

Neues Deutschland: Autobauer nutzen weiter Schlupflöcher

ICCT: Realer Spritverbrauch höher als im Testbetrieb

Berlin. Neuwagen in Europa verbrauchen einer Studie zufolge immer noch viel mehr Sprit als von den Herstellern angegeben. Demnach liegt der reale Kraftstoffverbrauch neuer Pkw im Durchschnitt um 42 Prozent höher als im Testbetrieb. Das ist das Ergebnis einer am Montag vorgestellten Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT). Demnach hat es trotz gegenteiliger Versprechen der Autoindustrie keine Fortschritte gegeben.

Der höhere Verbrauch bedeute nicht nur eine stärkere Belastung der Umwelt etwa durch mehr CO₂-Ausstoß, sondern auch Mehrkosten für die Autofahrer für Sprit von rund 400 Euro pro Jahr. Noch vor zehn Jahren betrug die Differenz zwischen dem von den Herstellern veröffentlichten und dem real gemessenen Verbrauch nur etwa 15 Prozent, wurde ICCT-Europa-Geschäftsführer Peter Mock zitiert.

Die Studie kommt kurz vor neuen Vorschlägen der EU-Kommission am Mittwoch zur Verschärfung der zulässigen CO₂-Werte für die Jahre 2021 bis 2030; erwartet werden deutliche Reduzierungen. Als CO₂-Flottenzielwerte für Neufahrzeuge hat die EU bereits 95 Gramm pro Kilometer für das Jahr 2021 festgelegt.

Um diese Ziele zu erreichen, ist für die Hersteller vor allem der Diesel wichtig. Viele Dieselautos stoßen bei vergleichbarer Motorleistung laut Branche weniger CO₂ aus als Benziner. Angesichts des Diesel-Abgasskandals und drohender Fahrverbote in Innenstädten sinkt der Diesel-Marktanteil bei

Neuwagen aber seit Monaten.

Der Kraftstoffverbrauch von Pkw wird unter einheitlichen Bedingungen in Testlabors ermittelt. Seit September gilt für neue Fahrzeugtypen das Testverfahren WLTP, das von September 2018 an dann für alle neuen Pkw zur Pflicht wird. Die ICCT-Forscher erwarten, dass der WLTP die realen Fahrbedingungen genauer widerspiegelt. Es gebe aber auch beim neuen Ansatz »Schlupflöcher«, sagte Mock. Notwendig seien Straßentests unter realen Fahrbedingungen.

Umweltverbände nutzten die Untersuchung zu scharfer Kritik an der Autoindustrie. »Die Spritverbrauchslüge der Autoindustrie wird immer offenkundiger«, sagte NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller. Die Ergebnisse müssten ein letzter Weckruf für die EU-Kommission sein, mit dem angekündigten Gesetzespaket ein ambitioniertes Konzept vorzulegen. Barbara Metz von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) kritisierte: »Die in Regierungsverantwortung stehenden Politiker schauen dem Treiben der Autohersteller schon viel zu lange tatenlos zu.« Die stellvertretende Bundesgeschäftsführerin forderte Sanktionen bei zu hohen Abweichungen. Um möglichst kostengünstig CO2-Ziele einhalten zu können, nutzten die Konzerne Schlupflöcher beim Testverfahren »schamlos« aus, anstatt den Verbrauch tatsächlich zu reduzieren, kritisierte der Verkehrsexperte des Verkehrsclubs VCD, Michael Müller-Görnert: »Die Zeche zahlen die Autofahrer.«

Greg Archer von der Umweltorganisation Transport & Environment forderte Brüssel auf, ehrgeizige Vorschläge zu machen – auch mit Blick auf die laufende Klimakonferenz in Bonn. »Wenn Vizepräsident Sefcovic und Kommissar Cañete es ernst mit der Senkung der CO2-Emissionen aus dem Verkehr meinen, sollten sie eine Minderung des Ausstoßes bei neuen Autos um 45 Prozent von 2020 bis 2030 sowie ein verpflichtendes Ziel für Null-Emissions-Fahrzeuge anstreben«, sagte Archer. »Alles, was dahinter zurück bleibt, würde bedeuten, dass ihre Forderungen nach einer Führungsrolle Europas in der Klimapolitik bei der

Konferenz in dieser Woche genauso vorgetäuscht wären wie die Testergebnisse der Autobauer.« dpa/nd

Quelle:

<https://www.neues-deutschland.de/artikel/1069260.autobauer-nutzen-weiter-schlupfloecher.html>