



Jedes zweite Auto auf Bulgariens Strassen ist älter als zwanzig Jahre: Bahnübergang im Nordwesten des Landes.

AUTOHANDEL

Auf Europas Schrottplatz

Bulgarien wird von alten Gebrauchtwagen aus ganz Europa überschwemmt – mit gravierenden Folgen. Ärzte und AktivistInnen fordern einen Exportstopp, die Schweizer Politik ist skeptisch.

VON RENATO BECK (TEXT) UND MICHAEL WÜRTEMBERG (FOTOS)

Unser Toyota Avenis hat ein anständiges Autoleben geführt. 2001 setzte er das erste Mal ein Rad auf Schweizer Strassen. Sechzehn Jahre und 200'000 Kilometer später ist er am Ende seiner Laufbahn angelangt. Am Gotthard war er mit einem Kuppungsschaden stehen geblieben, eine Reparatur empfiehlt die Garage angesichts der vielen Dienstjahre und des schlechten Allgemeinzustands nicht. Die Karre muss weg.

Wie dem Avenis ergeht es hierzulande jedes Jahr rund 50'000 Personenfahrzeugen. SchweizerInnen fahren nicht gerne alte Autos: Mit durchschnittlich 8,6 Jahren hat die Schweiz eine der jüngsten Fahrzeugflotten in Europa. Nur ÖsterreicherInnen ersetzen ihr Auto schneller. Die ausgesendeten Fahrzeuge verschwinden von unseren Strassen und werden ausser Verkehr gesetzt. Sie gelangen zu einem kleinen Teil zu Wiederverwertern, die ihnen die werthaltigen funktionalen Teile entnehmen und das nackte Metall recyceln. Zu einem grösseren Teil aber gehen sie auf Reisen. Was hier Schrott ist, was durch Abgestosse fällt oder eine Gefahr für seine Umgebung darstellt, findet fast immer irgendwo auf der Welt einen dankbaren Abnehmer.

Unser Toyota endet vorerst bei unserem Garagisten in Zürich. Dann schlägt ein Kärtchenverteller zu. Das sind Händler ganz unten in der Hackordnung der Autverkäufer, die keine Fragen stellen und alles aufsammlen, was am Strassenrand steht. Für hundert Franken übernimmt der Mann das Auto. Aber bevor

er den Avenis auf seinen Parkplatz in Schlieren schleppt, verstecken wir einen GPS-Sender hinter dem Handschuhfach. Wir wollen dabei sein, wenn unser Auto ein neues Leben beginnt.

Ungeliebte Kundschaft

Plewen, Bulgarien. Verkehrsknotenpunkt im Norden des Landes, wo die Warenströme aus Mitteleuropa innehalten und die Produkte feinverteilt werden. Plewen ist eine der grossen Autohandelsstädte Bulgariens, hier werden vor allem die Importe aus Deutschland, Österreich und der Schweiz weitervertrieben. Auf einer Industriebraiche am Stadtrand hat unser GPS-Sender letztmalig ein Signal abgesetzt. Das war vor gut einem Jahr, seither ist Funkstille.

Auf der Brache betreibt ein Autohändler namens Wesselin sein Geschäft. «Wessel» bedeutet Glück auf Bulgarisch. Wir spielen Kunden, und Wesselin führt uns seinen Fuhrpark vor. «Nur Schweizer Qualität», sagt er und wartet auf eine angemessene Würdigung dieser Aussage. Schweizer Occasionen geniessen einen ausgezeichneten Ruf in Bulgarien. Sie gelten als sauber, gut gewartet und technisch tadellos. Wesselin, der Glückliche, ist gut im Geschäft.

Auf seinem Areal stehen Dutzende Autos, darunter einige Lieferwagen, noch versehen mit den Firmenlogos ihrer Schweizer VorbesitzerInnen. Ein Iveco eines Gartenbauers aus Allschwil im Baselbiet ist für umgerechnet 5000 Franken zu haben. Baujahr: 2003; Abgasnorm: Euro 2. In viele europäische Innenstädte von Brüssel bis Bukarest dürfte der Iveco kein Rad mehr setzen, selbst aus Genf bliebe er zumindest zeitweise ausgesperrt. In Bulgarien aber geniesst er weiterhin freie Fahrt.

