



Medienberichten [zufolge](#) laufen die Planungen der Bundesregierung für einen Diesel-Fonds bereits auf Hochtouren. Der Steuerzahler wird dann wohl die Kosten übernehmen, die eigentlich die Automobilkonzerne tragen müssten. „Das ist kein eheähnliches Verhalten mehr, das ist ein siamesisches Verhältnis. Die sind verwachsen miteinander“, sagt der Chef der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegenüber den NachDenkSeiten zur Beziehung zwischen Politik und Automobilindustrie. Im Interview geht **Jürgen Resch** scharf mit der Politik ins Gericht und findet: „Die Automobilindustrie regiert durch. Und Politiker wagen weder auf Landes-, noch auf Bundesebene einen Konflikt mit dieser Industrie.“ Ein Interview[*] über den [Diesel-Skandal](#), das Verhalten der Politik, den Kampf für die Umwelt sowie ärmere Autofahrer, für die Fahrverbote ein Problem darstellen können. Das Interview führte **Marcus Klöckner**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/180411_Die_Bundesregierung_moechte_diese_n_Buergern_nicht_helfen_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Herr Resch, wer gegen die [Automobilindustrie](#) kämpft, braucht einen langen Atem, oder?

Seit 30 Jahren verweigert sich die Automobilindustrie systematisch jedem Fortschritt bei Klimaschutz und Luftreinhaltung. Anfangs ging es um die Durchsetzung des 3-Wege-Katalysators. Der wurde mit denselben falschen Argumenten verweigert wie 15 Jahre später der Dieselruß-Partikelfilter oder heute ein tatsächlich funktionierender Stickoxid-Kat. Wir

haben es hier mit einer 400-Milliarden-Euro-Industrie zu tun, die es gewohnt ist, sich selbst die Gesetze zu schreiben und Ministern und Bundeskanzlern die Hand zu führen.

Wie war denn Ihre Einschätzung, als Sie mit diesem Kampf angefangen haben? Haben Sie überhaupt daran geglaubt, jemals einen Erfolg erzielen zu können?

Natürlich. Sonst würde ich es nicht machen. Mitte der 80-er Jahre ging es bei der Luftreinhaltung auch noch stark um den sauren Regen durch Schwefeldioxid. Die DUH hat jährlich die Waldschadenskarte veröffentlicht und gemeinsam mit anderen Verbänden für funktionierende Filter bei den Kraftwerken gekämpft. 1998 haben wir dann durch die von uns koordinierte Kampagne für ‚saubere Kraftstoffe‘ auch noch den Schwefel aus dem Benzin und Dieselkraftstoff erfolgreich herausgeholt – der Luftschadstoff SO₂ ist damit erfolgreich besiegt. Aus den meisten Dieselmotoren – und dies ist auch ein unmittelbarer Erfolg der DUH-Arbeit – kommen dank der Partikelfilter heute praktisch keine Rußpartikel mehr. Mit den von uns in Leipzig durchgesetzten Fahrverboten für schmutzige Diesel hoffen wir, den etwa zehn Millionen Käufern von Diesel-Pkw der neuesten Abgasstufe Euro 5 + 6 helfen zu können. Die Hersteller müssen diese auf eigene Kosten technisch so nachrüsten, dass sie die Stickoxid-Grenzwerte auf der Straße und nicht nur im Labor einhalten.

Können Sie unseren Lesern einen Einblick geben, wie dieser Kampf von der Gegenseite geführt wurde und wird? Was haben Sie erlebt?

Ich sage das mit vollem Ernst: Da wir es hier mit einer, nach eigener Selbstanzeige von VW und Daimler, seit zwei Jahrzehnten bestehenden ‚organisierten Kriminalität‘ zu tun haben, ist es nicht verwunderlich, wenn die Dieselhersteller auch vor illegalen Machenschaften nicht zurückschrecken. In meinen jetzt über 35 Jahren Berufserfahrung im Umweltschutz habe ich schon viel erlebt – das, was jetzt passiert, toppt aber alles.

Das heißt?

