

PRESSEMITTEILUNG

Für ehrliche Verbrauchsangaben: Neues Prüfverfahren für Pkw WLTP führt nicht zu ehrlichen Spritverbrauchsangaben und rechtskonformer Abgasreinigung

Deutsche Umwelthilfe fordert Autokonzerne auf, endlich ehrliche Spritverbrauchsangaben zu machen – Unabhängige behördliche Nachmessungen auch auf Basis von Straßenmessungen und wirksame Sanktionen bei Verstößen rechtlich möglich und notwendig – Manipulationen sind auch beim neuen Prüfverfahren WLTP möglich – DUH startet E-Mail-Protestaktion für ehrliche Spritangaben

Berlin, 6.9.2017: Seit dem 1. September 2017 gilt in der EU ein neues Prüfverfahren zur Bestimmung der Abgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von neuen Pkw-Fahrzeugtypen. Im Rahmen der Typprüfung neuer Modelle und Motorvarianten löst der WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) den in die Jahre gekommenen NEDC (New European Driving Cycle) ab. Nach Ansicht der Deutschen Umwelthilfe (DUH) wird dieser Umstieg nicht automatisch zu ehrlicheren Abgas- und Spritverbrauchswerten führen. Die Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation fordert, dass im Zuge der parallel zum WLTP durchgeführten, verpflichtenden Straßentests (RDE-Tests) auch die hier ermittelten CO₂-Werte veröffentlicht und für die Typzulassung herangezogen werden. Von den Autokonzernen fordert die DUH, dass sie den Wechsel des Prüfprotokolls dazu nutzt, wie in den USA endlich ehrliche Spritverbrauchs- und damit CO₂-Angaben zu machen. Von den nationalen Behörden fordert die DUH unabhängige amtliche Nachmessungen und die Verhängung von Sanktionen und Strafzahlungen bei Verstößen.

„Die Ausgestaltung des alten Testsystems musste jahrelang als Ausrede für die immer größer werdende Lücke zwischen offiziellen Spritverbrauchsangaben und realem Verbrauch herhalten. Es ist zu befürchten, dass auch nach Einführung des WLTP die Manipulationen und der seit Jahren anhaltende Betrug der Autoindustrie am Kunden und am Staat weitergehen. Wir fordern die Autokonzerne auf, endlich ehrliche Verbrauchsangaben zu machen“, fordert Barbara Metz, stellvertretende Bundesgeschäftsführerin der DUH.

Bereits vor fünfzehn Jahren hat die DUH damit begonnen, die jährlich zunehmende Abweichung zwischen den Norm- und Realverbräuchen zu veröffentlichen. Von anfangs circa 10 Prozent sind die Abweichungen auf durchschnittlich über 42 Prozent angestiegen, ohne dass sich das zugrundeliegende Messverfahren geändert hat. Alle Versuche der DUH, das zuständige Kraftfahrt-Bundesamt zu den rechtlich vorgeschriebenen amtlichen Nachkontrollen und Strafen zu bewegen, sind bis heute gescheitert. Realitätsnähere Spritverbrauchswerte wird auch der WLTP nicht automatisch bringen.

Der neue Prüfzyklus ist zwar dynamischer und er beinhaltet eine höhere Durchschnitts- und Höchstgeschwindigkeit. Um realitätsnähere CO₂-Werte zu ermitteln, müssen jedoch Manipulationen verhindert werden, die nach wie vor auch beim WLTP möglich sind. Entscheidend ist, dass die veröffentlichten Normangaben mit den durchschnittlichen Realverbräuchen der Autofahrer übereinstimmen. Dass dies möglich ist, zeigt das Beispiel der USA, wo Hersteller bei Abweichungen von mehr als 4 Prozent hohe Strafzahlungen leisten müssen.

„Die Wahrheit liegt auf der Straße. Das gesamte Verfahren kann ehrlicher und deutlich weniger bürokratisch ablaufen, wenn wir künftig anstelle der für Manipulationen anfälligen Labortests auf realistische Messungen auf der Straße setzen,“ sagt Axel Friedrich, internationaler Verkehrsexperte. Die ebenfalls seit dem 1. September 2017 vorgeschriebenen RDE-Messungen müssten daher nicht nur wie bislang vorgesehen die Partikelzahl und Stickoxide ermitteln, sondern auch die CO₂-Werte veröffentlichen, die bei diesen Tests generiert werden. Deshalb fordert die DUH, dass in Zukunft die CO₂-Werte auf der Straße gemessen werden.