Wesselin ist seit dreissig Jahren im Geschäft. Alle paar Wochen fliegt er in die Schweiz, um Nachschub für seinen Handel zu organisieren. Eben haben sich seine Mitarbeiter mit einem Mercedes Sprinter und langem Anhänger in die Schweiz aufgemacht. In Gränichen und in Muri hat Wesselin gemeinsam mit anderen Autohändlern Zimmer angemietet, wo seine Leute übernachten können. Dann suchen sie die Schweizer Autverkäufer auf, deren aktuellen Angebot sie dank Verbrauchspapps bereits kennen. Sie beladen den Sprinter mit vier Fahrzeugen und reisen zurück. 1000 Euro kostet ihn eine Fahrt inklusive aller Zollgebühren.

Die Bulgaren sind geringesehene Kunden bei Schweizer Autohändlern. Die Verkäufe nach Bulgarien haben sich seit 2015 verdoppelt und lagen 2018 bei rund 16'000 Personenwagen. Die bulgarischen Händler sind so eine Art Putzmansschaft, dankbare Abnehmer schwer verkäuflicher Schrottkisten. Wesselin stellt keine Fragen, er bezahlt bar, und er sorgt dafür, dass die Autos schnell von den Schweizer Verkaufsplätzen verschwinden.

Er erklärt, wie es funktioniert: Ein Handwerker oder ein anderer Kunde möchte ein neues Auto kaufen. Seinen alten Wagen will er eintauschen, damit er ihn los ist. Das alte Auto steht nun auf dem Verkaufshof und verstellt den Blick auf die glänzenden Neuwagen. «Die Schweizer Händler mögen die alten Occasionen nicht», erzählt Wesselin, «denn sie ziehen vor allem Ausländer an, die sich kein neues, teures Auto leisten können.» Ungeliebte Fahrzeuge, ungeliebte Kundschaft – Wesselin erhält seine Ware zu guten Preisen.

Wir fragen den Mann nach einem Toyota Avenis. Keiner da, sagt er. Das Signal ist verstummt, wir finden unser Auto nicht. Vermutlich ist es in einer Garagenbox untergebracht, oder es wurde ausgeschlachtet und abgewrackt. Die Reise des Avenis mag zum Ende gekommen sein, Tausende seiner schmutzigen Weggefährtinnen auch aus der Schweiz fahren weiter. Denn unser alter Toyota erzählt eine typische Geschichte.

Bulgarien ist eine Drehscheibe für den Autohandel auf dem ganzen Balkan. Über 100'000 Occasionen wurden 2017 allein aus EU-Ländern importiert, ein Drittel davon alte Dieselfahrzeuge, die in viele europäische Städte nicht mehr hineinfahren dürfen. Keine Gesetze und Vorschriften begrenzen die Einfuhr nach Bulgarien, was an den Regeln des EU-Binnenmarkts und fehlender bulgarischer Gesetzgebung liegt. Immerhin liegt nun ein Gesetzesentwurf auf dem Tisch, der einen Importstopp für Dieselfahrzeuge fordert, die älter als fünfzehn Jahre sind. Jetzt wartet Bulgarien darauf, dass die EU-Kommission grünes Licht dafür gibt.

Eine Regulierung scheint dringend nötig: Jedes zweite Auto auf Bulgariens Strassen ist älter als zwanzig Jahre. Bulgarien ist Europas Autofriedhof – mit dem Unterschied, dass die Autos dort nicht friedlich ruhen, sondern Umwelt und Lungen vergiften.

«Wir sind nicht Menschen zweiter Klasse»

Adlerbrücke, Sofia. Hier treffen viele breite Einfallsstrassen aufeinander. Tausende Fahrzeuge stehen jeden Tag im Stau, manche in toxische schwarze Wolken gehüllt. Wie hoch die Luftbelastung an der Adlerbrücke ist, weiss offiziell niemand, weil wir weit und breit keine Messstation aufgestellt ist. Inoffiziell weiss die bulgarische Öffentlichkeit seit kurzer Zeit, dass die grosszügigen EU-Grenzwerte und die strengeren der Weltgesundheitsorganisation (WHO) täglich deutlich überschritten werden.

