

Abgasbetrug: Das Märchen vom Klimaweltmeister

Anmoderation

Anja Reschke:

Was haben wir uns in den letzten Wochen mit dem VW-Skandal beschäftigt. Sind in die Details der Manipulation eingestiegen, haben nachvollzogen, wer wann wie getrickst hat, haben analysiert, was das für den Konzern bedeutet, die Arbeitsplätze, die Steuer. Dabei geht es eigentlich um etwas viel Größeres. Warum machen wir denn so viel Aufwand um Grenzwerte? Ganz einfach: um das Klima zu retten. Schließlich sind wir doch Vorreiter in Sachen Umweltschutz, fahren mit stolzer Brust zu den Klimakonferenzen, wie jetzt nach Paris. Deutschland ist doch Klimaweltmeister. Und erstaunlicherweise sind wir das, obwohl wir gleichzeitig immer dickere Autos bauen und fahren, mit noch mehr PS, noch mehr Kofferraum, noch mehr Gewicht. Das ist überraschend - und eigentlich - das wissen wir auch - unmöglich. Aber wir haben uns kollektiv seit Jahren in die Tasche gelogen. Johannes Edelhoff.

Merkel und die Autobosse: ziemlich beste Freunde. Die Kanzlerin gibt die Klimaziele vor, die Autohersteller beteuern regelmäßig, sie umzusetzen. Und am Ende bedankt sich die Chefin dann brav bei ihnen.

O-Ton

Angela Merkel, CDU,

Bundeskanzlerin 17.09.2015:

„Wir haben uns in Deutschland sehr ehrgeizige Ziele gesetzt, zu denen natürlich auch der Verkehr seinen Beitrag leistet. Dafür will ich mich auch bedanken. Es sind hier beeindruckende Zahlen genannt worden, was erreicht wurde in den letzten Jahren.“

Beeindruckend was die deutsche Automobilindustrie angeblich geschafft hat. Auf Ökokurs und das, obwohl die Hersteller vor allem PS Protze und Dickschiffe verkaufen – ein kleines deutsches Ökowunder.

Das Märchen beginnt so: Um das Klima zu retten, sollen Autos weniger Co2 ausstoßen, also weniger Sprit verbrauchen. Denn der Co2-Ausstoß hängt nur mit dem Benzinverbrauch zusammen, nicht mit Filtern und anderer Technik. Wenn etwa ein Auto fünf Liter Benzin verbraucht, steht fest, wie viel Co2 dann ausgestoßen wird: etwa 120 Gramm. Wenn also das Auto doppelt so viel verbraucht, zehn Liter, stößt es auch genau die doppelte Menge Co2 aus. Wenn die Autoindustrie also ein bestimmtes Co2-Ziel erreichen muss, hat sie eigentlich nur eine Chance: den Benzinverbrauch senken.

O-Ton

Prof. Stefan Bratzel,

Center of Automotive Management:

„Ein Co2 Ziel von 95 Gramm bedeutet, dass im Schnitt einer Flotte die Fahrzeuge mit 3,6 Litern auf 100 Kilometern Diesel fahren oder mit 4,1 Litern Benzin auf 100 Kilometern.“

Das sind die Werte, die ab 2020 gelten: Der durchschnittliche neue BMW, VW oder Mercedes etwa darf dann nur noch 3,6 Liter Diesel oder 4,1 Liter Benzin verbrauchen.

Offiziell schlucken deutsche Neuwagen heute im Schnitt nur noch etwa 5,5 Liter Benzin. Klingt schon ganz gut und die Topmanager gaben sich bislang überzeugt: wir schaffen es!

