

Testfahrt im Schrank

AUS SINDELFINGEN UND BERLIN
JOST MAURIN

Alexander Sauer lässt sich beim Beschleunigen des Mercedes-Kombi Zeit. Von null auf 50 Kilometer pro Stunde braucht er ganze 26 Sekunden – viel mehr als die zehn Sekunden, mit denen der Autokonzern in seinen Prospekten wirbt. Nie fährt Sauer schneller als 120 Stundenkilometer. Radio und Klimaanlage sind immer aus. Man könnte denken, Sauer sei entweder einer dieser zögerlich dahintuckenden Rentner, die die Straße blockieren. Oder ein ziemlich konsequenter Spritsparer. Jedenfalls kein gewöhnlicher Autofahrer. Und genau das ist das Problem.

Sauer arbeitet als Betriebsingenieur im Testzentrum von Mercedes-Benz in Sindelfingen bei Stuttgart, im Herzen des milliardenschweren Weltkonzerns Daimler. Er ist 48 Jahre alt, trägt Pullover und sagt statt „verschiedenste“ schwäbisch „verschiedentschte“. Gerade fährt er vor, wie eine Testfahrt abläuft, mit der sie „beim Daimler“ und anderen Autoherstellern für die Behörden messen, wie viel Abgas ein Wagen ausstößt.

Die verdreckte Luft aus den Auspuffrohren fließt durch Schläuche und Messgeräte in vier durchsichtige Beutel aus Kunststoff, die in Metallschränken mit Glastüren hängen. Die Bedingungen, unter denen Sauer hier fährt, sind so unrealistisch, dass die Messwerte meist niedriger sind als draußen auf der Straße. So schaffen es viele Wagen durch die Zulassung, obwohl sie die Luft stärker verschmutzen, als das Gesetz erlaubt.

Daimler-Ingenieur Sauer oder seine Kollegen fahren nicht auf der Straße, sondern auf Rollen im Labor. Vor der Windschutzscheibe hängt an einem Metallarm ein Monitor, dessen Anzeige der eines Videospieles aus den 80er-Jahren ähnelt. Eine grüne Linie auf dem groß auflösenden Bildschirm gibt Sauer die Geschwindigkeit vor. Führt sie nach rechts, muss er schneller fahren, geht sie nach links, soll er langsamer werden. Ist die Linie gerade, muss er einfach das Tempo halten. Die Linie ist sehr lang gerade, insgesamt länger als die Hälfte der etwa 20 Minuten, die der Test dauert. Auch das spart Sprit und damit Abgase – aber mit einer Fahrt auf der Straße, die hier simuliert werden soll, hat das wenig zu tun.

Deshalb ist jetzt ein Streit entbrannt über das Testverfahren und all die Details, die damit zusammenhängen. Die Auseinandersetzung findet in Brüssel und in den Hauptstädten der EU-Länder statt. Dort ringen Industrievertreter mit Umweltschützern – bisher weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit.

Den Herstellern kommen die wirklichkeitsfremden Tests gelegen. Würde Ingenieur Sauer im Mercedes kräftig Gas geben, auch mal bis 140 oder 160 Kilometer pro Stunde, dürften viele neue Autotypen gar nicht zugelassen werden. Zudem geht durch den Staat Kfz-Steuer verloren, denn die bemisst sich auch nach dem Ausstoß von Treibhausgasen. Und die Autokäufer werden mit unrealistisch niedrigen Verbrauchsangaben getäuscht. Der International Council on Clean Transportation hat gerade wieder in einer Studie gezeigt, wie stark die Angaben der Hersteller

UMWELT Die Abgaswerte von Autos misst die Industrie mit einem Verfahren, das mit dem normalen Betrieb auf der Straße nichts zu tun hat. Teils sind die echten Werte dreimal höher als erlaubt. Die EU deckt das – bisher

vom wirklichen Verbrauch abweichen: Im vergangenen Jahr waren es dem Forschungsinstitut zufolge im Schnitt 38 Prozent.

