

Autogipfel: Wie Brüssel dir den Sprit abdreh



Das ganze funktioniert nach dem Prinzip des ehemaligen Kommissionspräsidenten Jean-Claude Juncker, von dem manche behaupteten, man hätte besser auch seine Spritzzufuhr gedrosselt:

„Wir beschließen etwas, stellen das dann in den Raum und warten einige Zeit ab, was passiert. Wenn es dann kein großes Geschrei gibt und keine Aufstände, weil die meisten gar nicht begreifen, was da beschlossen wurde, dann machen wir weiter – Schritt für Schritt, bis es kein Zurück mehr gibt.“

Das [Zitat](#) stammt übrigens von 1999.

Nachdem die EU-Kommission die Abgasemissionen und Verbrauchsemissionen auf ein mit Verbrennungsmotoren nicht mehr erfüllbares Maß gesenkt hat, hat sie ja auch mit dem “WLTP”-Testverfahren die Meßmethoden für Verbrennungsmotoren massiv verschärft, sodass die Hersteller nicht länger mit – übrigens ursprünglich legalen – Abschaltvorrichtungen und Leichtlaufreifen diese erreichen konnten, wird nun die reale Verbrauchsmessung *allen* neu zugelassenen Fahrzeugen natürlich den Garaus machen.

Die Testzyklen dienen noch nie der Ermittlung der genauen Durchschnittsverbräuche, sondern der Vergleichbarkeit verschiedener Fahrzeuge unter gleichen Bedingungen. Erst die Freunde der “Deutschen Umwelthilfe” haben diese Labormessungen mit den tatsächlichen Verbräuchen verglichen.

Ständig im Volllastbereich rödeln

Die Bürokraten aus Brüssel werden nun den Irrsinn ihrer bisherigen Politik bemerken. Denn nicht nur die Software wurde optimiert. Die ganzen Autos sind mittlerweile so konstruiert, dass sie in den vorgeschriebenen Testzyklen wenig Sprit verbrauchen und wenig Schadstoffe emittieren. Das Ergebnis sind kleine Motoren mit großen Turboladern, die mangels Hubraum und Drehmoment ihre liebe Mühe mit den tonnenschweren Limousinen, Kombis und SUVs haben, weil die Autos aufgrund ihres Leistungsverhaltens ständig im Volllastbereich rödeln. Dann steigen aber Verbrauch und Abgas sprunghaft an. Von der Geräuschkulisse, die eher an eine Nähmaschine erinnert denn an einen Verbrennungsmotor, wollen wir erst gar nicht reden.

Modernes "Sound-Engineering" und Hybrid-Antriebe sind die Lösung. Schließlich haben Elektro-Antriebe das an Drehmoment zuviel, was die 1,5 Liter-Dreizylinder zu wenig haben.

Und die neuen Plug-In-Hybride schaffen die Alltagsstrecke des Pendlers ja mit einer Batterieladung. Wenn der Fahrer die Batterie denn vorher aufgeladen hat. Dann wird der *Porsche Cayenne* zum 1 Liter- Auto, wenn man den Verbrauchszahlen glauben darf.

Fährt der Plug-In Porsche jedoch hauptsächlich auf der Langstrecke oder lädt der Dienstwagenbesitzer nicht die schwere Batterie, schluckt der Benzin- oder Diesel mehr als ohne Akku. Das wird dazu führen, dass Förderung und Vorteile bei der Kfz-Steuer gestrichen werden. Die Einbindung in die Flottenverbräuche wird dann die Autoindustrie mit milliarden schweren Strafen in die Knie zwingen.

Die Autohersteller sind zwingend auf den Verkauf der Plug-In-Autos angewiesen. Schließlich senken diese angenommenen Verbrauchswerte und Emissionen den Flottendurchschnitt und verhindern eine Strafzahlung an Brüssel zur Finanzierung von von der Leyens *Green New Deal*.

