



Dienstag, 14. August 2018, 09:00 Uhr
~12 Minuten Lesezeit

Tödliche Dreckschleudern

Gefälligkeitsgutachten haben über Jahre die Gefahren von Diesel verharmlost.

von Christian Kreiß
Foto: Fotoeventis/Shutterstock.com

Die „Europäischen Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor“ verfügt über

beträchtlichen Einfluss. Bestätigt ein Hersteller die Ungefährlichkeit seiner Erzeugnisse, ist die Öffentlichkeit zu Recht misstrauisch; kommt dagegen ein „wissenschaftliches Institut“ zu demselben Ergebnis, kaufen die Menschen arglos weiter gesundheitsschädliche Autos. Umso schlimmer, wenn es mit der Unabhängigkeit besagter „Forschung“ nicht so weit her ist.

Die „Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor“ (EUGT) wurde 2007 von VW, BMW, Daimler und Bosch gegründet und bestand bis 2017. VW war ihr Hauptsponsor. Bosch schied 2013 aus. Den ursprünglichen Namen „Europäisches Institut für Umwelt- und Gesundheitsforschung im Transportsektor“ hatte das zuständige Amtsgericht wegen Beschönigung verweigert.

Mit dem Begriff „Institut“ verbindet man ja in der Tat Forschungseinrichtungen an unabhängigen Universitäten. So sollte bereits in der Namensgebung eine Unabhängigkeit vorgespiegelt werden, die in Wirklichkeit nie vorhanden war.

Dahinter steckte das Kalkül, dass unabhängige Wissenschaftler eine größere Glaubwürdigkeit genießen als industrieinterne Forscher. Wer glaubt schon einem Gutachten, das zum Ergebnis kommt, Dieselabgase seien völlig harmlos, wenn es von „Dr. Volkswagen“ unterschrieben ist?

Die EUGT veröffentlichte eine Reihe wissenschaftlicher Gutachten, die eines gemeinsam hatten: Sie alle kamen zu dem Ergebnis, dass der Kauf von Diesel-Autos auch unter Umweltgesichtspunkten eine

gute Sache ist. (1) So antwortete beispielsweise Dr. Ulrich Eichhorn, seinerzeit Geschäftsführer Technik und Umwelt im Verband der Automobilindustrie VDA und Vorstandsmitglied der Forschungsvereinigung FAT im Juni 2013 in einem Interview auf die Frage „für wie problematisch halten Sie die [Diesel-] Abgase?“

„Durch die modernen Abgasnachbehandlungsanlagen spielt der Dieselmotor in der umweltpolitischen Diskussion keine Rolle mehr, weil Partikel und Stickstoffdioxid auf ein nahezu homöopathisches Niveau sinken. Man könnte fast sagen, dass ein moderner Diesel in vielen Situationen sozusagen die Luft reinigt“ (2).

Diese Aussage machte Dr. Eichhorn im Juni 2013. 2014 wurden im Auftrag der EUGT in den USA die bekannten Affenversuche mit Dieselabgasen durchgeführt. Diese sollten beweisen, dass die neueste Dieseltechnologie laut Dr. Eichhorn zu nur mehr „homöopathischen“ Verschmutzungsmengen und deutlich niedrigeren Verschmutzungswerten führt als ältere Modelle – die Affenweibchen wurden mehrere Stunden lang ungefiltert den Diesel-Emissionen eines 15 Jahre alten Ford und eines neuen VW Käfer ausgesetzt. Die EUGT hob hervor, dass „anders als in allen bisher vorliegenden Studien in einer umwelttypischen Situation mit direkten Dieselabgasen“ getestet würde. Die Fahrzeuge würden „auf einem Rollenprüfstand in einem typischen Fahrzyklus betrieben“ (3).

