

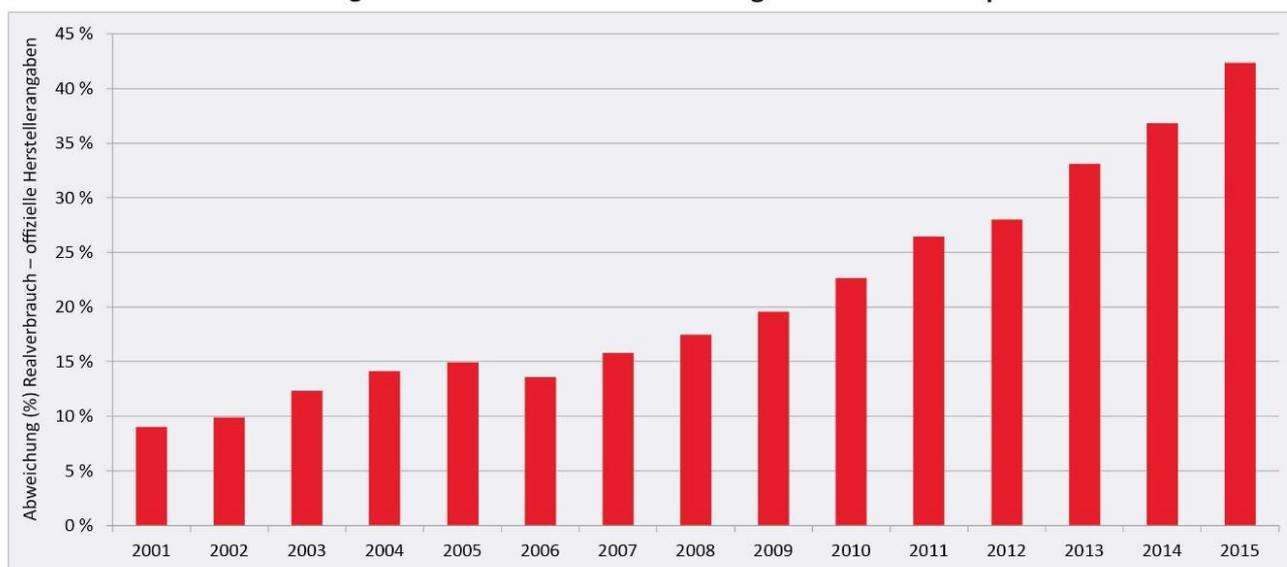
## Ehrliche Spritverbrauchsangaben

### Für Verbraucherrechte und Klimaschutzschutz

Autohersteller sind dazu verpflichtet, ehrliche und auf der Straße nachvollziehbare Verbrauchsangaben zu machen. Die entsprechende EU-Verordnung 715/2007 sieht vor, dass die im Rahmen der Typgenehmigung übermittelten Verbrauchsangaben denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Die Werte müssen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs bei normalen Nutzungsbedingungen eingehalten werden.