Die EU-Kommission weiß, wie groß das Problem auch bei den Abgasen ist. Hinsichtlich der Stickoxide von Dieselfahrzeugen etwa „versagt die momentane Gesetzgebung“ zur Zulassung neuer Modelle, räumt die Behörde auf taz-Anfrage ein. Und: Die „realen Schadstoffemissionen sind deutlich höher als die gesetzlichen Vorgaben“. In Tests der Forschungsabteilung der Kommission lagen sie bei Dieselfahrzeugen, die die Grenzwerte der Abgasnormen Euro 3 bis 6 erfüllen müssen, bis zu 3,5-mal höher als erlaubt. Andere Studien stellen sechs mal höhere Werte fest.

Dabei enthielt die Luft 2012 im Jahresdurchschnitt an 65 Prozent der deutschen Messstationen in der Nähe von Straßen mehr Stickstoffdioxid als gesetzlich zugelassen. Das hat das Umweltbundesamt errechnet. Und in Ballungsgebieten kommen die meisten Stickoxide aus den Auspuffrohren von Fahrzeugen. Zwischen 2002 und 2011 mussten je nach Jahr 5 bis 23 Prozent der Stadtbevölkerung in der EU Stickstoffdioxidbelastungen höher als die jährlichen Grenzwerte ertragen, warnt die Europäische Umweltagentur.

Studien haben laut Weltgesundheitsorganisation gezeigt, dass bei Kindern mit Asthma Bronchitis Symptome zunehmen, wenn sie lange Stickstoffdioxid einatmen. Auch Allergiker können Probleme bekommen, weil die Bronchien zusätzlich gereizt werden, berichtet das Umweltbundesamt. Der Natur schaden Stickoxide vor allem, weil sie dazu beitragen, dass Böden zu stark gedüngt werden und so Tier- und Pflanzenarten aussterben. Und sie wirken genauso wie Treibhausgas.

Es war also schon richtig, dass die Europäische Union Grenzwerte festgelegt hat, wie viel Stickoxid neue Autos in die Atmosphäre blasen dürfen. Dennoch lässt sie zu, dass die Hersteller die Abgase unter wirklichkeitsfernen Bedingungen messen – so wie Daimler-Ingenieur Sauer auf dem Rollenprüfstand.

Die Tachonadel klettert gemächlich auf 70 Kilometer pro Stunde. Kein einziges Mal drückt Sauer das Gaspedal während des Tests weiter als zur Hälfte durch. „Wenn sie da Vollgas geben, sind sie bei einem Auto mit so einem starken Motor gleich draußen“, sagt der Ingenieur. Denn eine EU-Verordnung verlangt, dass er nach dem „Neuen Europäischen Fahrzyklus“, kurz NEFZ, fährt. Der gilt bereits seit 1996.

Die Vorschriften erlauben auch, dass Sauer Kollegen die Testfahrzeuge erst einmal stundenlang in einer „Saugkammer“ parken, wo es immer 23 Grad warm ist. Die NEFZ-Regeln gehen davon aus, dass in Europa immer und überall sommerliche Temperaturen herrschen: „Die Temperatur der Prüfkammer muss während der Prüfung zwischen 293 Kelvin und 303 Kelvin (20 und 30 Grad Celsius) liegen“, heißt es dort. Auch deshalb stoßen die Autos im Test weniger Abgase aus als im normalen Betrieb, zum Beispiel weil Motoren bei niedrigen Temperaturen oft mehr Kraftstoff verbrauchen und Katalysatoren schlechter funktionieren.

Die Hersteller dürfen auch weitgehend selbst entscheiden,

welches Motoröl sie im Test verwenden. Möglich sind teure Leichtlauföle, mit denen sich der Motor leichter dreht, also weniger Energie verbraucht sowie weniger Abgase produziert. Laut ADAC lassen sich etwa auf Kurzstrecken auf diese Weise 4 bis 6 Prozent Sprit sparen. Dabei handelt es sich aber selten um das Öl, mit dem das Auto geliefert wird.

Klaus Land ist bekannt, wozu das führt. Auch er ist Ingenieur bei Daimler. Aber Land trägt Kravatte zu einem weißen Hemd mit hochgekrepelten Ärmeln und steht in der Hierarchie weiter oben: Er leitet die Abteilung Abgaszertifizierung des Konzerns.