Eine offene Lüge. Denn in dem von Volksagen zur Verfügung gestellten VW-Käfer mit der neuesten Dieseltechnologie war eine Betrugssoftware eingebaut, so dass das Diesel-Auto auf dem Prüfstand deutlich niedrigere Verschmutzungswerte erzeugte als in einer umwelttypischen Situation auf der Straße. Im realen Straßenverkehr werden die auf Prüfständen gemessenen Grenzwerte für Stickoxide oft um den Faktor 4 bis 7 überschritten (4). Die EUGT-Ergebnisse wurden also vorsätzlich manipuliert. Die Affenversuche sollten laut New York Times bewusst falsche Daten produzieren. VW gab später zu, dass Software installiert worden

war, um bei den Abgaswerten zu betrügen (5).

2014 konnte also nur die VW-Betrugssoftware die Diesel-Schadstoffe künstlich nach unten manipulieren. Dennoch scheinen die Falschaussagen Dr. Eichhorns seiner Karriere nicht gerade geschadet zu haben: Zweieinhalb Jahre später, im Januar 2016 wurde Dr. Eichhorn zum Leiter des Konzernbereichs Forschung und Entwicklung bei der Volkswagen AG befördert. Als Generalbevollmächtigter berichtet er noch heute direkt an Vorstandschef Herbert Diess. Außerdem wurde Dr. Eichhorn 2016 vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt in die Ethikkommission der Bundesregierung für Autonomes Fahren berufen. Wohlgemerkt in eine Kommission, die für Ethik zuständig ist. Offene Lügen scheinen in unserem Land weder einen Aufstieg im VW-Konzern, noch in eine Bundesagentur für Ethik zu verhindern.

Politische Konsequenzen aus dem Diesel-Skandal und ihre Hintergründe

Die zunächst bei konzerninternen Versuchen erfolgreich erprobte Lügensoftware baute später allein VW in über 10 Millionen Diesel-Fahrzeugen ein, vor allem um die gesetzlichen Abgasgrenzwerte zu umgehen – tatsächlich jedoch wurden die Grenzwerte in den USA um etwa das 21-fache, in Europa um das 5- bis 11-fache überschritten. (6) Nicht nur VW, sondern laut Aussage von Axel Friedrich, einem der Aufdecker des VW-Skandals, bauten praktisch alle Diesel-Anbieter illegale Software ein. Die dadurch illegal stark erhöhten Diesel-Schadstoffemissionen haben jährlich tausende Todesopfer zur Folge.

Allein die bis 2015 etwa neun Millionen mit Betrugssoftware ausgestatteten Autos von VW

emittierten nach Expertenschätzungen 526.000 Tonnen mehr Stickoxid, als gesetzlich erlaubt.

Diese illegalen Emissionen verursachten von 2009 bis 2015 Kosten in Form von Krankheit und vorzeitigem Tod in Höhe von etwa 39 Milliarden Dollar in Europa und den USA, der größte Teil davon in Europa. Falls keine politischen Maßnahmen wie Rückrufaktionen erfolgen, sollen sich diese Kosten auf 102 Milliarden Dollar erhöhen (7). Politische Maßnahmen zur Reduzierung der gesetzeswidrig überhöhten Diesel-Emissionen wären also dringend angezeigt.

Umso mehr überrascht, dass in Deutschland bis Sommer 2018 keine nennenswerten politischen Konsequenzen gezogen wurden. Insbesondere wurden keine zwingenden Vorschriften zur Katalysator-Nachrüstung von Diesel-Autos erlassen, die besonders starke Gifte emittieren, obwohl das viele tausend Menschenleben retten, viele Krankheiten vermeiden und viele dutzend Milliarden Euro gesellschaftliche Kosten vermeiden könnte. Den deutschen Politikern scheinen die Konzerngewinne wichtiger zu sein als Krankheit und Tod von vielen Bürgern und die damit verbundenen gesellschaftlichen Kosten.

Das Gutachten zur Diesel-Katalysator-Nachrüstung von Februar 2018

In diesem Zusammenhang spielt möglicherweise ein Gutachten vom 15. Februar 2018 eine wichtige Rolle, das das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegeben hatte. (8) In der über 150 Seiten umfassenden Kurzstudie wurden zehn Diesel-Autos getestet, vier von Daimler, zwei von BMW, zwei von VW und zwei von Renault. Fragestellung der Untersuchung war, ob, und vor allem zu welchen Kosten eine Nachrüstung älterer Diesel-Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß durchgeführt werden

kann, ob also eine gesetzlich angeordnete Hardware-Nachrüstung Sinn macht.