Seit Beginn unserer Untersuchungen an Abschaltvorrichtungen eben nicht nur bei VW, sondern bei allen Dieselherstellern werden wir beispielsweise nahezu ununterbrochen mit rechtlichen Schritten bedroht. Dabei blieb es aber nicht. Seit Dezember 2015 mussten wir uns mit der Drohung der wirtschaftlichen Vernichtung und einer durch Daimler erwirkten einstweiligen Verfügung auseinandersetzen. Erst 13 Monate später, im Januar 2017, wurde uns in allen Punkten recht gegeben. Zwei Monate später erwirkte Volkswagen eine weitere einstweilige Verfügung und forderte darin sogar bis zu zwei Jahre Haft gegen mich persönlich, sollte ich eine von zehn zentralen Aussagen unserer Verbraucherschutzarbeit wiederholen. Erst seit dem 20. Oktober letzten Jahres darf ich wieder uneingeschränkt alle

Aussagen treffen und auch diese ohne Anhörung erwirkte einstweilige Verfügung wurde aufgehoben.

Haben Sie ein Beispiel für so eine einstweilige Verfügung?

Beeindruckend ist hier die 140-seitige Antragsschrift der Rechtsanwaltskanzlei Freshfields im Auftrag von Volkswagen aus dem März 2017. Begleitend zu einer Klage gegen das Kraftfahrt-Bundesamt haben wir Messungen an einem VW vor und nach dem Software-Update veröffentlicht und rechtlich bewertet.

Um welche Sätze ging es konkret?

Zehn Sätze aus dieser Pressemitteilung wurden uns verboten zu wiederholen, beispielsweise dass wir dieses Software-Update nicht für vereinbar mit EU-Recht halten. Sätze also, die zwischenzeitlich in hunderten Zivilprozessen gesagt oder gar als Urteilsbegründung vom Gericht so festgehalten werden. Sieben Monate haben wir gebraucht, bis im Oktober 2017 das Oberlandesgericht Düsseldorf die einstweilige Verfügung in allen Punkten aufgehoben hat. Der Richter war ungewöhnlich deutlich und sprach von einem Fehlurteil der ersten Instanz.

Sie haben also Recht bekommen.

Ja, nach mehr als einem halben Jahr. In dieser Zeit konnten wir unserer Verbraucherschutzarbeit nur eingeschränkt nachgehen, mit jedem unachtsam dahingesprochenen Satz stand ich mit einem Bein im Gefängnis. Ich finde es unglaublich, dass ausgerechnet ein Staatsunternehmen wie Volkswagen zu diesen Mitteln greift.

Es ging also darum, Sie mundtot zu machen?

Offensichtlich fühlen sich die Manager dieses durch und durch kriminell agierenden Unternehmens durch die Beteiligung des Landes Niedersachsen besonders sicher. Es ist für mich auch das erste Mal, dass ein Unternehmen eine einstweilige Verfügung nicht nur gegen den Verband, sondern gegen mich persönlich erwirkte. Die Autokonzerne belassen es nicht bei der Drohung mit Geld- oder Gefängnisstrafe. Wir erleben permanent digitale Angriffe auf unsere Geschäftsstellen und es wurde auch bereits eingebrochen.

Eingebrochen?

Ja, als wir im Frühjahr 2016 ankündigten, die 600 Seiten lange interne VW-Akte zu veröffentlichen, gelang es ausgesprochen professionellen Hackern, unseren

Downloadbereich zu zerstören und man hat uns als ‚Gruß‘ hinterlassen, gegen die DUH würde wegen ‚Landesverrats‘ ermittelt. Das ist ja auch genau die Denke der Dieselhersteller. Sie sehen sich als ‚systemrelevant‘ und daher scheint ihnen jedes Mittel recht, uns zu stoppen. Wir haben eine Woche gebraucht, um unsere Internetseite wieder zum Laufen zu kriegen. Wir haben das sofort angezeigt. Die Staatsanwaltschaft hat uns gesagt, dass das sehr professionell ablief. Das waren absolute Profis.

Wenn es um Kapitalinteressen geht, wird selten zimperlich vorgegangen.

Was mich zunehmend nachdenklich macht, ist der Umstand, dass wir ja gar nicht mehr dazu kommen, für strengere Umwelt- und Verbraucherschutzvorschriften zu kämpfen. Im 14. Jahr setzen wir uns ganz bescheiden dafür ein, dass zumindest die viel zu laschen Luftreinhaltevorschriften der EU auch in Deutschland ernstgenommen und eingehalten werden. Und wir gewinnen bisher jedes Verfahren bis hinauf zum Bundesverwaltungsgericht und dem Europäischen Gerichtshof. Wie kann es dann sein, dass Ministerpräsidenten in Bayern und Nordrhein-Westfalen ankündigen, die höchstrichterlichen Entscheidungen nicht umzusetzen und Millionen unter den Folgen des Dieselabgasgifts NO₂ leidenden Menschen nicht zu helfen - nur um den Dieselherstellern Kosteneinsparungen von wenigen hundert Euro pro Fahrzeug zu ermöglichen?

