



## Rede von Herbert Behrens am 30.06.2017

**Rede von Herbert Behrens, 30. Juni 2017**

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen!  
Millionen Menschen tragen gesundheitliche Schäden davon, wenn sie Stickoxidschadstoffen ausgesetzt sind. Wir wissen, dass das Klimagas CO<sub>2</sub> dazu beiträgt, dass es zu einem dramatischen Klimawandel kommt. Wir stellen fest, dass die Automobilindustrie bei beiden, bei dem Schadstoff NO<sub>x</sub> und beim Klimagas CO<sub>2</sub>, die Werte manipuliert und damit gesundheitliche Schäden und die Klimaschädigung billigend in Kauf nimmt. Das darf es auf keinen Fall weiterhin geben.

*(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)*

Ein Mitarbeiter von Volkswagen in den USA musste im September 2015 zugeben, dass VW eine Abschaltvorrichtung verwendet, die erkennt, wenn ein Auto auf dem Prüfstand im Labor steht. Diese Art Abschaltvorrichtung ist in Kalifornien, aber auch in Europa verboten. Dieser Betrug kostete das Unternehmen bis heute in den USA 23 Milliarden Euro.

Was ist geschehen? Umweltschutzorganisationen,

aber auch der Automobil-Club ADAC haben frühzeitig immer wieder darauf hingewiesen, dass offiziell angegebene Abgaswerte im normalen Fahrbetrieb, teilweise aber auch im Prüflabor nicht eingehalten werden. Das war lange vor dem Auffliegen des VW-Betrugs. Ministerien und Behörden, wie zum Beispiel das Kraftfahrt-Bundesamt, KBA, wurden informiert. Dort allerdings stieß man auf ein Verhalten, das eher dem Verhalten der drei Affen gleicht: nichts sehen, nichts hören, nichts sagen. Oder: nichts sehen, nichts hören und nichts sagen wollen. Das können wir auf jeden Fall keinen Tag länger dulden.

*(Beifall bei der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*

Betrogen hat aber nicht nur VW. Auch andere Autohersteller haben ihre Dieselmotoren frisiert und mit angeblich zulässigen Abschaltvorrichtungen auf den Markt gebracht. Der Verkehrsminister setzte eine Untersuchungskommission „Volkswagen“ ein, aber der Abgasskandal ist damit nicht aufgeklärt.

All dies machte den Untersuchungsausschuss nötig. Der begann seine Arbeit am 7. Juli 2016. Bis zur letzten Zeugenvernehmung am 8. März 2017 wurden 57 Zeugen vernommen, 13 Sachverständige gehört und 4 Gutachten erarbeitet. Bei der Bewältigung dieser Arbeit wurden die engagierten Mitglieder des Ausschusses von ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern intensiv unterstützt. Als Ausschussvorsitzender gilt mein zusätzlicher Dank den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ausschussesekretariats, die unter einem großen Zeitdruck eine tolle Arbeit geleistet haben.

*(Beifall)*

Es war richtig, diesen Ausschuss einzusetzen, und es war wichtig; denn wir decken Schwachstellen in den Behörden auf, die den Abgasbetrug nicht erkennen wollten oder konnten. Wir zeigen auf, wie die

Automobilindustrie Einfluss auf politische Entscheidungen nimmt. Wir haben erreicht, dass wir hier die Debatte führen, wie wir umweltgerechte, wirtschaftliche und nachhaltige Mobilität gestalten können.

Ich kann jetzt aufgrund der kurzen Redezeit leider nur auf zwei Punkte direkt eingehen.

Erstens. Das KBA ist für die Zulassung von Fahrzeugen verantwortlich. Beharrlich ignorierten die Verantwortlichen dort und auch das vorgesetzte Verkehrsministerium Hinweise, dass die genehmigten Abgaswerte nicht eingehalten werden. Im Untersuchungsausschuss haben Vertreter des KBA bestritten, dass sie entsprechende Nachprüfungen hätten vornehmen können. Das stimmt aber nicht. Auch für das KBA gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz. In § 24 Absatz 1 dieses Gesetzes heißt es:

"Die Behörde ermittelt den Sachverhalt von Amts wegen. Sie bestimmt Art und Umfang der Ermittlungen ..."