Die Ergebnisse der Studie sind eindeutig: Eine Nachrüstung mit Katalysator-SCR-Systemen ist möglich und dadurch seien auch „deutliche NOx Minderungsraten technisch darstellbar“. (9) In jedem Fall seien jedoch die Kosten für eine Hardware Nachrüstung mit mehr als 5000 Euro anzusetzen. (10) Die Autoren des Gutachtens raten an vielen Stellen von einer Nachrüstung mit Katalysatoren aus Kostengründen explizit ab; das sei ein „unverhältnismäßig hoher und kaum zu rechtfertigender Aufwand“ (S. 85); eine „wirtschaftlich tragfähige Nachrüstung“ sei „unrealistisch“ (S. 94); „eine Hardware-Nachrüstung aus wirtschaftlichen Gründen“ sei „nicht zu empfehlen“ (S. 95).

Außerdem würde eine Nachrüstung mit Katalysatoren mindestens drei Jahre dauern. „Bis dahin dürfte sich das Stickoxidproblem in unseren Städten weitest gehend durch die flächendeckende Software-Nachrüstung sowie eine Erneuerung der Fahrzeugflotte [...] erledigt haben“ (11).

Kurz: Das Gutachten rät aus Kostengründen massiv von einer gesetzlichen Nachrüstpflicht ab, das Problem löse sich im Wesentlichen durch die verbesserte Technologie in den neuesten Diesel-Motoren über Zeitablauf, das heißt allmähliche Flottenerneuerung von allein.

Die indirekte Kernbotschaft des Professoren-Gutachtens für das Verkehrsministerium lautet meiner Meinung nach also: Die alten Stinker einfach weiterlaufen lassen, Nachrüstung zu teuer.

Lieber Software erneuern, bringt zwar weniger als Katalysator, ist aber viel billiger. Nicht die armen Autokonzerne mit hohen Kosten belasten, das Geld fehlt dann für die Entwicklung zukünftiger, viel

besserer Diesel-Technologie. Lasst uns die Verbrechen der Vergangenheit vergessen, Schwamm drüber, keine Sanktionen oder Strafen für die Verursacher, sondern auf eine bessere Zukunft konzentrieren.

Dieses Ergebnis dürfte die Automobilhersteller äußerst gefreut haben. Denn eine gesetzliche Nachrüstpflicht würde die Autokonzerne hohe Milliardenbeträge kosten.

Da stellt sich die Frage: zu teuer für wen? Wer zahlt für die Nachrüstung und wer leidet, wenn die Nachrüstung nicht kommt?

***Laut Schätzung von Axel Friedrich, dem früheren
Abteilungsleiter für die Bereiche Verkehr und Lärm im
deutschen Umweltbundesamt und Aufdecker des VW-
Dieselskandals dürfte es in den nächsten 10 Jahren in
Deutschland bis zu 80.000 Tote zusätzlich geben, wenn
keine Nachrüstung kommt.***

Es geht also buchstäblich um tausende von Toten innerhalb der nächsten 10 Jahre. Dazu kommen die vielen Lungenkrankheiten. Die oben erwähnte holländische Studie von 2016 kommt zu ähnlichen Ergebnissen (12).

Was bedeuten in diesem Zusammenhang die Aussagen des Gutachtens: Eine Nachrüstung sei ein „unverhältnismäßig hoher und kaum zu rechtfertigender Aufwand“, eine „wirtschaftlich tragfähige Nachrüstung“ sei „unrealistisch“ (S. 94); „eine Hardware-Nachrüstung aus wirtschaftlichen Gründen“ sei „nicht zu empfehlen“? Das heißt meiner Meinung nach: Die paar tausend Toten sind offenbar locker wegzustecken, locker „tragbar“, nicht „unverhältnismäßig hoch“. VW hatte 2017 einen Jahresgewinn von etwa 17 Milliarden Euro, Daimler 14 Milliarden Euro, BMW 11 Milliarden Euro. BMW hatte 2017 im Segment Automobile einen Return on Capital Employed, also eine Rendite auf das eingesetzte

Kapital von 78,6 Prozent (13).