Wir kämpfen für die ‚saubere Luft‘ in unseren Städten, für das Recht der Menschen, unbesorgt atmen zu können. Und dagegen stellen sich dann Landes- und Bundesregierungen. Es ist die Aufgabe des Staates, die Bürger und die Umwelt vor kriminellen Unternehmen und die von ihnen verursachten Gesundheitsschäden zu schützen.

Betrachten wir das Gutachten des Umweltbundesamtes zu den gesundheitlichen Folgen der Niedrigbelastung bei Stickstoffdioxid. Dieses lag seit Mai 2017 der Behörde vor, wurde aber erst nach der Gerichtsentscheidung von Leipzig veröffentlicht. Warum? Vielleicht, weil die Regierungsgutachter nicht nur 6.000 vorzeitige Todesfälle aufgrund von NO₂-Werten unterhalb des Grenzwertes sehen, sondern über 800.000 jährliche Erkrankungen an Diabetes bzw. Asthma dem Dieselabgasgift zuschreiben. Wo ist der Regierungspolitiker, der nach der Veröffentlichung gesagt hat: Wir müssen etwas unternehmen. Stattdessen: ein Schweigen der Verantwortlichen. Und AfD und FDP fordern zynisch laxere Grenzwerte und Verlegung der Messstellen, die bisher hohe Werte angezeigt haben.

Warum dieses Verhalten? Was ist Ihre Erkenntnis?

Ich habe mal gesagt, dass wir ein eheähnliches Verhältnis zwischen Regierung und chemischer/pharmazeutischer Industrie haben. Ähnlich ist es mit den Banken und natürlich

ganz dominant: mit der Automobilindustrie.

Aber ich muss mich korrigieren. Das ist kein eheähnliches Verhalten mehr, das ist ein siamesisches Verhältnis. Die sind verwachsen miteinander. Man kann die schon gar nicht mehr voneinander trennen. Die Automobilindustrie regiert durch. Und Politiker wagen weder auf Landes-, noch auf Bundesebene einen Konflikt mit dieser Industrie.

Was halten Sie denn von dem Verhalten der Medien? Wenn die Politik versagt, sollten in einer Demokratie doch zumindest die Medien die Probleme aufzeigen, schonungslos ansprechen, um so eben auch Druck auf die Politiker zu erhöhen.

Wenn wir uns die zentralen Säulen einer Demokratie anschauen, also Politik, Medien und Rechtsprechung, dann ist meine Beobachtung die: Intakt ist noch das Rechtssystem, auch wenn wir durchaus auch dort schon Auflösungserscheinungen sehen können. Kompletter verabschiedet hat sich die Politik. Diese Säule existiert faktisch nicht mehr. Ich befürchte hier einen bereits irreparablen Schaden. Die Hoffnung, falsch zu liegen, sinkt übrigens von Monat zu Monat.

Die dritte Säule, die Medien, sind nur noch teilweise intakt. Der Druck und Einfluss ihrer Werbekunden nimmt kontinuierlich zu. Unsere Auseinandersetzungen mit großen Werbeunternehmen - ich nenne exemplarisch Lidl - haben uns dies mehr als einmal eindrucksvoll gezeigt. Und so ist es auch bei Autofachzeitschriften. Da braucht die Autoindustrie nur zu husten und von einem unabhängigen und neutralen Journalismus war und ist nichts mehr zu sehen.

Ich bin sehr froh, dass wir in Deutschland noch die öffentlich-rechtlichen Medien haben. Auch hier finden sich zwar zunehmend Beispiele für das Einwirken von Industrie auf die Berichterstattung. Im Großen und Ganzen funktioniert hier aber noch der kritische, unabhängige Journalismus.

Wenn man sich die Werbekampagnen anschaut, die von der Automobilindustrie in Sachen Diesel aufgegeben wurden, hatte man das Gefühl, die Motoren würden reinen Sauerstoff ausstoßen. Da hätte ein kritischer Journalismus durchaus auch einmal genauer schauen können.

Das stimmt. Uns wurde sogar gesagt, die Luft sei sauberer als zuvor.