Verantwortlich für diese Enthüllung ist ein Mann, der unmittelbar neben der Brücke lebt. Jeden Tag atmete er die Abgase ein, bevor er zum Schluss kam: Entweder er zieht weg, oder er sorgt dafür, dass sich die Dinge ändern. «Ich konnte schlicht nicht mehr atmen», sagt Stefan Dimitrow. Der Logistikunternehmer besorgte sich vor zweieinhalb Jahren eine kleine Messstation,

mit der er über eine App aktuelle Luftdaten erhielt. Seine Resultate stellte er ins Netz. Die Resonanz darauf sei gewaltig gewesen, sagt Dimitrow: «Die Leute in Sofia haben es satt, vergiftet zu werden.» Er gründete die NGO Air Bulgaria – und heute liefern über tausend kleine, private Messstationen aktuelle Daten zur Luftverschmutzung im ganzen Land.

«Wir haben den Scheinwerfer auf die Probleme gerichtet», sagt Dimitrow. Die Politik reagierte mit Ablehnung: «Zuerst sagten sie, das Problem existiere gar nicht. Dann behaupteten sie, unsere Daten seien schlecht, alles Fake.» Dimitrow konnten sie nicht stoppen. Er entwickelte eine neue Strategie, die er «Graswurzellobbying» nennt. In Videotestimonials setzten sich Prominente und Ärztinnen für eine bessere Luftqualität ein. Sie zählten die Fakten auf, einer davon: In keinem anderen EU-Land sterben gemäss der Europäischen Umweltagentur derart viele Menschen vorzeitig aufgrund der schlechten Luftqualität. Schliesslich gelang es ihm, sämtliche BewerberInnen für das Bürgermeisteramt in Sofia vor die Kamera zu holen. Die PolitikerInnen versprachen, gegen private Holz- und Kohleheizungen, gegen alte Diesel, gegen die Staus vorzugehen. «Jetzt sind wir nett zu ihnen und warten auf Resultate. Wenn sie nicht liefern, werden wir nicht mehr nett sein», sagt Dimitrow.

Aber der Kampf für eine saubere Luft, glaubt Dimitrow, lasse sich nicht allein in Bulgarien gewinnen. Nicht, solange täglich Hunderte alte Autos aus Deutschland, Italien und der Schweiz ins Land geschafft werden. Dimitrow fordert die Schweiz dazu auf, den Export dreckiger Dieselfahrzeuge zu verbieten. Er wirkt aufgebracht, als er über das spricht, was er doppelte Standards nennt: «Wir sind nicht Menschen zweiter Klasse. Ihr habt vielleicht mehr Geld – aber das Recht auf saubere Luft ist überall gleich.»

Exportbeschränkungen für alte Gebrauchtwagen? Das Umwelt- und Verkehrsdepartement in Bern winkt ab. «Es liegt an den einzelnen Ländern, die Importbestimmungen zu regeln. Wenn ein Stau also nicht will, dass ältere (dreckigere) Fahrzeuge importiert werden, muss er seine Gesetze entsprechend anpassen», schreibt ein Sprecher auf Anfrage.

Die Schweiz schaut weg

Der Importdruck auf Länder wie Bulgarien oder auch Polen dürfte in den kommenden Jahren derweil noch zunehmen. Sperrten Europas wohlhabende Staaten alte Diesel aus ihren Städten aus, bekommen die östlichen EU-Länder das direkt zu spüren. Viele Stinker, die hier aus dem Verkehr genommen werden, tauchen in Städten wie Sofia wieder auf. Die in Brüssel beheimatete NGO Transport and Environment warnt vor einem «Abfluss billiger, nicht modernisierter gebrauchter Diesel in Richtung Osten». Das

Problem werde damit verlagert statt gelöst. Das Fazit der NGO: «Luftverschmutzung wird von West nach Ost exportiert.»

Handlungsbedarf sieht die Schweizer Politik trotzdem kaum. Selbst die Linke, die die Umstellung von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe forcieren will, bleibt skeptisch. Für Samira Marti, Nationalrätin und Umweltpolitikerin der SP, hätten Eingriffe in den Autoexport nach Osteuropa «etwas Übergriffiges». «Die Menschen in Bulgarien haben auch ein Anrecht auf Mobilität, wir sollten nicht ihre Klimapolitik bestimmen», sagt Marti. Sie halte nichts davon, ärmere Länder mit wirtschaftlichen Massnahmen zu erziehen. Stattdessen schlägt sie vor, mehr Entwicklungsgelder nach Bulgarien zu schicken, um die soziale Kohäsion zu verstärken – in der Hoffnung, dass sich die Menschen andere Mobilität und die entsprechende Infrastruktur leisten können.