Das Ziel muss sein, dass die aktuellen durchschnittlichen Abweichungen von 42 Prozent auf unter 4 Prozent gebracht werden. Trotz dieser den Verbraucher täuschenden und der Umwelt schadenden Entwicklung verzichtet die Bundesregierung aber seit Jahren bewusst auf Nachprüfungen und amtlich verfügte Korrekturen der Spritverbrauchsangaben der Hersteller. Auch mit der Einführung des WLTP sei langfristig nicht mit einer signifikanten Verbesserung zu rechnen. *„Gleich zur Einführung des neuen Prüfverfahrens muss sichergestellt werden, dass die Angaben der Hersteller von einer unabhängigen Stelle überprüft werden“*, so Friedrich weiter.

Zudem enthält das Verfahren zur Umrechnung der Werte aus altem (NEDC) und neuen (WLTP) Verfahren abermals Schlupflöcher, die vor allem diejenigen Hersteller begünstigen, die die Verbrauchswerte besonders dreist künstlich nach unten drücken. Zudem ist das Verfahren der Umwandlung von alten in neue Laborwerte ausgesprochen intransparent. Allein Zulassungsbehörden und Automobilhersteller haben Zugang zu den entsprechenden Daten und können den entwickelten Umwandlungsfaktor nachvollziehen. Die eingehenden Daten werden nicht veröffentlicht. *„Das ist nicht akzeptabel,“* so Friedrich weiter, *„auch hier muss Transparenz herrschen.“*

Erhöhter Kraftstoffverbrauch führt nicht nur zu erheblichen Mehrkosten beim Kunden, sondern schadet auch dem Klima. Die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr steigen weiter an und liegen aktuell sogar um zwei Millionen Tonnen höher als 1990. Doch wie beim Dieselskandal steuert die Bundesregierung bislang nicht gegen, sondern nimmt den Betrug am Kunden, am Staat und am Klima billigend in Kauf. Die im Klimaschutzplan der Bundesregierung festgelegte CO₂-Minderung für den Verkehrssektor um 40 Prozent bis 2030 wird so nicht annähernd erreicht werden. *„Statt sich für reale Spritverbrauchswerte einzusetzen, rechnet sich die Regierung den Klimaschutz lieber schön“,* so Metz.

Die DUH hat auf der Kampagnen-Plattform change.org eine Petition gestartet <http://bit.ly/2vKqRJh> und fordert Matthias Müller (VW), Dieter Zetsche (Daimler) und Harald Krüger (BMW) auf, endlich ehrliche Spritangaben zu machen. *„Zur Wiedererlangung von Vertrauen in die deutsche Vorzeigeindustrie gehört auch ein Ende der falschen Verbrauchsangaben. Die Spritkosten bei einem neuen Pkw über dessen Laufzeit sind bis zu 7.000 Euro höher als der Hersteller angibt. Und auch das Klima zahlt drauf“,* sagt Metz und ruft dazu auf, den drei Vorstandsvorsitzenden unter <https://www.duh.de/spritluege/> eine persönliche Protestmail zu senden.

Die Kampagne „Get Real – Für ehrliche Spritangaben!“ wird im Rahmen des LIFE-Programms der EU-Kommission gefördert und läuft bis Anfang 2020.

Kontakt:

Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäftsführerin
0170 7686923, metz@duh.de

Dr. Axel Friedrich, Internationaler Verkehrsberater
0152 29483857, axel.friedrich.berlin@gmail.com

DUH-Pressestelle:

Andrea Kuper, Ann-Kathrin Marggraf
030 2400867-20, presse@duh.de

www.duh.de, www.twitter.com/umwelthilfe, www.facebook.com/umwelthilfe

Links:

Zur E-Mail-Protestaktion: <https://www.duh.de/spritluege/>

Pressefotos finden Sie ab ca. 12.30 Uhr online unter: <http://l.duh.de/p170906>

Zum GetReal-Hintergrundpapier: <http://l.duh.de/p170906>

Kampagnenwebseite: <http://www.get-real.org>

Informationen zum Thema Spritverbrauch: <http://www.duh.de/projekte/mehrverbrauch/>



„Get Real – Für ehrliche Spritangaben!“ wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.