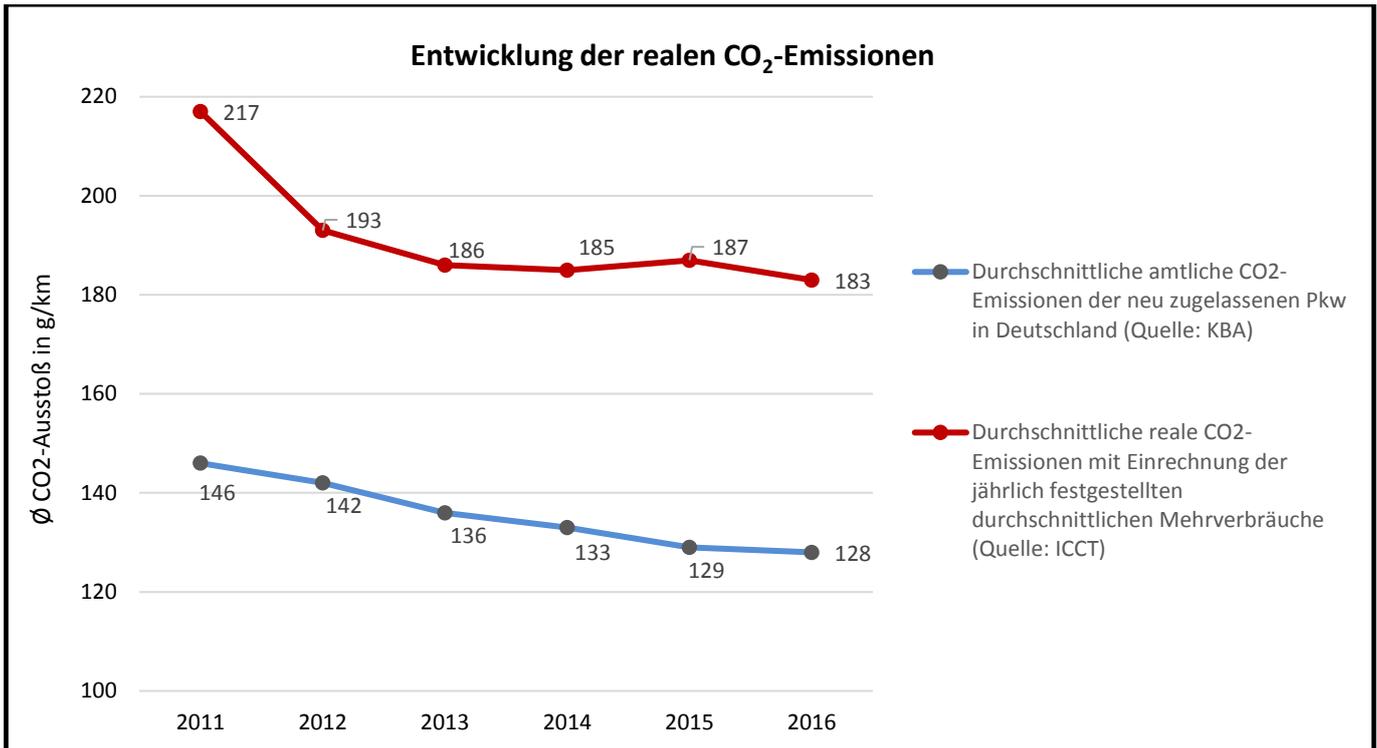
Langjährige Untersuchungen der Deutschen Umwelthilfe sowie der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT) aus dem Jahr 2016 zeigen jedoch ein anderes Bild: Der tatsächliche Spritverbrauch von Neufahrzeugen weicht immer stärker von den offiziellen Angaben ab. Während die Abweichung der so genannten Normverbräuche vor 15 Jahren bei durchschnittlich ca. neun Prozent lag, ist der Mehrverbrauch im vergangenen Jahr auf durchschnittlich 42 Prozent angewachsen, ohne dass sich die Testmethoden oder Zulassungsverfahren in dieser Zeit verändert haben.

Durchschnittliche Abweichung zwischen **offiziellen Herstellerangaben** und **realem Spritverbrauch** bei Pkw