Da gab es aber doch noch ein paar Affen in einem Labor, die Versuchen mit Abgasen ausgesetzt waren.

Ja, und diese Affen haben das wohl etwas anders empfunden. Von frischer und gesunder Luft haben sie nichts gespürt. Diese Affenversuche wurden nicht veröffentlicht, aber sie wurden in Echtzeit an das VW-Forschungszentrum übertragen - so viel also mal zur Neutralität des Lawrence Instituts in den USA. Die Nichtveröffentlichung hängt auch damit zusammen, dass dort folgendes, ungewöhnliches Ergebnis dabei herausgekommen ist: Die Affen, die die Abgase eines im Versuch verwendeten alten Ford-Diesel eingeatmet haben, zeigten keine Entzündungen. Die Affen, die die Abgase des neuen VW-Beetle-Diesel eingeatmet haben, zeigten Entzündungsreaktionen.

Wie erklären Sie sich das?

Wir wissen aus einem amtlichen Emissionshandbuch, dass die Emissionen des Dieselabgasgifts Stickstoffdioxid gerade bei den modernen Euro-5-Motoren wie zu Zeiten des Versuchs üblicherweise sechsmal höher ausfallen als bei einem alten Diesel von vor 20 Jahren. Bei diesen beträgt die Konzentration von NO₂ in den Gesamt-Stickoxid-Emissionen ganze 5 bis 10 Prozent. Bei Euro-5-Diesel - und das war die Motorengeneration, zu der auch der VW Beetle bei seiner Markteinführung in Deutschland gehörte - betragen diese 60 bis 80 Prozent.

Und jetzt wieder zu den Affenversuchen.

Wenn ich die Affen also Abgase einatmen lasse, die sechsmal höhere Stickstoffdioxidwerte enthalten, als es bei dem im Test verwendeten alten Auto üblich ist, dann muss ich mich nicht wundern, wenn die Tiere mit Entzündung ihrer Atemorgane reagieren. Wir sehen daran, dass die aktuellen Stickstoffdioxidemissionen moderner Diesel-Pkw ein erhebliches gesundheitliches Risiko mit sich bringen. Diese Gesundheitsgefahr ist auch der Grund, warum die Europäische Umweltagentur - quasi das Umweltbundesamt auf EU-Ebene - nun zwei Jahre in Folge die Zahl der vorzeitigen Todesfälle wegen Stickstoffdioxid auf nunmehr 12.860 vorzeitige Todesfälle allein in Deutschland festgestellt hat, das sind viermal so viele, wie jedes Jahr an Verkehrsunfällen sterben.

Aber manche sagen, an Stickstoffdioxid ist noch keiner gestorben.

Ja, eine wirklich zynische Argumentation, die wir bereits von früher kennen. Auch an den Folgen des Tabak-Rauchens ist bislang nachweislich noch niemand gestorben. Selbst bei einem Kettenraucher mit Lungenkrebs ist ein solcher Beweis nicht zu führen. Ehrlich: Ich halte es für schäbig, die epidemiologischen Erkenntnisse der WHO, der Europäischen Umweltagentur, des Helmholtz- sowie Max-Planck-Instituts auf die Seite zu schieben und frech zu behaupten, es gibt keinen Nachweis für gesundheitliche Folgen. In dieser

Argumentationslinie findet sich ja nun auch die BILD, die auf zwei Seiten das Umweltbundesamt für die Veröffentlichung der Studie zu den gesundheitlichen Folgen selbst niedrigster NO₂-Belastung unserer Luft kritisiert.

Kommen wir mal konkret auf Ihren Gerichtserfolg zu sprechen. Deutsche Städte dürfen Fahrverbote verhängen, aber die Entscheidung hat weitreichende Konsequenzen auch für den ärmeren Teil der Bevölkerung. Viele Bürger haben nicht eben mal 20.000 Euro zur Hand, um sich ein Elektroauto zu kaufen und manche eben noch nicht einmal das Geld, um ihren alten Diesel nachrüsten zu lassen.

Diese betroffenen Bürger liegen mir ganz besonders am Herzen. Die Bundesregierung möchte diesen Bürgern nicht helfen. Sie sagt nämlich, es muss bei Software-Updates bleiben. Aber ein Software-Update verändert eine Euro-5-Einstufung eines Betrugsdiesels nicht. Der bleibt so schmutzig, wie er war. Diese Diesel-Pkw werden somit durch die Diesel-Fahrverbote ausgesperrt. Die DUH fordert, und mittlerweile hat sich ja auch der ADAC unserer Position angeschlossen, dass alle Euro-5- und Euro-6-Diesel auf Kosten der Hersteller technisch nachgerüstet werden. Ziel ist die Einhaltung von Euro-6-Grenzwerten auf der Straße - und zwar auch im Winterhalbjahr.