O-Ton

Martin Winterkorn, 2013

Ex- VW Chef:

„Deshalb arbeiten wir mit ganzer Kraft am Ziel Co2, den Ausstoß unserer europäischen Neuwagenflotte bis 2020 um 95 Gramm pro Kilometer zu senken. Meine Damen und Herren, bitte bedenken Sie, über was für ein ehrgeiziges Ziel wir hier reden, eine Aufgabe, bei der wir an die Grenze des Machbaren gehen.“

Oder darüber hinaus. Das bemerkt jeder Autofahrer spätestens an der Zapfsäule. Die Spritverbrauchsangaben nimmt schon heute kaum einer ernst, bei allen Automarken.

O-Ton

Panorama: „Wissen Sie, was Ihr Auto eigentlich verbraucht?“

Frau: „Viel. Mehr als das, was in den Papieren angegeben ist.“

Mann: „Im Schnitt um acht Liter rum!“

Panorama: „Acht Liter Diesel?“

Mann: „Diesel, ja.“

Panorama: „Und was ist die Herstellerangabe?“

Mann: „Das ist natürlich immer relativ. Ich glaube 6,1 oder so. Also es ist schon wesentlich niedriger.“

Panorama: „Fahrzeugschein haben Sie nicht dabei? Dann könnte man mal gucken was die Herstellerangabe ist. Müssen Sie mal gucken im Feld V7, das steht der Co2 Ausstoß drin. Also Herstellerangabe ist 7,2 Liter.“

Mann: „Ich hab den noch nicht auf 7,2 gebracht, definitiv nicht. Also wenn es das wäre... Aber andererseits, der hat 270 PS, wiegt wahrscheinlich 500.000 Tonnen. Also 7,2 hätte ich jetzt auch nicht geglaubt.“

Warum haben diese märchenhaft niedrigen Verbrauchswerte nichts mit der Realität zu tun? Die Angaben entstehen auf Prüfständen wie diesem. Bei den Messungen nutzen die Autohersteller legale Schlupflöcher um zu tricksen. Sie kleben Rillen mit Folie ab um den Luftwiderstand zu verringern, benutzen sündhaft teure Spezialöle und extraschmale Reifen. Man könnte nun einwenden: Laborbedingungen sind halt nicht die Wirklichkeit, weiß doch jeder. Doch das erklärt nicht eine erstaunliche Entwicklung: 2001 verbrauchten Autos auf der Straße acht Prozent mehr als vom Hersteller angegeben. 2010 schon 24 Prozent. Und heute 40 Prozent und mehr. Die stufenweise Umsetzung der Klimaziele erfolgt also vor allem auf dem Papier.

O-Ton

Jürgen Resch,

Deutsche Umwelthilfe:

„Die Automobilindustrie verbessert die Fahrzeuge im Moment ausschließlich auf dem Papier und Effizienzgewinne, die natürlich tatsächlich da sind, werden kompensiert durch stärkere Motoren, durch schwerere Fahrzeuge.“

Verbesserung nur auf dem Papier? Die Autoindustrie hält ihr Vorgehen für völlig korrekt. Denn schließlich lege die Politik die Regeln für die Tests fest. Und diese Regeln halte man

ein. Angenehmer Nebeneffekt: mit solch amtlich geschönten Verbrauchsangaben lässt sich auch noch gut werben.

O-Ton

Werbefilm Daimler

„Unsere neuen Modelle zeigen: kleiner Verbrauch und großer Fahrspaß sind längst keine Gegensätze mehr. Und täglich arbeiten bei Daimler weltweit 280.000 Kolleginnen und Kollegen daran, dass wir in punkto Nachhaltigkeit noch besser werden.“

Bei der EU hat Deutschland mittlerweile einen äußerst zweifelhaften Ruf. Denn der selbsternannte Klimaweltmeister fordert nach außen zwar immer wieder strenge Co2 Regeln, doch für die eigene Autoindustrie weicht er genau die dann wieder auf, kritisiert Greg Archer, Experte für Schadstoffreduzierung.

