

Spritverbrauch: Autokonzerne geben falsche Werte an, Göttinger Tageszeitung; 11.1.2019, von Jörg Köpke

Der reale Spritverbrauch von Neuwagen liegt deutlich höher als von den Fahrzeugherstellern angegeben. Um durchschnittlich 39 Prozent weichen die tatsächlichen Verbrauchswerte von den Zahlen der Autokonzerne ab.

Die Mehrausgaben für Sprit betragen für einen durchschnittlichen Autofahrer rund 400 Euro pro Jahr. Das geht aus einer Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) hervor, die dem RedaktionsNetzwerk Deutschland (RND) vorliegt. Die Daten wurden 2017 erhoben.

Abweichung nahm seit 2001 um mehr als das Vierfache zu

Die Abweichung nahm demnach seit 2001 um mehr als das Vierfache zu. Damals hatte die Differenz zwischen offiziellem und realem Spritverbrauch bei durchschnittlich acht Prozent gelegen. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Abweichung nur leicht um einen Prozentpunkt.

Zur Grafik: Ein Wert von 0% bedeutet, dass es keine Abweichung gibt. Je höher der Prozentwert, desto weniger stimmt der tatsächliche Verbrauch mit der offiziellen Angabe der Autohersteller überein.

Der neue Bericht des ICCT basiert auf einer statistischen Auswertung der Daten für mehr als 1,3 Millionen Fahrzeuge aus acht europäischen Ländern. Die Untersuchung beruht auf Daten aus 15 unterschiedlichen Quellen.

Mercedes, Audi und BMW zählen zu den größten „Schummlern“

Zu den größten „Schummlern“ gehören laut Studie die deutschen Fabrikate Mercedes, Audi und BMW sowie gewerblich genutzte Fahrzeuge wie Kleintransporter. Japanische Hersteller wie Mazda und Honda machen dagegen deutlich realistischere Angaben.

Laut ICCT täuschen die unrealistischen Verbrauchsangaben der Hersteller einen Rückgang von Emissionen vor, den es tatsächlich nicht gibt. So würden Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxid-(CO₂)-Emissionen eines Fahrzeugs direkt zusammenhängen. Nur etwa die Hälfte der auf dem Papier erbrachten CO₂-Reduktionen sei seit dem Jahr 2001 tatsächlich verwirklicht worden.

Seit September 2018 gelten strengere Testbedingungen

Der Kraftstoffverbrauch von Pkw wird unter einheitlichen Bedingungen in Testlabors ermittelt. Seit September 2018 gilt für alle neuen Fahrzeuge ein verschärftes Testverfahren, der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP). [Die ICCT-Forscher](#) vermuten, dass das verstärkte öffentliche Interesse an den realen Emissionen von Fahrzeugen in der Folge des Dieselgate-Skandals die Hersteller zum Umdenken bewegen wird.

[Das ICCT hatte 2015 mit eigenen Untersuchungen den Diesel-Skandal aufgedeckt.](#)

Ende Dezember 2018 einigten sich die Europäische Kommission, das EU-Parlament sowie die EU-Mitgliedsstaaten auf verbindliche CO₂-Ziele für Neufahrzeuge für die Jahre 2025 und 2030. Als Teil der Vereinbarung müssen die CO₂-Emissionen neuer Pkw zwischen 2021 und 2030 um 37,5 Prozent sinken.