Wir haben nachgewiesen, dass es technisch geht und mit 1.500 Euro pro Fahrzeug für die betrügerischen Hersteller auch finanzierbar ist. Wir warten jetzt auf die Gerichte, dass die Industrie zu den Nachrüstungen gezwungen wird. Auf die Politik warte ich nicht, die ist im Würgegriff der Hersteller und wagt es nicht, dasselbe zu fordern, was amerikanische Behörden durchgesetzt haben: Alle Betrugs-Diesel von VW mussten entweder technisch nachgerüstet oder die Fahrzeuge zurückgekauft werden.

Die von uns geforderte technische Nachrüstung der Betrugs-Diesel auch in Deutschland stellt sicher, dass die Käufer dieser Fahrzeuge nicht ein zweites Mal betrogen werden, dass ihre Mobilität erhalten und der Wertverlust dieser Autos gestoppt sind.

Die Forderung ist sicherlich vernünftig. Diejenigen, die den Schaden angerichtet haben, sollen auch dafür aufkommen. Nur: Fordern und sagen, die Autoindustrie soll bezahlen, ist das Eine. Das Andere ist: Wir haben jetzt die Situation, dass Städte Fahrverbote verhängen dürfen. Aber die Kostenfrage ist noch nicht abgeklärt.

Wir brauchen schnell die ‚saubere Luft‘ in unseren Städten und dies geht nur durch die in diesem Jahr kommenden Diesel-Fahrverbote. Hamburg beginnt damit im April, knapp 20

weitere Städte sperren Diesel schlechter als Euro 5 ab diesem Herbst aus. Die Fahrverbote für Euro 5 kommen aber erst zum 1. September 2019. Das heißt, die Autoindustrie hat jetzt 18 Monate Zeit, im Rahmen amtlicher Rückrufe eine funktionierende Abgasanlage einzubauen. Euro-4-Fahrzeuge ohne Partikelfilter sind über zehn Jahre alt und dadurch so schmutzig, dass sie zu Recht ausgesperrt werden, noch ältere Diesel ebenfalls.

Gerne bemühen Politiker ärmere Bevölkerungsschichten für ihre Argumentation gegen Diesel-Fahrverbote. In Wirklichkeit kehrt sich die Argumentation gegen sie: Es sind gerade Arme, Kranke, Kinderreiche, alte Menschen, die besonders unter giftigen Dieselabgasen leiden. Weil sie besonders oft gerade an den lauten und stinkenden Straßen wohnen, dort sind die Mietkosten am günstigsten.

Es sind also nicht die Armen, die Ihnen schreiben.

Umgekehrt danken uns viele von ihnen für den Einsatz und beschreiben eindrucksvoll, wie sie unter den Abgasen leiden, ihre Kinder krank sind. Und es schreiben uns auch viele Lungenfachärzte, die kein Verständnis dafür haben, dass Politik und Verwaltung sich für die ‚Freie Fahrt für Dieselstinker‘ einsetzen und zu wenig für die saubere Luft unternehmen.

Gut, aber nochmal: Natürlich gibt es immer noch Menschen, die Euro-4-Fahrzeuge fahren.

Viele Euro-4-Fahrzeuge haben nicht einmal einen Partikelfilter. Und mit über zehn Jahren Alter ist ihr Restwert meist niedrig. Es gibt aber auch die Handwerkerautos mit niedriger Laufleistung und teuren Einbauten. Die Bundesregierung hatte nun über zwei Jahre Zeit, die rechtlichen Voraussetzungen für die Nachrüstung zu schaffen. Sie hat damit noch nicht einmal begonnen.

Wie realistisch ist der Schritt, dass die Automobilindustrie die Kosten für die Nachrüstung übernimmt?

Das wird für die Euro-5- und Euro-6-Diesel sicher kommen. Aber die Politik wird nicht der Treiber sein, sondern die Gerichte. Diese werden dafür sorgen, dass die Automobilindustrie die Kosten übernehmen muss - andernfalls müssen die Hersteller den Kaufvertrag rückgängig machen und den betrogenen Kunden den vollen Kaufpreis auszahlen. Da kommt dann die technische Nachrüstung billiger.