Das heißt, aus einem Euro eingesetzten Kapitals machte der Konzern 2017 1,786 Euro. Eine Nachrüstung sei aber laut Professoren-Gutachter „wirtschaftlich nicht tragbar“? Für wen genau? Auf welcher Seite stehen die Gutachter? Wo schauen sie hin? Wo schauen sie nicht hin? Worauf gehen sie nicht ein? So stellt sich die Frage: Welche Gutachter wurden ausgewählt, wer genau erstellte das Gutachten für das Verkehrsministerium?

Auf Nachfrage von BR Recherche sagte das Bundesverkehrsministerium, die Gutachter seien „wegen ihrer besonderen Fachkenntnisse in den Bereichen der Kraftfahrzeugtechnik, Verbrennungsmotoren und der Abgasnachbehandlung bei Kraftfahrzeugen“ ausgewählt worden. Bedingung sei gewesen, dass die Autoren die Studie „vertragsgemäß [...] unparteiisch und weisungsfrei“ erstellen“ (14).

Autoren des Gutachtens sind die fünf Universitätsprofessoren Roland Baar, Michael Bargende, Christian Beidl, Thomas Koch und Hermann Rottengruber. Die Gutachter waren alle vor ihrer akademischen Tätigkeit jahrelang in führenden Positionen bei Daimler (Bargende, Koch), BMW (Rottengruber), Volkswagen (Baar) und dem Motorentwickler AVL List (Beidl) tätig. Alle arbeiten seit Jahren in ihren Universitätsinstituten eng mit der Automobilindustrie zusammen und sind für die Finanzierung ihrer Institute von Aufträgen aus der Industrie abhängig. Herr Bargende ist darüber hinaus „Aufsichtsratsmitglied bei verschiedenen Firmen in der Automobilindustrie“ (15). Es wurde kein einziger von den Automobilherstellern unabhängiger Experte, beispielsweise vom ADAC oder aus dem Werkstätten-Reparaturbereich, in das Gutachter-Gremium aufgenommen.

Zwei der Professoren sprachen sich bereits öffentlich vor Abgabe des Gutachtens gegen Nachrüstungen alter Diesel-Autos aus: Herr

Beidl am 29. August 2017: „Von Nachrüstlösungen rate ich ab“ (16), Herr Baar am 14. Januar 2018: „Ältere Motoren, also Euro4-Diesel, werden nur schwer nachrüstbar sein. Bei den neueren Motoren gibt es aber Lösungen. Man muss sich nur fragen, ob sich der Aufwand lohnt und wer es bezahlen soll“ (17). Nun, die Antwort auf die Frage des früheren VW-Managers Baar, wer das bezahlen soll, ist eigentlich recht einfach: diejenigen, die gelogen und betrogen haben und die schlechten Emissionswerte über gewinnträchtige Autoverkäufe verursacht haben: Die Automobilkonzerne.

Von den Automobilherstellern unabhängige Experten kommen jedoch zu völlig anderen Ergebnissen. Sowohl von Fachleuten des ADAC sowie von anderen unabhängigen Experten gibt es klare Aussagen. Sie schätzen die Kosten einer Nachrüstung mit Katalysatoren auf maximal die Hälfte, auf etwa 1500 bis maximal 2500 Euro pro Fahrzeug (18).