Die Hersteller wissen, dass die Werte in die Irre führen

Verbrauch und Emissionen eines Motors seien davon abhängig, wie stark er belastet wird, sagt der Manager im Leitstand eines Testlabors in Sindelfingen. Führt man einen Berg hoch, ist die Last hoch. Pure Physik. Das Problem: „Im gesetzlichen Zertifizierungstest werden nur sehr niedrige Motorlasten betrachtet, und es sind keine Steigungen vorgesehen.“ Zwar reduzierten Katalysatoren die Stickoxide selbst dann, wenn der Motor richtig stark arbeitet. „Aber auch dann können die Emissionen in solchen Situationen oft über den Grenzwerten liegen.“ Für Land ist klar, dass die Limits nicht eingehalten werden, wenn man den Antrieb stärker belastet als im Zulassungstest.

Und das gilt nicht nur für Daimler. Die Hersteller machen also keinen Hehl daraus, dass die aktuellen Tests unrealistische Ergebnisse bringen.

Für sie ist das gar nicht schlecht. Denn wenn die Messungen strenger wären, müssten sie ihre Autos wieder so klein und leicht bauen wie etwa in den 1980er-Jahren. Dann würden die Wagen weniger Sprit verbrauchen und weniger die Luft verpesten. „Aber mit den dicken Schlitteln von heute lässt sich mehr Geld verdienen“, sagt ein

Brancheninsider, der aus Angst um seinen Job lieber anonym bleiben will. „Und viele Leute finden es ja auch einfach schick, mit einem zwei Tonnen schweren Geländewagen in der Großstadt zu protzen.“

Um von Sindelfingen aus an den Ort zu gelangen, wo über die Tests entschieden wird, kann man gut fünf Stunden mit dem Auto fahren, nach Belgien, ins Zentrum Europas – wer es angeht wie der Ingenieur Sauer im Testlabor, braucht ein bisschen länger. In Brüssel beobachtet Greg Archer bei der Umweltorganisation Transport & Environment, wie die Industrie versucht, die Tests möglichst lasch zu halten. Archer hat Chemie studiert, jetzt leitet er in seiner Organisation die Kampagne für saubere Fahrzeuge. „Die Autoindustrie hat phänomenale Ressourcen für die Lobbyarbeit. Wir nicht“, sagt Archer. An einem Arbeitskreis, mit dem die EU-Kommission eine Reform der Testverfahren vorbereitet, nähmen deshalb hauptsächlich Experten der Firmen teil. „Ich bin eigentlich der einzige Vertreter einer Umweltgruppe, der regelmäßig dabei ist“, berichtet Archer. Er klingt müde, als er das sagt.

„Bei einer Sitzung vor Kurzem haben mehrere Autohersteller die Bereitstellung von Daten herausgezögert, um die sie gebeten worden waren“, erzählt Archer. So geht das jetzt schon seit 2012, seit die Arbeitsgruppe ihre ersten Treffen hatte. „Sie tun alles, um die Diskussion über ein neues Testverfahren in die Länge zu ziehen“, stellt er fest.

Dieses Ziel verfolgte die Industrie auch in ihren Gesprächen mit den Regierungen der EU-Staaten. Und sie hat ein gewichtiges Argument: Allein in Deutschland arbeiteten dem hiesigen Branchenverband VDA zufolge 2013 ungefähr 760.000 Menschen bei den Herstellern und ihren Zulieferern. Deshalb kämpft Bundeskanzlerin Angela Merkel oft persönlich für die Interessen dieser Industrie und damit gegen die der Umwelt.



Autos hinter rußiger Scheibe: Die Realität sieht oft schmutziger aus, als Hersteller sie gern präsentieren Foto: Snoek/Hollandse Hoogte/laif



Abgase in den Schlauch: In diesem Testlabor wird ein Mercedes nach den Regeln der EU geprüft Foto: Daimler AG

Der CDU-Politikerin ist es beispielsweise zuzuschreiben, dass der eigentlich schon zwischen Rat und Europaparlament erzielte Kompromiss eines CO₂-Grenzwerts für Neuwagen vergangenes Jahr verwässert wurde. In der Europäischen Union wird selten etwas gegen Deutschlands Willen entschieden.