Mehr Problembewusstsein zeigt Balhasar Glättli, Fraktionschef der Grünen. Er will Neuwagens 2030 in der Schweiz verbieten lassen. Glättli betont, dass ein solches Verbot langfristig auch das Exportproblem löse: «Gerade weil ein Teil der Autos nach dem Betrieb in der Schweiz in den Export geht, ist es umso wichtiger, dass die Schweiz rasch ein klares Limit für die Neuzulassung von Verbrennern setzt.» Anders ausgedrückt: Ist der Schweizer Fuhrpark erst mal grün angestrichen, gibt es auch keine Abgasnormen mehr zu exportieren. Er stellt in Aussicht, dass sich seine Partei des Themas annehmen wird.

Doch in Bulgarien wünscht man sich eher heute als morgen Linderung. Nach Bulgarien gelangen schon heute so viele Autos, dass sich im Land seltsame Allianzen gebildet haben. Jedenfalls auf den ersten Blick. Einer der energisichsten Befürworter harter Regulierungen ist Hristow, Vertreter der Vereinigung der Autoimporteure. Hristow, selber erfolgreicher Importeur gebrauchter Nutzfahrzeuge, sagt: «Wir sind Europas Schrottplatz.» Unlängst führte er mit Umweltministerin Swetlana Schekowa ein Gespräch über Luftverschmutzung und Klimawandel. Hristow war ermuticht: «Sie verschmüzt so vieles, aber wenn es um konkrete Massnahmen geht, kommt nichts. Unsere Politiker haben Angst vor den Wählern.»

Hristow wünscht sich eine Ökosteuer nach deutschem Vorbild, die Anreize schafft, auf Fahrzeuge mit schlechten Abgaswerten zu verzichten. Bislang wird der Kauf billiger Occasionen durch die Steuergesetze sogar noch befördert, eine Abkehr davon blockiert Präsident Rumem Radew. Hristow fordert auch strenge technische Kontrollen, will einen Importstopp auf alte Autos

erwirken, wie ihn andere Balkanstaaten wie Nordmazedonien und Bosnien-Herzegowina kennen. Der Grund dafür ist nicht nur Hristows Sorge um eine intakte Umwelt und gesunde Lungen. Die Importflut schlägt auf sein Einkommen. Die Preise für Gebrauchtwagen sind im Keller, das Angebot ist riesig. Solange es für BulgariInnen keine Anreize gibt, neuere Autos zu kaufen, wird sich daran nichts ändern, fürchtet Hristow.

Tückischer Feinstaub

Um das Ausmass des Importstroms zu verstehen, reicht eine Fahrt in den Südwesten des Landes, nach Dupniza. Auf der Autobahn aus Sofia kommend, fährt man über leeres Land, durch einen Landstrich, der zu den ärmsten Europas gehört. Dann öffnet sich ein weites Tal, sanfte Hügelketten säumen die Strasse. Darauf angesiedelt: Parkplatz an Parkplatz und Abertausende Fahrzeuge, die auf KäuferInnen warten.

Wir halten bei einem grossen Händler am Stadtrand von Dupniza. Wieder spielen wir Kunden, erkundigen uns nach einem günstigen Kleinwagen. Aber dieses Mal erhalten wir keine Antworten. Wir fragen nach technischen Garantien, nach der Herkunft des Wagens, nach Geschichten über entfernte Katalysatoren und manipulierte Abgassysteme. Der Mann kratzt sich am Kopf und deutet auf den Ausgang: «Ich dachte, Sie wollen ein Auto kaufen? Weshalb stellen Sie so viele Fragen?»