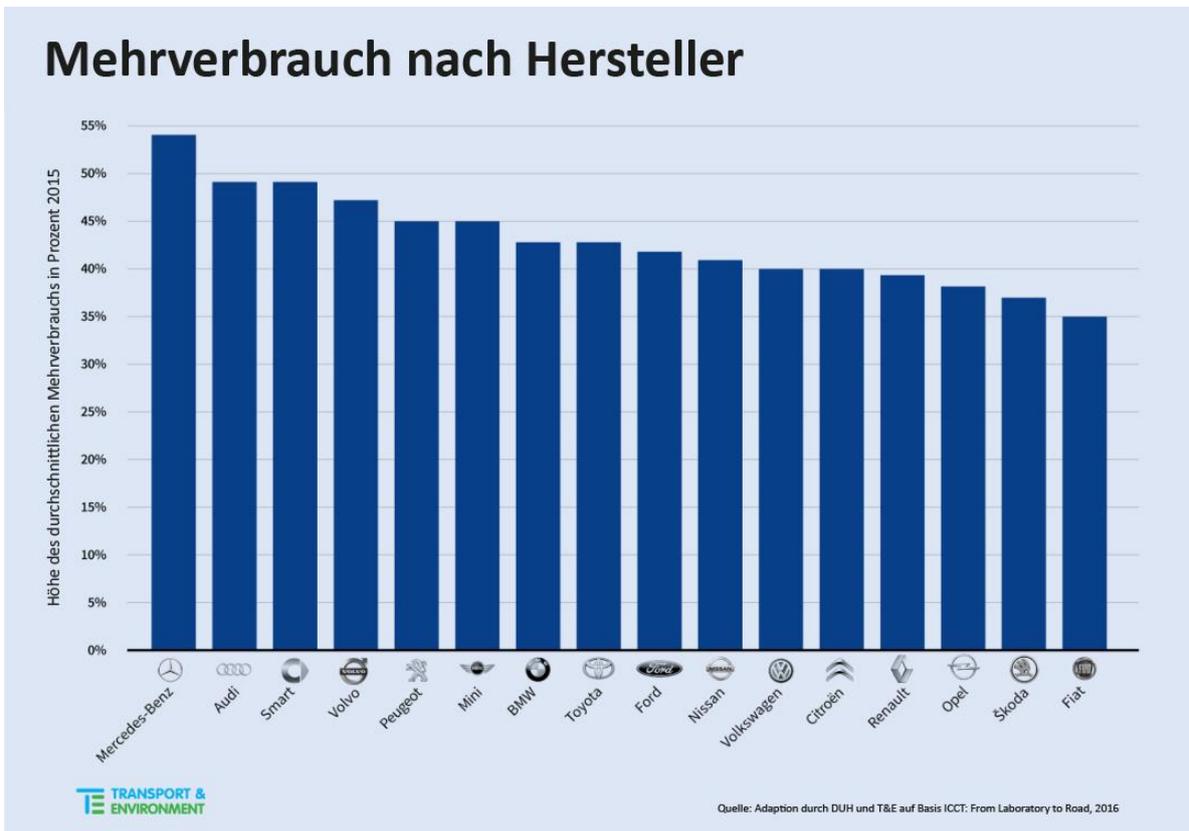
© DUH; Quelle: icct, 2016

Damit relativiert sich auch der Erfolg angeblich sinkender CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neufahrzeugen in den vergangenen Jahren. Der Grund dafür: Die Automobilhersteller manipulieren immer dreister die für die Typzulassung vorgeschriebenen CO<sub>2</sub>-Tests. Nur im Labor wird ein niedriger CO<sub>2</sub>-Wert erreicht, damit Spritverbrauch und entsprechend geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen gemessen werden. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) weist seit Jahren auf die Diskrepanz zwischen offiziellen und realen Werten hin. 2007 hat sie erstmals diesen Betrug der Automobilhersteller aufgedeckt und detailliert erklärt, wie er zustande kommt.



© DUH

ICCT hat in seiner Studie auch den Mehrverbrauch für die verschiedenen Hersteller differenziert dargestellt. Der mit der DUH in dieser Kampagne kooperierende Dachverband Transport & Environment (T&E) hat diese Angaben um weitere Hersteller ergänzt.



