbindungen es zwischen Regierung und Automobilindustrie im Vorfeld des Skandals gab.

25. August: Volkswagen einigt sich mit den US-Autohändlern auf einen Vergleich. Die Höhe der Kompensation bleibt unklar. Gleichzeitig hat das Bezirksgericht in San Francisco Verhandlungen des US-Justizministeriums mit VW über einen Vergleich bei den 3,0-Liter-Motoren angeordnet. Das könnte zum Rückkauf von etwa 85 000 Fahrzeugen führen.

31. August: Ärger auch in Australien: Die Verbraucherschutzbehörde klagt gegen VW.

5. September: Die EU-Kommission kritisiert VW wegen „mangelnder Transparenz“: Im Abgasskandal soll der Konzern gegen Verbraucherschutzgesetze in 20 Mitgliedsstaaten verstoßen haben. Justizkommissarin Vera Jourová will das Gespräch mit dem Konzern suchen. DPA/NH