Das wissen auch die Beamten in der zuständigen EU-Generaldirektion „Unternehmen und Industrie“ im „Brydel“, wie ihr Gebäude an der Brüsseler Avenue d'Auderghem heißt. Die Behörde weist Vorwürfe zurück, dass sie den Interessen der Autolobby Vorrang vor der Gesundheit vieler Bürger gäbe. Man arbeite schon seit Januar 2011 an dem neuen Testverfahren. Einerseits wolle die Behörde einen neuen Fahrzyklus einführen – bekannt unter dem Kürzel WLTP, was für „World-Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“ steht. Er soll auch Fahrten mit mehr als 120 Stundenkilometern und stärkere Beschleunigungen simulieren. Autobahngeschwindigkeiten jenseits von 130 Kilometern pro Stunde deckt er aber immer noch nicht ab. Andererseits sollen zusätzlich zu den Labormessungen die Abgase auch im richtigen Leben gemessen werden: mit mobilen Messgeräten auf der Straße.

Das neue Testverfahren wird aber nach Vorstellungen der Kommission mit verbindlichen Grenzwerten erst ab 2017 gelten – und mit den mobilen Geräten sollen nur Schadstoffe wie Stickoxide, aber nicht das Treibhausgas CO₂ gemessen werden. Das Ganze sei eben „technisch sehr komplex, und es ist nötig, einen politischen Konsens zu bilden“, begründet ein Sprecher das spätere Datum. Schließlich müssten die EU-Staaten dem neuen Verfahren morgen einzuführen und die Hersteller bräuchten „genügend Vorlaufzeit“.

Selbst in der Branche sehen das viele anders, auch wenn sich kaum jemand traut, das offiziell zu sagen. Der Insider, den die taz befragt hat, meint: „Technisch spricht nichts dagegen, das neue Verfahren morgen einzuführen und so die Gesundheit der Leute zu schonen, die die Abgase einatmen müssen.“

In der deutschen Hauptstadt Berlin, knapp sechs Autostunden von Sindelfingen und sieben von Brüssel entfernt, bereitet Axel Friedrich auf der Straße vor seiner Villa gerade einen Mercedes-Benz E 250 für eine Testfahrt vor. Friedrich, 66 Jahre alt, hatte jahrelang die Abteilung „Umwelt, Verkehr, Lärm“ des Umweltbundesamtes geleitet, bevor er

2008 in einem Streit über unwirksame Abgasfilter geschasst wurde. Jetzt versucht er, als freiberuflicher Berater zum Beispiel von Umweltorganisationen die Autoindustrie vor sich herzutreiben. Friedrich ist ein kauziger Typ, spricht genauso schnell wie undeutlich. Aber es gibt kaum einen Umweltschützer in Deutschland, der sich so gut auskennt mit Fahrzeugabgasen wie er.

Ihm dauert die Reform des Testverfahrens viel zu lange. „Es geht hier um einen der Hauptgründe für die Luftverschmutzung in Städten“, sagt der Umweltschützer.

Ein Ingenieur fängt Abgase auf der Straße ein

Der promovierte Chemiker hat in seiner Werkstatt in einer alten Villa in Berlin-Zehlendorf die Technik stehen, mit der sich Abgase unter realistischen Bedingungen als im Labor messen lassen: eine „transportable Emissionsmessereinrichtung“, kurz PEMS. Sie besteht vor allem aus vier brummanden Metallkästen, die jeweils so groß sind wie der Verstärker einer alten Stereoanlage. Sie passen in den Kofferraum der meisten Pkws. Sie werden über einen Schlauch durch ein geöffnetes Fenster an den Auspuff angeschlossen. Die Messgeräte schicken ihre Daten

durch Kabel an einen Laptop, der sie speichert.