Die führende Wissenschaftsgesellschaft in Deutschland, die Deutsche Forschungsgemeinschaft, die DFG, hat Richtlinien herausgegeben, wie im Wissenschaftsbetrieb bei der Auswahl von Wissenschaftlern korrekt vorgegangen werden soll, bei denen Interessenkonflikte vorliegen. Da bei Vorliegen von Interessenkonflikten eine unabhängige Beurteilung eines Sachverhaltes nicht mehr gegeben ist, dürfen solche Experten bei DFG-Expertisen nicht ausgewählt werden. Drei von sieben Ausschlusskriterien lauten: „Eigene wirtschaftliche Interessen“, „derzeitige oder geplante enge wissenschaftliche Kooperation“, „Zugehörigkeit [...] zu einer beteiligten Einrichtung“. Wenn auch nur eines dieser Kriterien erfüllt ist, darf der entsprechende Wissenschaftler nicht mehr ausgewählt werden (19).

Bei allen fünf Gutachtern der Kurzstudie liegen jedoch zwei der Ausschlusskriterien vor, sowohl enge wirtschaftliche Interessen als auch enge wissenschaftliche Kooperation, bei Herrn Bargende darüber hinaus auch noch ein drittes Ausschlusskriterium, die

Zugehörigkeit zu einer Einrichtung. Bei der DFG wären alle fünf Gutachter meiner Einschätzung nach wegen Befangenheit nicht zugelassen worden.

Die Auswahl dieser fünf Professoren widerspricht meiner Meinung nach allen wissenschaftlichen Ethikstandards. Dass sich darüber hinaus in dem ganzen Gutachten kein einziger Hinweis auf Interessenkonflikte findet und das Vorliegen von Interessenkonflikten ganz offensichtlich verheimlicht wird, ist ein Wissenschaftsskandal.

Von einem BR-Recherche-Journalisten zu den Interessenskonflikten befragt, redeten sich die fünf Professoren damit heraus, die Kurzstudie sei als „persönliche Expertise“ erstellt, durch „persönliche Kenntnisse“, ohne Unterstützung durch ihre Universitätsinstitute (20). Diese Aussagen sind an Absurdität kaum zu überbieten. Alle fünf Gutachter haben als Universitätsprofessoren mit vollem Titel, also als Amtsinhaber unterschrieben und die zehn Autos dürften sie wohl kaum zu Hause im Wohnzimmer untersucht haben.

Ein solches Gutachten kann man meiner Meinung nach eindeutig als Gefälligkeitsgutachten klassifizieren, das fundamentale wissenschaftliche Ethikstandards missachtet. Eine gesetzliche Regelung auf ein solches Gefälligkeitsgutachten zu stützen wäre meines Erachtens fahrlässig.

Wenn von politischer Seite in Deutschland jetzt keine gesetzlichen Maßnahmen wie Rückrufaktionen mit Einbau von Katalysatoren zum Schutz der Bevölkerung kommen, lautet das politische Signal: Lügen und Betrügen ist schon in Ordnung. Auch außenpolitisch wäre das Signal fatal. Hauptverursacher der ganzen Diesel-Affäre sind die deutschen Automobilkonzerne, allen voran Volkswagen. Die extrem hohen Jahresgewinne der deutschen Autobranche in den

letzten Jahren wurden zum großen Teil im Ausland erzielt. Wenn die deutsche Regierung im Zuge des Diesel-Skandals keine nennenswerten politischen Maßnahmen ergreift, wird es im Ausland so wahrgenommen, dass die Gewinninteressen der Großkonzerne Deutschland wichtiger sind als Menschenleben und Gesundheit.

Quellen und Anmerkungen:

- (1) EUGT Chronik 2012-2015
- (2) EUGT Kompakt, Newsletter Juni 2013, S.4
- (3) EUGT Chronik 2012-2015 S.25
- (4) Wikipedia Abgasskandal
- (5) New York Times vom 25.1.2018, Jack Ewing
<https://www.nytimes.com/2018/01/25/world/europe/volkswagen-diesel-emissions-monkeys.html>
<https://www.nytimes.com/2018/01/25/world/europe/volkswagen-diesel-emissions-monkeys.html>
- (6) Oldenkamp et al. 2016
- (7) Oldenkamp et al. 2016
- (8) Kurzstudie Wissenschaftliche Untersuchungen hardwareseitiger NOx-Reduzierungsnachrüstmöglichkeiten im Pkw-Bereich und im Segment der leichten Nutzfahrzeuge 15.2.2018
- (9) Kurzstudie 2018 S. 75
- (10) Kurzstudie 2018 S. 76: In jedem Fall sind die Kosten für eine HW Nachrüstung >5000€ anzusetzen, der Fahrzeugnutzer muss auch bei sorgfältiger Umsetzung mit Qualitätseinbußen und einem Kraftstoffmehrverbrauch rechnen
- (11) Kurzstudie 2018 S.108
- (12) Oldenkamp et al.2016, S.4: “Health damages could even further increase if the cars are not recalled. Should the fraudulent cars stay on the road over their full statistical life time, additional NOx