## Die Folgen für die Umwelt, den Verbraucher aber auch für die Wirtschaft und den Staat sind vielfältig.

- » **Geschädigt wird der Klimaschutz:** Durch den höheren Verbrauch der Fahrzeuge gelangen deutlich mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Atmosphäre als offiziell angenommen und im Rahmen der Flottengrenzwerte für Pkw vorgeschrieben sind. Dadurch wird die deutsche und europäische Klimaschutzpolitik für diesen Sektor faktisch ausgehebelt.
- » **Leidtragende sind die Verbraucher:** Sie haben deutlich höhere Mehrkosten für den Kraftstoff zu zahlen, als beim Autokauf angenommen. Nach Angaben von ICCT sind die Kosten pro Jahr für einen durchschnittlichen Autofahrer inzwischen etwa 450 Euro höher, als die Herstellerangaben es vermuten lassen. Verbraucher werden mit diesem Problem alleine gelassen.
- » **Geschädigt wird die Wirtschaft:** Immer mehr Unternehmen versuchen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Flotten zu senken. Die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw dienen ihnen dabei als Maßstab. Die Anstrengungen dieser Unternehmen werden aufgrund des realen Mehrverbrauchs untergraben. Es entstehen zusätzliche Spritkosten, die vorher nicht einkalkuliert waren. Zudem vernachlässigt die europäische Automobilindustrie echte Innovationen für effiziente Fahrzeuge, solange der einfache Nachweis von niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Papier ausreicht. Die Branche müsste diese Technologien jedoch kontinuierlich weiterentwickeln, um den Anschluss im globalen Wettbewerb nicht zu verlieren.
- » **Mindereinnahmen für den Staat:** Der Bundesfinanzminister wird allein in 2017 ca. 2,6 Milliarden Euro Steuermindereinnahmen zu verzeichnen haben. Zur Berechnung der Kraftfahrzeug-Steuern werden neben dem Motorraum auch die offiziellen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs herangezogen. Bei einem höheren Verbrauch eines Fahrzeugs müsste der Staat auch höhere Kfz-Steuern dafür berechnen. Aufgrund der verfälschten Verbrauchsangaben sind die Ausfälle bei den Steuereinnahmen immens.

## Behörden bleiben untätig

Die zugrundeliegende EU-Verordnung sieht bei festgestellten Falschangaben Sanktionen vor, die „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sind (VO (EG) 715/2007). Die deutschen Behörden bleiben jedoch seit Jahren untätig.

Verfälschte Spritangaben durch Manipulationen der Hersteller können nicht ausgeschlossen werden, wenn nicht gleichzeitig kontrolliert wird. Auch ein Umstieg auf ein neues Testverfahren, wie es von 2017 an auf EU-Ebene vorgesehen ist, bringt keine Verbesserung. Für eine nachhaltige Lösung bedarf es weitergehender Maßnahmen. Solange die Lücke zwischen offiziellen Labormesswerten und dem realen Verbrauch nicht drastisch reduziert wird, ist die Bundesregierung in der Verantwortung.

### Unsere Forderungen an die Politik:

- » **Verbesserung von Verbraucherschutzrecht und Einrichtung einer Meldestelle für Abweichungen.**  
Gemeinsam mit ihrem Projektpartner T&E fordert die DUH die Benennung einer für falsche Spritverbrauchsangaben zuständigen Behörde, die den Verbrauchern bei der Durchsetzung ihrer Rechte gegenüber den Autokonzernen hilft. In Deutschland kann nach einem Grundsatzentscheid des Bundesgerichtshofes jeder Autohalter mit nachweislich erhöhtem Spritverbrauch von über 10 Prozent auf der Basis von Labormessungen die Rückabwicklung des Kaufs und Schadenersatz einfordern. In der Realität müssen sich die betroffenen Autohalter bislang auf einen mehrjährigen Rechtsstreit mit spezialisierten Konzernanwälten und hohen Gutachterkosten einstellen, ohne dass sie eine Unterstützung durch die Behörden erhalten.

### » **Einrichtung einer unabhängigen Stelle zur Überprüfung der realen Verbrauchswerte**

Es müssen umgehend amtliche Nachkontrollen von CO<sub>2</sub>- und Abgasangaben eingeführt werden. Dies umfasst auch die Überprüfung der vom Hersteller für die Labormessung vorgegebenen Parameter (z.B. der Rollwiderstand) durch eine unabhängige Stelle.

Die Testfahrzeuge sollten per Zufallsprinzip aus dem Bestand sowie nach vorliegenden Verdachtsmomenten ausgewählt werden. Nur so lässt sich der Betrug der Autoindustrie beenden. Bei einer relevanten Abweichung ab vier Prozent vom Realverbrauch muss eine Korrektur der amtlichen Verbrauchswerte erfolgen. Dies ist in den USA bereits heute üblich. Die amerikanische Umweltbehörde zwingt die Autohersteller bei festgestellten Abweichungen oberhalb von vier Prozent zur Korrektur der Angaben, veröffentlicht die festgestellten Betrügereien und fordert Strafzahlungen in bis zu dreistelliger Millionenhöhe.