„Der Gesetzgeber hat aus früheren Fehlern gelernt“, sagte Peter Mock, Geschäftsführer des ICCT Europa, dem RND. Er verwies auf einen Passus der neuen Regulierung, wonach die Hersteller ab 2021 verpflichtet werden, den realen Kraftstoffverbrauch sowie die realen CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge mittels Verbrauchsmessgeräten zu protokollieren. „Nun ist es wichtig, dass diese Daten des realen Alltagsbetriebs sowohl Verbrauchern als auch Wissenschaftlern transparent zugänglich gemacht werden.“

ICCT fordert von EU Strafen für schummelnde Autokonzerne

Mock forderte die EU-Kommission auf, Strafen gegen Hersteller zu verhängen, die sich durch unrealistisch niedrige Angaben zum Verbrauch einen Vorteil verschaffen wollen. „Nur so kann es gelingen, die Abweichung zwischen offiziellen und realen Werten in den kommenden Jahren endlich wieder deutlich abzusenken.“

Studie zu Neuwagen: Spritverbrauch deutlich über Hersteller-Zahlen

Frankfurter Rundschau vom 7.11.2017, von Thomas Wenzel



Die Autobauer tricksen immer dreister, wenn es um den Spritverbrauch ihrer Fahrzeuge geht. Inzwischen liegen die realen Werte um 42 Prozent über den offiziellen Angaben, die im Labor ermittelt werden. Besonders negativ fällt Daimler auf. Wir erläutern, was das für Autofahrer und die Umwelt bedeutet.

Woher kommen die Informationen über die Abweichungen?

Die Niederländische Organisation für Angewandte Wissenschaft und der Umweltforscherverband ICCT haben öffentlich zugängliche Daten von 1,1 Millionen Fahrzeugen analysiert. Dazu zählen Verbraucherwebseiten wie Spritmonitor.de, Automagazine oder Informationen von Leasingfirmen. Die ICCT hat vor gut zwei Jahren den Dieselskandal aufgedeckt.

Was sind die wichtigsten Ergebnisse?

Die ICCT analysiert die Daten seit mehreren Jahren. Dabei ist eine deutliche Tendenz zu erkennen: Die Abweichungen zwischen offiziellem und tatsächlichem Verbrauch werden immer größer. Sie machen aktuell im Schnitt 42 Prozent aus. Wer heute einen Neuwagen kauft, der nach Herstellerangaben fünf Liter auf 100 Kilometer verbraucht, muss damit rechnen, dass er tatsächlich mehr als sieben Liter schluckt. 2010 lag die Differenz noch bei nur 23 Prozent.

Wie kommt die steigende Differenz zustande?

Laut ICCT liegt es nicht an Veränderungen im Fahrverhalten, sondern an der „zunehmenden Ausnutzung von Schlupflöchern in der Testprozedur durch die Fahrzeughersteller“. Das heißt die Autobauer tricksen immer geschickter, wenn es um die Ermittlung der offiziellen Verbrauchswerte im Labor geht.

Wie wird getrickst?

Eine Ursache ist das Testverfahren, das die realen Fahrsituationen nicht abbildet, etwa in puncto Beschleunigung und Geschwindigkeiten. Hinzu kommt, dass die Autobauer für die Tests speziell präparierte Fahrzeuge nutzen, deren Motorsteuerung für die Prüfprozeduren optimiert ist. Diese Fahrzeuge unterscheiden sich zum Teil deutlich von den Pkw, die an Kunden verkauft werden. Wohlgemerkt: Das alles ist legal.

Bei welchen Fahrzeugtypen ist am stärksten getrickst?

Bei Autos der sogenannten oberen Mittelklasse. Das sind Autos etwa von den deutschen „Premiumherstellern“, die häufig als Dienstwagen genutzt werden. Auffällig ist denn auch, dass Abweichungen bei Dienstwagen generell spürbar höher sind als bei privat genutzten Pkw. Die naheliegende Erklärung: Wer von seinem Arbeitgeber einen Dienstwagen erhält, bekommt auch häufig eine Tankkarte, muss also für den Sprit nicht zahlen – deshalb kommt es nicht so darauf an, wie viel Kraftstoff verbraucht wird.

Fallen bestimmte Marken und Hersteller auf?

Ins Bild passt, dass bei der Mercedes-Mutter Daimler mit mehr als 50 Prozent die Abweichungen besonders hoch sind. Nur beim chinesisch-schwedische Autobauer Volvo ist die Differenz ähnlich krass. Doch auch BMW und Audi liegen mit mehr als 45 Prozent schlechter als der Durchschnitt. Positiv sticht die französisch-japanische Renault-Nissan-Gruppe hervor, die deutlich unter dem Mittelwert liegt.