Im Februar gab es in Hamburg einen mutigen Gerichtsentscheid, wonach einem VW-Kunden der volle Kaufpreis erstattet werden musste, weil das Software-Update den Mangel eben

nicht heilt. Und das Gericht hat ebenso entschieden, dass der Kunde auch nicht die Nutzung des Fahrzeugs über die letzten zwei, drei Jahre zu bezahlen hat. Der Kunde bekommt also den vollen Kaufpreis zurück.

Das ignorante Verhalten der Automobilindustrie macht zunehmend die Gerichte mutiger. Sie zeigen sich auch zunehmend fassungsloser, wie der Staat sich in dieser Angelegenheit verhält. Er kommt nämlich seiner Verpflichtung aus dem Grundgesetz, Artikel 2 – dem Schutz des Lebens und dem Recht auf körperliche Unversehrtheit – nicht nach.

Wir sehen zunehmend Urteile, die klar den Betrug von VW ansprechen. Das, was wir erleben, ist organisierter, massenweiser Betrug in voller Kenntnis der Behörden. Diese Dieselkonzerne haben sich über zwei Jahrzehnte abgesprochen, minderwertige Abgasreinigungstechnik zu verbauen, um den Profit zu steigern – zu Lasten der Gesundheit der Menschen und der Umwelt. Ich gehe davon aus, dass über die Einzelentscheidungen der Gerichte eine Art Tsunami entsteht und die Automobilindustrie irgendwann gar nicht mehr anders kann, als mit den technischen Rückrufen auf eigene Kosten zu starten.

Wir haben schon darüber gesprochen, aber nochmal: Wenn man sieht, wie zäh und schwierig dieser Kampf ist, den Sie führen, dann wird doch auch deutlich, wie groß das Versagen der Politik ist.

Wir sehen den Offenbarungseid der Politik. Aber die Hoffnung, dass es doch ein Rückbesinnen auf das Primat der Politik geben könnte, stirbt zuletzt. Am Tage der Vereidigung der neuen Bundesregierung haben immerhin einige Abgeordnete das Gespräch gesucht, wie man die Automobilindustrie doch zur Kostenübernahme bei der technischen Nachrüstung zwingen könnte. Dennoch bleiben die Zweifel, ob die Politik wirklich den Mut haben wird.

Typisch war der Auftritt der ehemaligen Umweltministerin Barbara Hendricks bei Maybrit Illner. Zuerst sanfte Kritik an der Autoindustrie und dann die bezeichnende Einschränkung, man könne ja rechtlich nichts fordern. Da war dann selbst der ehemalige Daimler-Chef Edzard Reuter in der nachfolgenden Talkrunde deutlicher, der seinen Nachfolgern genau dies abverlangte, was die damals amtierende Umweltministerin als ‚rechtlich leider nicht durchsetzbar‘ bezeichnete.

Natürlich kann die Politik die Dieselkonzerne rechtlich verpflichten. Nahezu alle zehn Millionen Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 5 und 6 zumindest bis Baujahr 2017 haben illegale Abschaltvorrichtungen an Bord. Hier kann und muss die Bundesregierung durch den Entzug der Typzulassung durchgreifen.

Aber es gibt ein weiteres Instrument: Die Europäische Union hat im Dezember 2016 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet, über das bisher wenig berichtet wurde. Inhalt ist die Weigerung Deutschlands, Strafzahlungen von 5.000 bis 6.000 Euro pro Betrugs-Pkw von der Industrie zu fordern. Die französische Anti-Betrugsbehörde hat für die französische und die italienische Autoindustrie 18,3 Milliarden Euro Strafe verfügt. Wie wird der Europäische Gerichtshof entscheiden? Wird er sagen, es ist richtig, dass die deutschen Automobilhersteller keine Strafe zahlen müssen? Oder wird er sagen, dass zur Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit auch die deutschen Autohersteller Strafen zu zahlen haben?

Deshalb: Die Politik kann die Autoindustrie sehr wohl zwingen, für ihre Betrügereien geradezustehen - sie muss es nur wollen. Und mit den zu erwartenden über 20 Milliarden Euro Strafzahlungen können wir die Städte endlich lebenswerter machen, mit einem modernen öffentlichen Personennahverkehr und weniger Autos auf den Straßen.

[<<*] Das Interview wurde vor den Medienberichten zum Diesel-Fonds aufgezeichnet