2021 wird es ernst

Ab 2021 werden die Verbrauchsdaten nach Brüssel übermittelt. Dort wird man schnell merken, dass die unter anderen von Theaterwissenschaftlern (Zitat von Vince Ebert) ersonnenen Vorschriften in der Realität nicht eingehalten werden, nicht eingehalten werden können. Schließlich kann selbst die EU-Kommission die Gesetze der Physik nicht aushebeln. Die Erprobungsphase soll bis 2026 dauern. Ab 2027 kann dann abgedreht werden.

Auto Motor und Spor berichtet:

„Spätestens 2030 muss die EU-Kommission dann ein konkretes Gesetz formulieren, um die Diskrepanz zu minimieren und Hersteller zu sanktionieren, falls die Lücke bei ihnen noch immer zu groß ist.“

Das wird sie schon vorher freiwillig tun. Und natürlich wird der Abmahnverein "Deutsche Umwelthilfe" auf die Herausgabe der Daten klagen und gerichtlich neue Fahrverbote durchsetzen, bis die Innenstädte autofrei sind und die Autoindustrie endgültig pleite ist. Schließlich sollen durch die Elektromobilität allein 360.000 bis 400.000 Arbeitsplätze vernichtet werden. Da geht noch was.

Schließlich kann dann einfach die Spritmenge rationiert werden. Da das *Onboard Fuelmeter* eine Softwarelösung in der elektronischen Motorsteuerung ist, kann mit dem nächsten Software-Update eine Funktion programmiert werden, mit der die Spritzufuhr unterbrochen wird. 100 Liter im Monat könnten reichen. Das macht die Lebensentwürfe von Millionen Menschen kaputt, die lieber auf dem Land leben und in der Stadt arbeiten oder als Selbstständiger auf das Auto mit Verbrennungsmotor angewiesen sind. Denn nur das verfügt über die erforderliche Reichweite. Aber die kann man im Namen des Klimaschutzes ja

kappen.

Wer das im Land der von *Big Brother* angeregten Phantasie verortet, dem fehlt der Realitätssinn. Bereits letztes Jahr erklärte Volvo nicht nur, dass man alle neu zugelassenen Fahrzeuge auf 180 km/h begrenzt. Auch das spart vielleicht Sprit und vor allen Dingen den Entwicklungsaufwand und die Produktionskosten.

Bei den Schweden in chinesischer Hand muss aber mal ausnahmsweise die Verkehrssicherheit als Vorwand für diese Sparmaßnahme herhalten. Dank der Illusion des "autonomen Fahrens" könne man in Zukunft zu schnelle Autos vor Kindertagesstätten oder Schulen abbremsen.

CO₂-Zertifikatehandel als marktwirtschaftliche Alternative

Mir fallen da noch ganz andere Anwendungen ein: So kann man im Falle einer Währungskrise die Kapitalflucht verhindern. Wer versucht, mit Bargeld oder gar Goldbarren die Schweiz zu erreichen, dessen Volvo wird automatisch auf den nächsten Zollhof gesteuert. Selbst die Heckklappe öffnet elektrisch, wenn es ein SUV ist, müssen die Beamten sich nicht mal bücken.

Ginge es wirklich nur um die wirksame Reduzierung von Verbräuchen und Emissionen, gäbe es ein marktwirtschaftliches Instrument, das seine Bewährungsprobe bereits bestanden hat: Die Ablösung der Mineralölsteuer durch handelbare CO₂-Zertifikate. Wer Sprit spart und nicht so viel fährt, kann die an denjenigen verkaufen, die aufgrund ihres Lebenswandels mehr brauchen. Die Erfahrung lehrt, dass das auf dem Energiesektor zu großen CO₂-Reduktionen führt. Den Grenzwert-Irrsinn könnte man auch gleich einstellen.

Nur könnte sich die Brüsseler Kommission nicht als Klimaretter aufspielen und unser aller Leben kontrollieren. Das wäre zu einfach.

Dieser Beitrag erschien zuerst auf Carl Christian Janckes Blog „[Drehmoment](#)“, dem Magazin für automobiler Kultur. Zuerst erschienen bei der [Achse](#).