Dupniza liegt eingezwängt in einen Talkessel am Rand des Rilagebirges, es ist eine enge, unansehnliche Provinzstadt, in der rund 30'000 Menschen leben, von denen die meisten auf die eine oder andere Art in den Autohandel involviert sind. Dupniza ist mit über hundert Händlern Bulgariens Occasionsmetropole. Und Dupniza ist MafiaLand. Autohandel und organisiertes Verbrechen sind hier untrennbar miteinander verhängt. Regiert wird die Stadt von den Galewi-Brüdern. Zwei ehemalige Polizisten, grobschlächtige Typen, die ein ansehnliches kriminelles Netzwerk unterhalten und mit Prostitution, Erpressung und Drogenhandel ein kleines Vermögen verdient haben. 2012 flogen sie mutmasslich nach Südafrika, aber die Geschichte der Stadt sollen sie über Strohmannen weiterhin lenken. Kein Auto, erklärt uns die bulgarische Investigativjournalistin Swetlana Batlowa, werde in Dupniza verkauft, ohne dass die Galewi-Brüder ihren Anteil erhielten. Die Mafiabosse kontrollierten die ganze Lieferkette, weshalb in Dupniza ausschliesslich italienische Autos verkauft würden. Die Fahrzeuge sind von zweifelhafter Güte, oft-

mals sollen ihnen laut Medienberichten die Katalysatoren entnommen worden sein, weil sich in ihnen teure Metalle befinden.

Wer in Dupniza ein Auto kauft, legt nicht viel Wert auf Abgasnormen und auf die Gesundheit seiner MitbürgerInnen. Es sind jene Autos, die Alexander Simitschew die meisten Sorgen bereiten. Simitschew ist Lungenarzt in Sofia, eine Kapazität auf seinem Gebiet. Gemeinsam mit anderen MedizinerInnen hat er ein ÄrztInnennetzwerk aufgebaut, das sich dem Kampf für saubere Luft verschrieben hat. Simitschew will das Thema Luftverschmutzung aus einem politischen in ein medizinisches Problem verwandeln, wie Diabetes oder Bluthochdruck. Er hat Studien durchgeführt und kam zu einem erschreckenden Befund: Jeder vierte Schlaganfall, jede vierte Erkrankung an der chronischen Lungenkrankheit COPD in Sofia lässt sich auf verschmutzte Luft zurückführen. Er sagt: «Die Schadstoffbelastung in der Stadt entspricht drei gerauchten Zigaretten am Tag.»