Die amtliche Überprüfung der Spritverbrauchsangaben muss zukünftig auf der Straße erfolgen. Nur so ist sichergestellt, dass die Angaben zum Kraftstoffverbrauch nicht durch die vielfach vorhandene Erkennung des Prüfzyklus und sonstiger Manipulationen im offiziellen Testverfahren verfälscht werden. Hierzu müssen die Fahrzeuge mit mobiler Messtechnik (Verwendung von Portable Emission Measurement Systems, PEMS-Messungen) auf der Straße im normalen Betrieb gemessen werden.

### » **Bei der Festlegung von Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion für den Verkehrssektor müssen die realen Emissionen der Pkw zugrunde gelegt werden. Nur so ist ein tatsächlicher Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz möglich, der seinem Namen gerecht wird.**

## Hintergrund: Wie ist der Betrug überhaupt möglich?

Die Messung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erfolgt auf einem Prüfstand, wo das Fahrzeug auf einer Rolle betrieben und ein festgelegter Fahrbetrieb simuliert wird. Zuvor wird in einem Ausrolltest der Fahrwiderstand des Testfahrzeugs ermittelt, indem man das Fahrzeug ausrollen lässt. Das Ergebnis fließt in die Einstellung des Widerstandswertes des Rollenprüfstands ein.

Der Grund für die immer größer werdende Lücke zwischen Laborwerten und realen Verbrauchswerten liegt unter anderem in den immer absurder werdenden Manipulationen bei der Ermittlung der Ausrollwerte. **Das Prüffahrzeug wird von den Herstellern in einer Art und Weise für den Test präpariert, es hat wenig mit dem späteren Serienfahrzeug zu tun:** Mitunter werden mehrere hundert Kilo Innenausstattung, Sitze, Verkleidungen entfernt, Bremsbeläge und Außenspiegel entfernt, Tür- und Kühlergrillritzen verklebt und die Reifen extrem aufgebaut. Hierbei handelt es sich nicht um legale Tricks oder die Ausnutzung von ungeregelten Prüfvorschriften, sondern um gezielte Manipulation.

Beim Test auf dem Rollenprüfstand wiederum erkennt die Motorsteuersoftware oftmals die Prüfsituation und schaltet in einen verbrauchsarmen Modus. Ein besonders dreistes Beispiel ist die Abschaltung der Lichtmaschine während des Tests.

Eine weitere Software wurde von der kalifornischen Umweltbehörde CARB bei Audi-Fahrzeugen dokumentiert: Da auf dem Rollenprüfstand das Lenkrad nicht berührt wird erkennen diese Fahrzeuge an Lenkbewegungen, dass sie nicht auf der Prüffrolle stehen. Dadurch werden geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen simuliert. Sobald das Lenkrad um mehr als 15 Grad bewegt wird, aktiviert sich ein anderer Betriebsmodus und das Fahrzeug verbraucht deutlich mehr Kraftstoff und emittiert mehr CO<sub>2</sub>.

Die Prüfvorschrift 715/2007 schreibt vor, dass die offiziellen, vom Hersteller gemeldeten Verbrauchsangaben bei Nachprüfungen erreicht werden müssen. Für Nachmessungen sind Serienfahrzeuge aus dem Bestand zu verwenden, um den Machenschaften der Automobilindustrie entgegen zu wirken. Alle mutwilligen Abweichungen, die bei einem Prüffahrzeug gemessen werden, sind nicht rechtskonform.



## „Get Real – Für ehrliche Spritangaben“

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) begegnet dieser Entwicklung mit der Verbraucherschutzkampagne „Get Real – Für ehrliche Spritangaben“. Gemeinsam mit dem europäischen Dachverband Transport & Environment (T&E) wird die DUH in den nächsten Jahren verstärkt auf ein Ende der Verbrauchertäuschung hinwirken. Autokäufer müssen sich zukünftig wieder darauf verlassen können, dass die offiziell ausgewiesenen Daten auch der Realität entsprechen.

