

Panorama vom 05.10.2017

Abgaswerte: Schummelei jetzt mit staatlichem Segen

Anmoderation

Anja Reschke

Tja, das wird nicht leicht für die Grünen. Vor allem vor dem Hintergrund, dass Deutschland zwar Klimaziele unterschrieben hat, aber die jetzige Regierung der Autoindustrie nicht gerade Dampf im Kessel gemacht hat. Im Gegenteil. Neuerdings hilft sie offenbar sogar beim Tricksen. Johannes Edelhoff und Florian Müller mit einer Geschichte, bei der es der Regierung sicher lieber gewesen wäre, sie wäre nicht herausgekommen.

Die deutschen Autos auf der Frankfurter Automobilausstellung. Schneller, stärker, größer.

O-Töne von Automessen:

VW: „Viel wichtiger ist natürlich, er hat 200 PS und ein 15 Millimeter tiefer gelegtes Fahrwerk.“

Porsche: „Werden die 550 Pferdestärken des neuen V8-Vito-Motors zum Leben erweckt, beschleunigen sie den Cayenne Turbo in weniger als vier Sekunden von 0 auf 100.“

Opel: „Der Newcomer ist ein Angreifer im boomenden SUV-Segment.“

Wie schafft die Autoindustrie das nur? SUV Boom – trotz der Klimaziele? Ok, bis vor kurzem war das einfach, da hat sie geschummelt:

„Kaum eine Woche vergeht, ohne Enthüllungen über neue Abgastricksereien.“

„Bei den Messungen nutzt die Autoindustrie Schlupflöcher.“

„Die Automobilindustrie verbessert die Fahrzeuge im Moment ausschließlich auf dem Papier.“

Doch heute nach all den Skandalen gibt es einen strengen neuen Test – mit dem sperrigen Namen WLTP. Das Schummeln ist viel schwieriger geworden.

Der Test müsste eigentlich ein Riesenproblem für die Autoindustrie sein: Denn plötzlich steht auf dem Papier ein viel höherer Verbrauch und damit auch CO₂-Ausstoß. Die vorgeschriebenen Klimaziele der EU können so kaum erreicht werden.

Denn: ab 2021 gilt der so genannte Flottenverbrauch. Der durchschnittliche Verbrauch von allen Autos, die ein Hersteller verkauft, darf dann nur noch bei vier Litern liegen.

Aber durch den neuen Test und das Ende der Schummelei wird von einem Moment auf den anderen aus einem angeblichen 4-Liter-Auto ganz offiziell ein 5-Liter-Auto.

Lange schien die Autoindustrie auf einem guten Weg, den 4-Liter-Verbrauch bis 2021 zu erreichen.

Mit dem alten Schummeltest ließ sich der Flottenverbrauch Jahr für Jahr plangemäß senken. Das 4-Liter-Ziel so also kein Problem.

Doch mit dem realistischeren Test müsste sich der Verbrauch erhöhen. Etwa so, wie bei der gelben Linie. Das heißt, die Autoindustrie würde ihre Klimaziele nicht erfüllen. Dann drohen Millionenstrafen der EU. Und trotzdem: Die Autobosse scheinen nicht wirklich Angst zu haben vor dem neuen WLTP-Verbrauchstest.

O-Ton

Fritz Steinparzer,

BMW:

„Es ist natürlich eine zusätzliche Herausforderung für uns Hersteller, weil die Ziele so “by the way“ verschärft werden.“

O-Ton

Peter Mertens, Audi:

„Es gibt Regeln, die werden befolgt. Die sind mit WLTP auch deutlich strikter, als das früher der Fall war, und da gibt es auch keine Diskussion darüber, ob das Schummeln ist oder nicht. Es ist kein Schummeln.“

Aber vier Liter mit solchen Autos in der Flotte, wie soll das mit dem realistischeren Test klappen?

Die Antwort: Mit einer *neuen* Schummelsoftware! Nicht mehr im Auto, sondern später bei der Berechnung des Flottenverbrauchs.

Zunächst wird im Labor getestet. Das Ergebnis könnte sein: Dieses Auto verbraucht nicht vier Liter, wie früher angegeben, sondern tatsächlich fünf Liter Benzin.

Dies ist auch der Wert, den der Autokäufer erfährt. Aber jetzt kommt es: Für die Ermittlung des Flottenverbrauchs wird das Testergebnis mit einem speziellen Computerprogramm noch einmal kompliziert umgerechnet. Und so wird unser 5-Liter-Auto hier wieder ein 4-Liter-Auto.