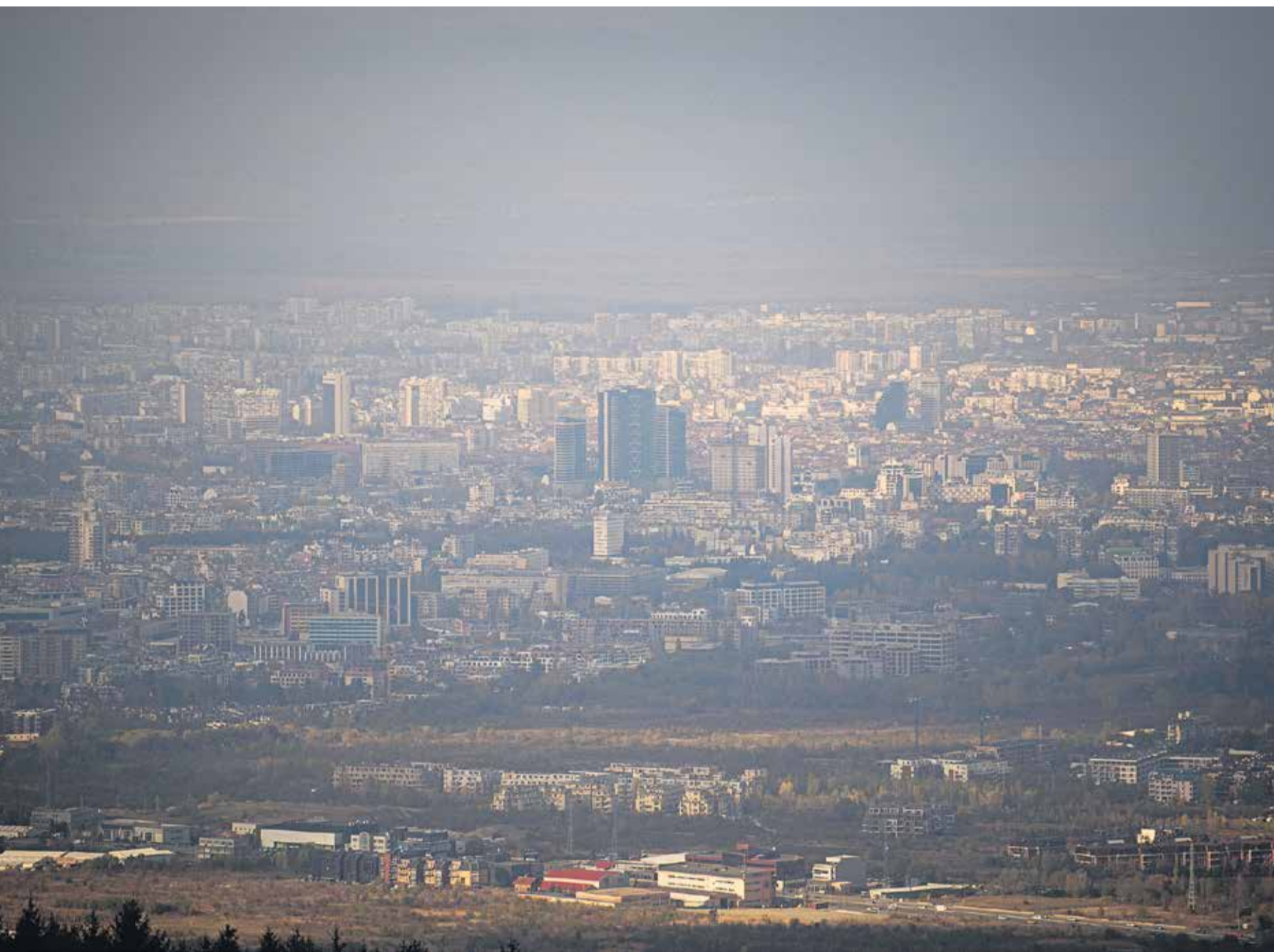
Das Hauptproblem für die Gesundheit ist Feinstaub: winzig kleine Partikel, die bei der Verbrennung organischer Energieträger entstehen, sogenannte PM 2.5. Die Partikel sind so klein, dass sie die Alveolen, den Ort des Gasaustauschs in der Lunge, passieren und selbst die Blut-Hirn-Schranke überwinden. Einmal im Organismus angelangt, gilt Feinstaub als krebserregend, er kann Asthma, Allergien und Herz-Kreislauf-Probleme auslösen. Besonders problematisch sind die Partikel für Kleinkinder: «Sie stören die Entwicklung praktisch aller Organe», sagt Simitschew.

Gemessen werden sie in Sofia an einem einzigen Ort: in einem Park. Entsprechend einfach liessen sich Simitschewes Warnrufe als Panikmache abtun. Doch der Mediziner fand einen anderen Weg, die gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung nachzuweisen. Er untersuchte die Notfalldaten der Stadt an Tagen mit hoher Luftbelastung und fand heraus, dass die Gesamtzahl signifikant höher war als an Tagen mit guter Luftqualität. Bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen fand er eine deutliche Zunahme.

Alexander Simitschew steht an einer viel befahrenen Strasse in Sofias Botschaftsviertel, blickt auf den Strom der Autos und sagt: «Wir müssen das reglementieren, aber wir können es nicht. Nicht, solange das Thema derart politisiert ist. Und nicht, solange Europa seine Städte auf unsere Kosten reinigt.»

PROMITZ

Dieser Artikel wurde ermöglicht durch den Recherchierfonds des Fördervereins ProWOZ. Der Fonds unterstützt Recherchen und Reportagen, die die finanziellen Möglichkeiten der WOZ übersteigen. Er speist sich aus Spenden der WOZ-LeserInnen. Förderverein ProWOZ, Postfach, 8031 Zürich, PC 80-22251-0



In keinem anderen EU-Land sterben derart viele Menschen vorzeitig aufgrund der schlechten Luftqualität: Blick auf die Hauptstadt Sofia an einem Tag mit wenig Smog.



Bulgariens Occasionsmetropole: Wer in Dupniza ein Auto kauft, legt nicht viel Wert auf Abgasnormen und auf die Gesundheit seiner MitbürgerInnen.