Jetzt startet der Test. Aus dem Autoradio dudelt Musik. Die Klimaanlage läuft. Friedrich fährt fast 60 Minuten lang auf 29 Kilometern echter Straße – inklusive Berliner Stadtautobahn, wo er auch mal auf 130 Kilometer pro Stunde beschleunigt. „Alles wie im normalen Leben“, sagt er. Also ganz anders als beim Mercedes-Testfahren in seinem Prüfstand. Friedrich hat vor Kurzem zehn Mietwagen mit der PEMS-Anlage getestet. Er wertet die Daten noch aus. Aber er verrät bereits jetzt: „Es gab große Abweichungen von den Grenzwerten.“ Und vor allem sagt er: Die mobile Messmethode funktioniert. „Die mobilen Geräte für Pkws sind schon seit fünf, sechs Jahren auf dem Markt.“

Cara McLaughlin sieht trotzdem immer noch große Probleme. Zumindest sagt sie das. Sie ist Sprecherin des europäischen Autoherstellerverbands ACEA. Das Sprachrohr für BMW, Daimler, Fiat, VW und die anderen elf Pkw-, Lkw- und Busbauer mit Sitz in der Europäischen Union. McLaughlin arbeitet in einem Brüsseler Bürogebäude mit Scheiblen, die so stark verspiegelt sind, dass sie wirklich keinen Blick nach drinnen lassen. Das achtstöckige Haus in der Avenue

Spritsparschummel

■ **Die Tests:** Etwa 450 Euro mehr zahlt der durchschnittliche Autofahrer für Sprit, als nach offiziellen Angaben zum Verbrauch nötig sein sollte. Das hat das Forschungsinstitut ICCT berechnet. Die Differenz rührt daher, dass die Angaben der Hersteller unter wenig realistischen Bedingungen in Testlaboren erhoben werden. Das Institut hat den realen Verbrauch von mehr als einer halben Million Autos mit den Zahlen aus den Prospekten verglichen. Die durchschnittliche Abweichung der Test- von den Realwerten nimmt zu: Im Jahr 2001 lag sie laut ICCT noch bei circa 8 Prozent, 2013 schon bei knapp 38 Prozent.

■ **Die Abweichung:** Immer mehr Autos hätten Kraftstoff sparende Technologien wie die Start-Stopp-Automatik, die jedoch im Labor effizienter als auf der Straße seien, stellt die Studie fest. Zudem nutzen die Hersteller noch häufiger Lücken im Testverfahren. Und Energie schluckende Klimaanlage seien heute verbreiteter als vor 13 Jahren, blieben im Labor aber immer noch ausgeschaltet. Das ICCT empfiehlt realistischere Tests, die etwa auch die Klimaanlage berücksichtigen. „Ferner sollten auch Fahrzeugtests auf der Straße – unter realen Fahrbedingungen – erfolgen.“

des Nervens liegt im Machtzentrum der EU, nur rund fünf Minuten Fußweg von der Generaldirektion der Kommission entfernt, die die Regeln für die Branche entwirft.

McLaughlin will nicht direkt auf die Frage antworten, bis wann die EU denn aus der Sicht ihrer Konzerne neue Testverfahren einführen solle. Sie weiß, dass es in der Öffentlichkeit nicht gut ankommen würde, wenn ihr Verband offen als Bremser einer Reform der veralteten Methoden aufträte. Die Reform dient schließlich Umwelt und Gesundheit. Also betont sie ausführlich, dass der neue Zyklus und die Messung auf der Straße „komplexe Verfahren“ seien – „deshalb verlangen wir sehr wohl, dass sie erst eingeführt werden, wenn sie vollkommen fertig und überprüft sind.“ Über das Datum, zu dem die Kommission den neuen Testzyklus einführen will, sagt McLaughlin: „ACEA glaubt, dass 2017 unglücklich ehrgeizig ist.“ In einer Präsentation für die EU plädiert der Verband denn auch klar dafür, das neue System erst nach 2021 zu starten. Also frühestens in sieben Jahren.

■ **Jost Maurin, 40, ist taz-Redakteur im Ressort Wirtschaft + Umwelt. Er fährt meist Rad**