

LIFE - Get Real: Für ehrliche Spritangaben

Interviewpartner: Axel Friedrich, internationaler Verkehrsexperte

Interviewer: Eva Lauer, Anna Breitzkreuz (DUH)

Datum: 08.02.2019

„Die Wahrheit liegt auf der Straße. Eigentlich müsste da gemessen werden, wo die Autos gefahren werden.“

Im September 2017 wurde auf EU-Ebene das neue Prüfverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) zur Ermittlung der CO₂-Emissionen für die Typzulassung von Pkws eingeführt. Seit September 2018 gelten die WLTP-Richtlinien nun für alle Neuzulassungen. Dadurch sollen im Vergleich zum bisherigen Verfahren NEFZ (Neuen Europäischen Fahrzyklus) endlich realitätsnahe Kraftstoffverbrauchswerte ermittelt werden.

Ob das neue Prüfverfahren die Lücke schließen wird, erläutert uns Dr. Axel Friedrich, internationaler Verkehrsexperte. Er hat das International Council on Clean Transportation mitgegründet, das maßgeblich zur Aufklärung des Dieselskandals in den USA beigetragen hat. Seit 2008 arbeitet er als externer Sachverständiger für die Deutsche Umwelthilfe.

Herr Friedrich, das Prüfverfahren zur Bestimmung der Abgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von neuen Fahrzeugen wurde nun auf den neuen Prüfzyklus WLTC umgestellt. Im Emissions-Kontroll-Institut überprüfen Sie die realen CO₂-Werte. Wie machen sich die neuen nach WLTP zugelassenen Fahrzeuge?

Wir sehen, dass die neuen Angaben der Hersteller in WLTP deutlich näher an den Messwerten sind, die wir auf den Straßen ermitteln. Dabei finden wir sogar Fahrzeuge, die niedrigere Werte auf der Straße haben als Hersteller angeben. Die neuen Messverfahren bilden die Realwerte demnach besser ab.

Der Gesetzgeber hat bisher noch keine Maßnahmen zur Umstellung auf WLTP-Verfahren verabschiedet. Die Angabe der CO₂-Emissionen basiert somit weiterhin auf NEFZ-Basis. Derzeit rechnet man aus den gemessenen WLTP-Werten die NEFZ-Werte zurück. Wie funktioniert die Berechnung?

Mit dem Korrelierungssystem CO₂MPAS können Hersteller aus WLTP-Daten alte NEFZ-Daten ermitteln. Die Hersteller haben dabei immer noch die Möglichkeit, nach Belieben mit dem alten Verfahren zu messen. Diese Tatsache bietet Raum für Manipulationen. Das ist völlig inakzeptabel: Die Novellierung der Kennzeichnungsverordnung ist längst überfällig, nichtsdestotrotz hält das Verkehrsministerium weiterhin die Füße still.

Das Problem an CO₂MPAS besteht darin, dass die Software frei verfügbar ist. An die Eingangsdaten gelangt man jedoch nicht. Dadurch ist nicht nachvollziehbar, welche Daten

eingespeist werden. Das Verfahren gleicht einer Black Box. Es wird hier der Eindruck vermittelt, dass es sich um ein transparentes Verfahren handelt, obwohl die Zahlen nicht nachvollzogen werden können.

Die Autobauer werden also für das bisherige Ausnutzen der Schlupflöcher des alten Tests belohnt, da diese teilweise in CO2MPAS eingerechnet sind?

Ja, das ist korrekt. Den Herstellern wird durch CO2MPAS ein Vorteil geboten, den sie gerne ausnutzen: Normalerweise sind die NEFZ-Messungen, wenn sie unter den gleichen Prüfbedingungen gemacht werden, den WLTP-Messungen sehr ähnlich. Oftmals wird angenommen, dass der Fahrzyklus entscheidend sei, aber das ist nicht richtig. Es gibt maximal Abweichungen von plus oder minus zwei Prozent zwischen dem NEFZ-Zyklus und dem WLTC-Zyklus.

