

# Die irren Daten der Umwelthilfe

Autos verbrauchen mehr als angegeben? Die Industrie hat nichts dazugelernt? Der nächste angebliche Skandal.

Von Holger Appel

FRANKFURT, 11. Januar. Neuwagen in Europa verbrauchen immer noch viel mehr Kraftstoff als von den Herstellern angegeben, verlautet es über Radio, Fernsehen und Online-Portale. So seriösen Sendern wie dem SWR 3 war die Meldung am Freitag sogar Platz 1 in den Frühnachrichten wert. Drei Jahre nach der Manipulation von Volkswagen habe die Autoindustrie noch immer nichts dazugelernt, im Gegenteil, der Skandal sei endlos und werde immer größer, lautet die Botschaft. Und sofort ist natürlich die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zur Stelle. „Festgestellte, zu hohe Abweichungen müssen zwingend sanktioniert werden, um den Betrug der Automobilindustrie zu beenden“, fordert Barbara Metz, stellvertretende Bundesgeschäftsführerin der DUH. Dabei müsste es wohl richtiger heißen: Der Betrug der Umwelthilfe und ihrer Helfershelfer muss beendet werden.

Denn der vermeintliche neueste Skandal stützt sich auf eine Analyse des amerikanischen International Council on Clean Transportation ICCT, das durch Abgasmessungen mitgeholfen hat, die Manipulationen von Volkswagen in den Vereinigten Staaten aufzudecken und manchem als nicht ganz so unabhängig vorkommt, wie es sich gibt. Jenes ICCT hat nun festgestellt und veröffentlicht, dass die realen Emissionen durchschnittlich um 39 Prozent von den im Labor ermittelten Herstellerangaben abweichen, woraus dringender Handlungsbedarf abgeleitet wird, selbstredend der europäischen Automobilhersteller und des arglistig um Kraftfahrzeugsteuereinnahmen gebrachten Fiskus. Irgendwo weit hinten im Text steht die Datenbasis: Das Jahr 2017.

So weit liest offenbar niemand, denn dann müsste etwas auffallen. Bis 2017 sah die europäische Rechtslage eine Zertifizierung auf dem Rollenprüfstand vor, das jahrzehntelang praktizierte Verfahren nannte sich NEFZ. Die Prüfparameter waren genau vorgegeben und wurden überwacht. Jeder wusste um die Resultate, dass die Verbrauchangaben niedriger als im Alltag waren und in erster Linie als Vergleichsbasis dienen sollten. Nach diesem Verfahren zugelassene Fahrzeuge sind mithin mitnichten illegal zugelassen worden. Das wird übrigens auch in der Debatte um die Nachrüstung von Abgasreinigungssystemen von interessierter Seite immer wieder mit Fleiß irreführend angeführt, zuletzt in einem ziemlich zurechtgebogen scheinenden, insbesondere BMW attackierenden Fernseh-



Messen neuester Stand: WLTP-Testverfahren

Foto dpa

beitrag im ZDF. Weil das NEFZ-Verfahren Schwächen hatte, wurde es geändert. Seit 2018 greift der ebenfalls im Labor ermittelte, aber viel schärfer ausgestaltete WLTP-Zyklus, der mit einer leichten zeitlichen Staffelung durch einen auf der Straße gefahrenen Messzyklus namens RDE ergänzt wird. Hierbei muss mit jedem einzelnen Modell eine aufwendige Testfahrt durchgeführt werden. Es macht nämlich einen Unterschied, ob der Wagen mit oder ohne Schiebedach ausgeliefert wird oder mit oder ohne Anhängerkupplung, um nur zwei Beispiele aus Tausenden zu nehmen. Unter anderem der zeitlichen Verschärfung dieser Messmethoden ist es zu verdanken, dass die Autoindustrie zuletzt über Monate nicht richtig lieferfähig war. Audi hat es besonders hart erwischt, die Verkäufe allein in Deutschland brachen um 10 Prozent ein.

Mit den beiden neuen Verfahren rücken die Verbrauchswerte also schon seit mehr als einem Jahr signifikant dichter an den realen Alltag heran, der nie exakt abgebildet werden kann, weil der Fahrstil eines jeden Fahrers unterschiedlich

ist. Dass die Autos von Audi, Volkswagen, Porsche, BMW, Mini, Mercedes-Benz oder Volvo „immer noch viel mehr Kraftstoff verbrauchen und Emissionen ausstoßen, als von den Herstellern angegeben“, ist mindestens eine steile These, wenn nicht „Fake News“.

Bei der Gelegenheit Verkehrsminister Andreas Scheuer und Bundesumweltministerin Svenja Schulze auch noch anzugreifen und ihnen vorsätzliche Untätigkeit vorzuwerfen, gehört zum Kollateralschaden, den Organisationen wie die DUH offenbar gern in Kauf nehmen. „Dabei ist der Handlungsdruck besonders groß, denn die Emissionen sind im Verkehrssektor in den letzten Jahren gestiegen“, heißt es, und das glaubt jeder gern. Nur ist eben in den vergangenen 15 Jahren der Schadstoffausstoß von Dieselmotoren um 84 Prozent und der von Benzinmotoren um 60 Prozent gesenkt worden, wie das an Eigeninteressen unverdächtige Fraunhofer-Institut in Dresden feststellt. „Die Diskussion um Klimaschutzziele im Verkehr verkommt zur Farce“, meint die Deutsche Umwelthilfe. So ist es.