Was bedeuten die Differenzen für die Umwelt?

Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß hängen eng miteinander zusammen. Das bedeutet, dass von Pkws eine erheblich größere Belastung der Atmosphäre durch den Klimakiller ausgeht, als es in vielen offiziellen Papieren dargestellt wird. Denn häufig werden dort nämlich die Laborwerte zugrunde gelegt.

Was bedeuten die Abweichungen für die Autofahrer?

Wer die Betriebskosten für seinen Pkw errechnen will, sollte sich nicht auf die Angaben der Hersteller verlassen. Die ICCT-Forscher haben ausgerechnet, dass die Mehrausgaben für Sprit im Schnitt um 400 Euro pro Jahr betragen.

Können Betroffene sich gegen die Trickserien wehren?

Das können sie. Jeder einzelne muss allerdings klagen und gerichtsfest nachweisen, dass das die offiziellen Werte beträchtlich von der Realität abweichen. Schon mehrfach haben die Kläger Recht bekommen. Der Hersteller musste das Auto dann zurücknehmen. Die höchste Hürde ist dabei aber, dass der Mehrverbrauch durch ein teures Sachverständigengutachten nachgewiesen werden muss.

Was sagen Verbraucherschützer zu den falschen Zahlen?

Sie fordern vor allem, die Klagewege für Betroffene zu vereinfachen. Dazu gehört, Sammelklagen einzuführen – auch um gegen die massiven Abweichungen bei Schadstoffemissionen vorzugehen. In der alten Bundesregierung hat sich Justizminister Heiko Maas (SPD) dafür stark gemacht. Doch die Union hat sich dagegen gewehrt. Zuletzt hat Kanzlerin Angela Merkel aber ihre Bereitschaft erklärt, beim Thema Sammelklagen einzulenken.

Wie sieht es mit realistischeren Prüfverfahren aus?

Nach dem Auffliegen der systematischen Abgas-Manipulationen bei Volkswagen hat die EU neue Abgasnormen festgelegt. Diese werden schrittweise eingeführt. So wurde Anfang September das neue sogenannte WLTP-Prüfverfahren, das zumindest wirklichkeitsnäher ist, in Kraft gesetzt. Es gilt allerdings nur für neue Fahrzeugtypen. Auf der IAA war kürzlich noch kein einziges Modell zu sehen, das nach den neuen Vorgaben zertifiziert wurde. Die Typzulassung war vor September gemacht worden.

Können Autofahrer damit rechnen, dass künftig irgendetwas besser wird?

Mit der Einführung der WLTP-Standards könnten sich die Dinge bessern. So hat die ICCT auch festgestellt, dass sich die seit Jahren steigende Diskrepanz zuletzt etwas abgeflacht hat. Es sei aber noch zu früh, von einer Trendwende zu reden, betont der ICCT-Experte Uwe Tietge. Es könnte auch einfach so sein, dass die technischen Möglichkeiten fürs Tricksen derzeit einigermaßen ausgeschöpft sind.

Wie sieht es mit den Abweichungen jenseits von Europa aus?

Laut ICCT gibt es zwar auch anderswo Abweichungen, etwa in China oder in Japan. Doch nirgendwo seien sie so groß wie in Europa. In den USA sei es der dortigen Umweltschutzbehörde sogar gelungen, dass die Hersteller Angaben machen, die „nahezu keinerlei Abweichungen zu den Realwerten“ aufweisen.

Wie wird die Genauigkeit erreicht?

In den USA prüfen Behörden die Werte anhand von Fahrzeugen nach, die zufällig aus der Massenproduktion genommen werden. Bei starken Abweichungen drohen empfindliche Strafen. Selbiges fordert die ICCT auch für Europa.