

DUH fordert staatliches Eingreifen gegen Verbrauchsangaben

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) fordert bei den Verbrauchsangaben ein Eingreifen des Staates. Der Verein beklagt Abweichungen zwischen den Normangaben und dem realen Kraftstoffkonsum von bis zu 42 Prozent. Basis der Berechnungen ist der ADAC-Eco-Test mit Angaben zu 144 Modellen. Die DUH geht noch einen Schritt weiter und wirft den Automobilkonzernen technische Tricks und Manipulationen vor. Die Behörden würden dem tatenlos zusehen, sagte Bundesgeschäftsführer Jürgen Rech und berief sich auch auf zwei entsprechende Untersuchungen. Der Verband der Automobilindustrie verwahrte sich gegen die Vorwürfe.

Der durchschnittliche reale Mehrverbrauch gegenüber den Herstellerangaben habe sich zwischen 2001 und 2011 von sieben auf 23 Prozent mehr als verdreifacht., beklagt die Deutsche Umwelthilfe. Insbesondere nach der Einführung der CO₂-basierten Kfz-Steuer habe dieser Trend zugenommen. Die Deutsche Umwelthilfe sieht durch die ihrer Ansicht nach zu niedrigen Werte den Staat hier um Millionen Euro geprellt.

Die DUH beruft sich bei ihrer Einschätzung auch auf den früheren Abteilungsleiter „Verkehr“ im Umweltbundesamt, Axel Friedrich. Er wirft den Autoherstellern Tricks vor, um bei den von der EU vorgeschriebenen Fahrzyklen auf möglichst niedrige Spritverbrauchs- und CO₂-Werte zu kommen. So erkenne die „Bordcomputer“ neuer Pkw mit immer ausgefeilteren Diagnosetools, dass sich das Fahrzeug im Test auf einem Rollenprüfstand befinde und schalte für die Dauer der Prüfung in einen „optimierten“ Testmodus. Einige Hersteller koppelten auch die Lichtmaschine ab, so dass der Kraftstoffverbrauch für das Aufladen der Batterie weg falle. Auf der Straße würde ein solches Fahrzeug nach kurzer Zeit den Einsatz verweigern. Zudem würden besonders rollwiderstandsarme, mit erhöhtem Luftdruck befüllte Spezialreifen eingesetzt. Ausstattungselemente würden bezüglich ihres Gewichts optimiert oder schlicht ausgebaut und Kühlergrill bzw. Türschlitze verklebt, um die Aerodynamik zu verbessern.

Für die heute veröffentlichte Bestandsaufnahme griff die DUH auf Daten des so genannten ADAC-Eco-Tests zurück. Im Rahmen dieses Testverfahrens ermittelt der Automobilclub realistischere Verbrauchswerte. Danach übersteigen die tatsächlichen Verbräuche von 84 Fahrzeugen, mehr als der Hälfte der erfassten Modelle, den Normverbrauch um mehr als zehn Prozent. 52 schlucken zwischen einem und neun Prozent mehr als angegeben, nur acht Fahrzeuge verbrauchen so viel wie angegeben oder sogar weniger.

Gerichte bis hin zum Bundesgerichtshof haben Autohaltern in der Vergangenheit bei Verbrauchsabweichungen von zehn und mehr Prozent ein Recht auf Schadensersatz bzw. Nachbesserung oder Wandlung des Fahrzeugs zugesprochen. Die DUH schlägt vor, das Kraftfahrtbundesamt (KBA) bei auffälligen Abweichungen zwischen Norm- und Realverbräuchen zu eigenen Nachprüfungen eines für Testzwecke aus dem Markt entnommenen Fahrzeugs zu verpflichten. Die Untersuchung soll unter realistischen Fahrbedingungen und nicht auf einem Rollenprüfstand erfolgen.

Der Verband der Automobilindustrie hält dem entgegen, dass die Angaben zum Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs in speziellen Prüflaboren nach gesetzlichen Vorgaben offiziell ermittelt und die Messungen überwacht werden. Die Bedingungen ließen kaum Spielräume zu. Die standardisierten Laborbedingungen stellten eine Vergleichbarkeit der Fahrzeuge sicher. Den größten Einfluss auf den Verbrauch hat die Fahrweise, betont der Branchenverband, daher könne der individuelle Verbrauch eines Fahrers über oder mit der entsprechenden Fahrweise auch unter dem Normverbrauch liegen.

Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) ermittle Daten für einen durchschnittlichen repräsentativen Verbrauch. Treten Abweichungen im realen Betrieb auf, könne dies an mehreren Faktoren liegen, zum Beispiel an der Nutzung von Klimaanlage, Radio oder Sitzheizung, an der Straßenbeschaffenheit, der Fahrweise oder den Witterungsverhältnissen. Nur durch eine einheitliche, verbindliche Basis sei jedoch ein Vergleich der Verbrauchswerte verschiedener Fahrzeuge und deren Fortschritt über die Jahre möglich, stellt der VDA klar. Die Automobilindustrie unterstütze die Arbeit der EU-Kommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen an einer Novellierung des aktuellen Fahrzyklus. Ziel ist es, dem in den letzten Jahren geänderten Fahrverhalten und den neuen Fahrzeugtechnologien gerecht zu werden. Der neue Fahrzyklus soll weltweit einheitlich entwickelt werden. (ampnet/jri)