Die CO2-Minderungsziele der Europäischen Union sind prozentual festgeschrieben, d.h. dass sie im Vergleich zu ihrem CO2-Wert aus Jahr 2021 sinken müssen. Dementsprechend haben die Hersteller einen Anreiz, die Differenz zwischen WLTP-CO2-Emissionswerten und den korrelierten NEFZ-Werten künstlich hoch ausfallen zu lassen. Führt dies nicht zu einer weiteren faktischen Aufweichung der von der Europäischen Union vorgegebenen CO2-Minderungsziele?

Die Hersteller haben in den letzten Jahren auf der Straße keine Minderung erzielt, obwohl ihre Angaben auf dem Papier jährlich gesunken sind. Das heißt, hier sind Verbraucher*innen und der Staat seit Jahren betrogen worden. Man hat ihnen Daten gegeben, die nicht korrekt sind. Eigentlich sollten Verbraucher*innen beim Kauf eines Fahrzeuges erwarten können, dass sie ehrliche Angaben erhalten, die sie für die Auswahl des Fahrzeuges miteinbeziehen können. Wir haben mittlerweile eine durchschnittliche Abweichung von 39 Prozent zwischen den realen Verbrauchswerten und den offiziellen Angaben der Hersteller festgestellt. Das können wir nicht hinnehmen.

Durch das Konzept der CO2-Interpolationsfamilien kann der Hersteller die Fahrzeuge nach Gruppen zusammenstellen, um nicht jede mögliche Variante eines Fahrzeugs zu testen. Diese werden nach Motor, Getriebe und gleicher Anzahl von Antriebsachsen usw. gruppiert. Können Sie erklären, wie das Verfahren funktioniert?

Die Methode der Interpolation ist sehr sinnvoll. Denn bisher haben sich die Hersteller ein Fahrzeug ausgesucht, das besonders günstige Werte hat. Jetzt müssen sie das beste und das schlechteste Fahrzeug messen und dazwischen interpolieren. Das bedeutet, dass beispielsweise Reifen unterschiedlicher Art oder unterschiedliche Gewichte verglichen werden. Wir wissen dadurch ziemlich genau, wie sich diese Änderungen abbilden. Das ist ein großer Fortschritt und bringt uns näher an die realen Werte.

Was muss geschehen, damit die CO2-Werte tatsächlich sinken?

Die Wahrheit liegt auf der Straße. Eigentlich müsste da gemessen werden, wo die Autos gefahren werden. Dasselbe Verfahren, das momentan für die Abgasuntersuchung verwendet wird, muss deshalb auch für CO2 angewandt werden.



VW hat sich gerade selbst angezeigt, weil für die Überprüfung des Porsches 911 auf dem Rollenprüfstand mit einem unrealistischen Luftwiderstand gerechnet wurde. Überrascht Sie das? Sind solche Manipulationen nun dank des neuen Prüfverfahrens ausgeschlossen?

Das war nicht sehr überraschend für mich. Es ist keine Neuigkeit, dass die Hersteller bei den Einstellwerten auf dem Prüfstand die Grauzonen ausnutzen und sogar noch darüber hinausgehen, indem spezielle Abschalteneinrichtungen eingebaut werden. Der WLTP macht die Manipulationen zwar schwieriger, aber nicht unmöglich. Die Notwendigkeit auf der Straße zu messen, bleibt deshalb weiterhin bestehen.

Der zu zahlende Betrag für die Kfz-Steuer stieg nach der Einführung des WLTP-Testverfahrens 2018 von 161 Euro im August auf 196 Euro zum September. Wie schätzen Sie diese Entwicklung ein?

Es kann doch nicht sein, dass eine Steuer seit 1953 nicht teurer, sondern billiger geworden ist. Angesichts der Klimakatastrophe wäre es angemessen, eine effektive CO₂-emissionsbasierte Kfz-Steuer einzuführen. Eine Erhöhung um durchschnittlich 30 Euro ist für die meisten Autobesitzer*innen keine große zusätzliche Belastung. Es müsste hier eine deutlich höhere Kfz-Steuer für hochverbrauchende Fahrzeuge fällig werden!

Fordern Sie mit uns: [Schluss mit Klimakillern und Verbrauchertäuschung!](#)

Das Interview wurde im Rahmen der Kampagne „Get Real: Für ehrliche Spritangaben“ (LIFE..., Close the gap) durchgeführt. Get Real wird durch das LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.