O-Ton

Greg Archer,

Abgasexperte Brüssel:

„Da besteht ganz offensichtlich ein großer Unterschied zwischen dem, was Politiker in Deutschland sagen und dem, was sie in Brüssel tun. Sie führen die Öffentlichkeit in die Irre, wenn sie sich im gleichen Atemzug einerseits für bessere Tests einsetzen, aber gleichzeitig durchs Hintertürchen mit Schlupflöchern torpedieren. Das ist Heuchelei.“

Fakt ist: Jeder Labortest begünstigt Manipulationen. Am Ende kommt ein Papierwert heraus, der dem Klima wenig nutzt. Umweltschützer sind sich sicher: Der einzige Weg zu realitätsnahen Verbrauchsangaben wäre so ein Gerät. Es misst den Verbrauch auf der Straße. Ein so genannter Real Drive Emission Test – kurz RDE. Zur Messung des Dieselgiftes Stickoxid sind solche RDE Tests schon geplant.

Für Co2 hingegen wird so ein Test von Deutschland bisher strikt abgelehnt. Zumindest bis zum Panorama-Interview mit dem zuständigen Minister. Wir fragen Alexander Dobrindt: soll auch der Benzinverbrauch in der Wirklichkeit nachgetestet werden?

O-Ton

Alexander Dobrindt, CSU,

Bundesverkehrsminister:

„Wir haben in der letzten Woche in Brüssel beschlossen, dass wir das RDE-Verfahren einführen, das ist ein Verfahren, das ja näher an das Fahrverhalten des normalen Autofahrers heran geht, weil es runter von der Rolle, rauf auf die Straße geht.“

Eine spektakuläre Kehrtwende: Laut Dobrindt wurde in Brüssel beschlossen, dass nun ein RDE Test auch für Co2 kommt – also ein realer Benzinverbrauchstest. Problem nur: in Brüssel weiß man davon nichts. Auf Nachfrage bei der Kommission heißt es:

Der Co2 Wert werde weiterhin ausschließlich im Labor überprüft.

Wir fragen Dobrindt also nochmal: hat er da vielleicht etwas verwechselt?

O-Ton

Panorama: „Soll auch real auf der Straße getestet werden, was Autos verbrauchen, der Co2 Ausstoß?“

Alexander Dobrindt, CSU, Bundesverkehrsminister: „Wir gehen davon aus, dass wir jetzt im Zuge der Umstellungen der Testverfahren sowohl was die Verbrauchswerte als auch was

die Emissionen betrifft, näher an das Fahrverhalten der Bürger ran kommen. Und das heißt, dass wir eine Ergänzung der Rollentests mit dem Real Drive Emission Test machen werden.“

Panorama: „Auch für Co2?“

Alexander Dobrindt, CSU, Bundesverkehrsminister: „Wir werden die Emissionen und wir werden die Verbräuche auf der Rolle und mit den RDE testen.“

Eine wirklich irritierende Antwort. Außer in Brüssel fragen wir jetzt auch noch im Bundesumweltministerium und beim Verband der Automobilindustrie nach. Doch alle bestätigen:

RDE Tests für den Co2 Ausstoß sind derzeit weder beschlossen noch geplant.

Der Grund liegt auf der Hand: Würde es sie geben, wäre das Klimamärchen schnell vorbei. Denn in Wirklichkeit ist es mit den PS-Boliden so gut wie unmöglich, die Klimaziele zu erreichen.

O-Ton

Prof. Stefan Bratzel,

Center of Automotive Management:

„Nun, das Ziel von 95 Gramm real auf der Straße zu schaffen, 2020/2021, ist sehr unrealistisch, das werden die Automobilhersteller in keinem Fall hinbekommen können.“

Auf dem Papier tricksen, gilt oft als Kavaliersdelikt. Merkt doch keiner. Doch beim Klima hat das fatale Folgen: das Eis schmilzt weiter. Wer das will, sollte es zumindest auch zugeben.

Autoren: Johannes Edelhoff, Jasmin Klofta, Christian Salewski

Kamera: Alexander Rott, Joachim Henning, Florian Kössl, Frank Gutsche

Schnitt: Tom Lehnart