### WORUM GEHT ES IN UNSERER KAMPAGNE?

Im Rahmen der Kampagne sollen rechtswidrige Praktiken der Hersteller wie die Erkennung von Prüfständen, Abschaltvorrichtungen oder Testfahrzeuge, die wesentlich von den Serienmodellen abweichen, öffentlich gemacht werden. Gleichzeitig sollen Behörden und politische Entscheidungsträger dazu gebracht werden, die bestehenden Zulassungsvorschriften anzuwenden und behördliche Nachprüfungen durchzuführen. Festgestellte Abweichungen sind zu veröffentlichen und bei betrügerischen Praktiken Sanktionen zu verhängen, die „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sind.

Es sind folgende Maßnahmen geplant:

- » Wir werden die Rechte der Verbraucher stärken. Sie sollen zukünftig eine fundierte Kaufentscheidung treffen und sich gegen die „nicht offengelegten“ Spritverbrauchswerte wehren können. Dabei wird im Rahmen der Kampagne eine vergleichende Studie über Verbraucherrechte in den verschiedenen EU Staaten erarbeitet. So erhalten die Verbraucher Unterstützung für mehr Rechtssicherheit, um gegen verzerrte Spritangaben vorzugehen. Wir werden die Einrichtung einer offiziellen Anlaufstelle forcieren, die festgestellte Abweichungen des Spritverbrauchs sammelt und bei der Durchsetzung der Verbraucherrechte hilft. Zudem wird eine Spritverbrauchs-App entwickelt, um den realen Verbrauch aktueller Pkw-Modelle für alle Autofahrer zur Verfügung zu stellen.
- » Im Rahmen der Kampagne werden neueste auf dem deutschen Markt zugelassene Diesel- und Benzin-Pkw auf ihre Spritverbrauchsangaben hin überprüft. Zudem werden wir eigene Emissions- und Spritverbrauchstests mit repräsentativen Neuwagen durchführen und das neue WLTP-Testverfahren bewerten.
- » Wir werden den Erfahrungsaustausch zwischen allen wichtigen Akteuren in Europa zum Thema Mehrverbrauch vorantreiben. Dazu werden diverse Veranstaltungen durchgeführt. In Expertengesprächen und Konferenzen werden wir gemeinsam mit Vertretern aus Politik, Wissenschaft, Industrie und weiteren NGO's technische, administrative und legale Aspekte auf EU-Ebene diskutieren, um die Kontrollmechanismen und die Umsetzung der Gesetzgebung optimaler zu gestalten.
- » Wir werden durch intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit das Thema weiter in die Öffentlichkeit tragen und ein stärkeres Problembewusstsein schaffen. Sie schließt Medienevents und Hintergrundgespräche mit ein. In diesem Rahmen wird auch ein Kurzfilm über unsere Testaktivitäten produziert, um zu zeigen, wie Emissions- und Spritverbrauchstests ablaufen.
- » Im Rahmen der Kampagne werden diverse Hintergrundinformationen erarbeitet und bereitgestellt. Alle Materialien werden in verschiedenen Sprachen zur Verfügung stehen und durch das Netzwerk von DUH und T&E sowie auf unterschiedlichen Veranstaltungen verbreitet. Das Material beinhaltet neben Flyer und Hintergrundpapieren auch eine Ausstellung, die bei besonderen Anlässen gezeigt werden kann.

Stand: 10.03.2017



„Get Real – Für ehrliche Spritangaben!“ wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert. Get Real ist eine gemeinsame Kampagne von Deutsche Umwelthilfe und Transport & Environment.



#### Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell  
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin  
Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin  
Tel.: 030 2400867-0

#### Ansprechpartner

Eva Lauer  
Projektmanagerin  
Tel.: 030 2400867-76  
E-Mail: [lauer@duh.de](mailto:lauer@duh.de)

[www.duh.de](http://www.duh.de)

[@ info@duh.de](mailto:info@duh.de)



[umwelthilfe](#)



[umwelthilfe](#)



Wir halten Sie auf dem Laufenden: [www.duh.de/newsletter-abo](http://www.duh.de/newsletter-abo)



Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! [www.duh.de/spenden.html](http://www.duh.de/spenden.html)