Sie ist also frei.

2011 gab es einen sogenannten Feldtest der Bundesanstalt für Straßenwesen, abgekürzt: BASt. In dem vom Bundesumweltministerium initiierten und damals vom Verkehrsministerium immer wieder gebremsten Projekt wurden auch mehrere VW-Motoren getestet, unter anderem der Betrugsmotor EA189. Einem Mitarbeiter fiel zunächst ein erhöhter CO<sub>2</sub>-Wert auf. Der BASt-Mitarbeiter wollte klären, woher dieser Wert komme, wurde dann aber von einem Mitarbeiter des KBA ausgebremst. Ich zitiere:

"Da die CO<sub>2</sub>-Ermittlung nicht direkter Bestandteil des Projekts ist ... , ist meine Empfehlung, derzeit keine weitere Klärung von VW abzuverlangen."

Die Devise war: Nichts hören.

Als dann am gleichen Motor auch erhöhte Stickoxidwerte gemessen wurden, hieß es ebenfalls, es handele sich um einen Einzelfall. Zitat:

"Für mich ergibt sich hieraus nicht die Notwendigkeit weiterer Fragestellungen an die VW AG."

Das damalige Verkehrsministerium hatte Kenntnis von dieser Angelegenheit. Die Devise war: Nichts sehen, nichts sagen.

Hätte man die Ereignisse damals hinterfragt und auch das umfassende Testprogramm des Umweltbundesamtes angewendet, so hätte man den Dieselskandal möglicherweise bereits im Jahre 2011 aufdecken können, und es hätte nicht die schweren Verwerfungen, beispielsweise bei VW, gegeben.

*(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)*

Das KBA muss deshalb verpflichtet werden, künftig Hinweisen auf Manipulationen an Fahrzeugen oder einem entsprechenden Verdacht nachzugehen und dem aufsichtführenden Bundesverkehrsministerium unverzüglich zu melden.

*(Kirsten Lühmann [SPD]: Das haben sie getan!)*

Zweitens. Aus Antworten auf zahlreiche Anfragen der Linksfraktion geht hervor, dass die Automobilindustrie einen besonders guten Zugang zu dem politischen Spitzenpersonal hat. Die Industrie führt im Kanzleramt Gespräche, während die Umweltverbände und Verbraucherschutzorganisationen ihre Belange kaum bis auf die Ministerialebene vermittelt bekommen. Im Untersuchungsausschuss konnten wir nachweisen, dass wesentliche Entscheidungen faktisch von der Industrie vorgegeben werden konnten.

Nur ein Beispiel. Bei den Verhandlungen zum neuen Prüfzyklus Real Driving Emissions, RDE, haben die Konzerne durchgesetzt, dass bei den Grenzwerten für

Stickoxide der Faktor der Überschreitung 2,1 betragen darf und nicht 1,6, wie von der EU-Kommission vorgeschlagen worden war. Dieser skandalöse Sachverhalt ist im Sondervotum der Linksfraktion ausführlich dargestellt. Um den Einfluss der Hersteller auf Regierung und Behörden zulasten der Belange der Umwelt und der Gesundheitsinteressen der Menschen zu begrenzen, müssen Lobbykontakte von der Bundesregierung offen dargelegt werden, und zwar ab sofort.

*(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)*

Der Skandal ist nicht beendet, leider. Wir sehen es am Beispiel der hohen CO<sub>2</sub>-Überschreitungen, die immer noch gemessen werden. Der Skandal ist nicht beendet, weil sich der Verkehrsminister weigert, wirklich umfassende Abgasmessungen vorzunehmen, weil er sich weigert, Verbraucherrechte zu stärken. Es gibt also noch viel zu tun.

Der Ausschuss hat eine wesentliche Aufklärung geleistet. In der nächsten Wahlperiode können diese Erkenntnisse genutzt werden für Entscheidungen, die die Interessen der Beschäftigten, der Verbraucher und die Gesundheit der Allgemeinheit und nicht einseitig die wirtschaftlichen Interessen der Automobilkonzerne ins Zentrum stellen.

Vielen Dank.

*(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)*