emissions due to non-compliance with legal standards are expected to result in 119 thousand DALYs, and a cumulative value of life cost of 102 billion US dollars.”

(13) BMW Geschäftsbericht 2017, S. 5

(14) Bayerischer Rundfunk 14.06.2018

<https://www.br.de/nachrichten/studie-zu-diesel-nachruistung-enge-verbindungen-von-autoren-und-autoindustrie-100.html> (<https://www.br.de/nachrichten/studie-zu-diesel-nachruistung-enge-verbindungen-von-autoren-und-autoindustrie-100.html>)

(15) **http://www.fkfs.de/unternehmen/news-presse-media/presse-detail/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=375&cHash=bf2d5f18c17ba06852c3da43875c5deb**

(http://www.fkfs.de/unternehmen/news-presse-media/presse-detail/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=375&cHash=bf2d5f18c17ba06852c3da43875c5deb)

(http://www.fkfs.de/unternehmen/news-presse-media/presse-detail/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=375&cHash=bf2d5f18c17ba06852c3da43875c5deb)

(16) Wirtschaft regional 29.08.2017

http://www.allgemeine-zeitung.de/wirtschaft/wirtschaft-regional/darmstaedter-professor-christian-beidl-im-interview-zur-zukunft-des-verbrennungsmotors_18140610.htm

(http://www.allgemeine-zeitung.de/wirtschaft/wirtschaft-regional/darmstaedter-professor-christian-beidl-im-interview-zur-zukunft-des-verbrennungsmotors_18140610.htm)

(17) Tagesspiegel 14.1.2018,

<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/roland-baar-professor-fuer-verbrennungsmotoren-tesla-kann-die-physik-nicht-verbiegen/20845584.html>

(18) Bayerischer Rundfunk 14.06.2018

<https://www.br.de/nachrichten/studie-zu-diesel-nachruistung-enge-verbindungen-von-autoren-und-autoindustrie-100.html> (<https://www.br.de/nachrichten/studie-zu-diesel-nachruistung-enge-verbindungen-von-autoren-und-autoindustrie-100.html>)

[autoindustrie-100.html](#)) sowie Aussage Axel Friedrich
(19) DFG-Vordruck 10.201 – 4/10 Hinweise zu Fragen der
Befangenheit
(20) Bayerischer Rundfunk 14.06.2018

Dieser Artikel erschien bereits auf www.rubikon.news.



Christian Kreiß, Jahrgang 1962, studierte und promovierte in Volkswirtschaftslehre und Wirtschaftsgeschichte an der LMU München. Er arbeitete 9 Jahre als Bankier, davon sieben Jahre als Investment Banker. Seit 2002 ist er Professor für BWL mit Schwerpunkt Investition, Finanzierung und Volkswirtschaftslehre. Er ist Autor von sieben Büchern. Zuletzt erschien von ihm „Gekaufte Wissenschaft“. Er wurde 3 Mal als unabhängiger Experte (Grüne, Linke, SPD) in den Deutschen Bundestag eingeladen und gab zahlreiche Fernseh-, Rundfunk- und Zeitschriften-Interviews, hielt Vorträge und veröffentlichte Artikel. Kreiß ist Mitglied bei ver.di und Christen für gerechte Wirtschaftsordnung. Weitere Informationen unter menschengerech tewirtschaft.de (<https://menschengerech tewirtschaft.de/>).

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz (Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International)** (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>) lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.