O-Ton

Peter Mock,

Umweltorganisation ICCT:

„Man erlaubt dann bei der Umrechnung einen sehr großzügigen Umrechnungsfaktor für die Fahrzeughersteller, so dass wir am Ende wahrscheinlich bei sehr ähnlichen Werten wieder rauskommen, wie wir es schon heute hatten. Das heißt die Abweichungen zwischen offiziellen und realen Angaben wird auch mit dem neuen Fahrzyklus sehr großzügig bemessen werden und damit wird der Effekt für das Klima sehr gering ausfallen.“

O-Ton

Karl-Heinz Florenz, CDU-Abgeordneter,

Europaparlament:

„Da hat sich eben die Automobilindustrie zu sehr durchgesetzt. Und da geschieht eben das gesund rechnen. Wenn wir Pech haben, kann das CO₂-Ergebnis später sogar noch höher sein wie heute. Also das ist ja eine Katastrophe.“

Es wird also weiter bei den Zahlen getrickst, das bestreiten die Autobosse noch nicht einmal. Es ist Ihnen einfach nur egal.

O-Ton

Panorama: „Ist das ein besonders ehrlicher Umgang mit dem Thema Klimawandel?“

O-Ton

Peter Mertens, Technischer Vorstand Audi:

„Ja, ob das realistisch oder unrealistisch ist, ist jetzt erst einmal egal. Die Regel ist als solche beschrieben und selbstverständlich werden wir ihr so folgen. Nicht durch unseren Einfluss im Wesentlichen auch.“

Panorama: „Aber Sie saßen ja auch mit in der Gruppe, die das entwickelt hat?“

O-Ton

Peter Mertens, Technischer Vorstand Audi:

„Ja, aber nochmal, die Entscheidung ist so und der Gesetzgeber hat diese Beschlussfassung so gefasst. Natürlich auch in der Beratung mit den Automobilherstellern.“

Ohne Einfluss der Autohersteller wird zu ihren Gunsten schöngerechnet? Mal sehen: Hier in Brüssel wurde das Gesetz beschlossen. Ausgearbeitet hat das eine Arbeitsgruppe, die doch sehr industrienah scheint. Mitgeschrieben haben nämlich Vertreter von BMW, VW, Opel, Audi und der französischen PSA-Gruppe. Also doch Autovertreter am Tisch? Natürlich nur als neutrale Experten, behauptet die Autoindustrie.

O-Ton

Eckehart Rotter,

Verband der Automobilindustrie (VDA):

„Sie brauchen natürlich die Expertise von denjenigen, die diese Autos bauen und die auch der Politik sagen können, das ist technisch machbar, das ist mit denen oder jenen Kosten verbunden etc. Und da zu glauben, dass die Regulierung zu lasch ausfällt, weil die deutsche Automobilindustrie hier mitwirken würde, das ist einfach eine Vorstellung, die nicht der Realität entspricht.“

Auch die EU-Kommission bestreitet gegenüber Panorama, dass es Einflussnahme gegeben hätte. Vielmehr rechne man die Testergebnisse zurück, weil man eine Vergleichbarkeit zu den Vorjahren erhalten wolle.

Fakt ist jedenfalls: Die deutsche Politik hat sich in Brüssel als Hilfslobby für die Autoindustrie eingesetzt, für die neue Schummel-Software. Das beweisen Dokumente, die Panorama vorliegen. Ein Papier aus dem Verkehrsministerium zeigt, dass die Regierung wusste, was sie tat. So bemerkt ein Beamter das Problem, dass die Autoindustrie nun aufhören könnte, Verbrauch und damit CO2 einzusparen: *„Das vorgeschlagene Zurückrechnen (...) birgt die Gefahr, dass die Hersteller noch nicht gefordert sind.“*

Das Ganze sei *„nicht einfach gegenüber der Öffentlichkeit zu kommunizieren“*.

Da haben die Beamten im Verkehrsministerium von Alexander Dobrindt recht. Wie soll man Schummeln auch erklären? Vielleicht standen sich Politik und Autolobby einfach zu nah. Ein Interview wollte jedenfalls keiner der verantwortlichen Politiker geben. Dabei glauben selbst CDU-Politiker wie der Europa-Abgeordnete Florenz, dass sich etwas ändern muss.

O-Ton

Karl-Heinz Florenz, CDU-Abgeordneter,
Europaparlament:

„Wenn die Automobilindustrie hustet, dann glaubt jeder, sie hätten eine Lungenentzündung und wenn unsere Mittelständler wirklich dahinvegetieren, dann reagiert keiner. Also sie haben eine außergewöhnliche Lobby, die Präsidenten der Automobilindustrie waren vormals Transport- oder Verkehrsminister. Das ist heutzutage nicht mehr haltbar, das passt nicht mehr in die Landschaft.“

Doch irgendwie wird man das Gefühl nicht los, dass es eben Dinge gibt, die wichtiger sind als Klimaschutz.

O-Ton

„Aber viel wichtiger ist natürlich, er hat 200 PS, 15 Millimeter tiefer gelegtes Fahrwerk. Und ist damit ganz klar die neue Nummer eins in Sportlichkeit.“

Autoren: Johannes Edelhoff, Florian Müller
Kamera: Philipp Hühnerfeld, Torsten Lapp, Jan Littelmann
Schnitt: Claire Walka, Stephan Hohl