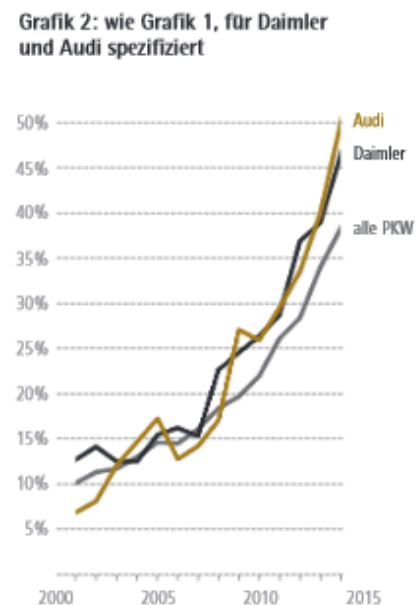
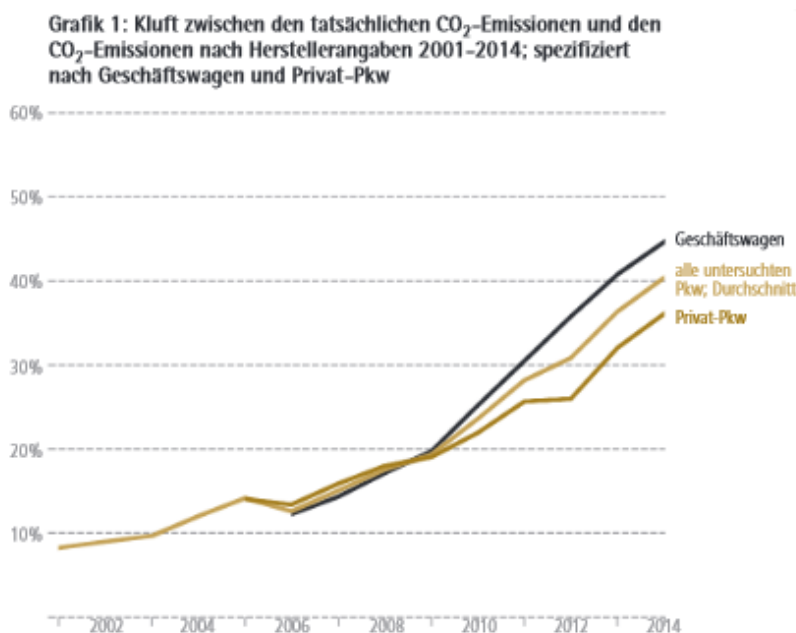


## VW-Diesel-Betrug? – Autoindustrie-Skandal!

Die Debatte zu VW und Diesel verstellt den Blick. Deshalb schweigen die Bosse der anderen Autokonzerne. Sie sind nicht nur die sprichwörtlichen Krähen, die der im Scheinwerferlicht stehenden Krähe VW kein Auge aushacken. Ihnen ist auch bewusst, dass der aufgedeckte flächenhafte Betrug bei VW sich zu einem Flächenbrand für die Weltbranche Autoindustrie ausweiten könnte.

Warum? Nun, dasselbe engagierte Institut ICCT (International Council on Clean Transportation), das den VW-Diesel-Betrug öffentlich machen konnte, deckt seit mehreren Jahren einen weit umfassenderen Betrug auf. Ein Betrug, über den kaum berichtet, der gewissermaßen mit dröhnendem Schweigen begleitet wird. Alle Leute mit Kraftfahrzeugbrief wissen: Die offiziellen Angaben zum Spritverbrauch liegen unter dem realen Verbrauch. Doch das ICCT – und daran anknüpfend die Deutsche Umwelthilfe (DUH) – gehen weiter. Aufgedeckt wird, dass die Lücke zwischen den offiziellen Angaben und dem tatsächlichen Spritverbrauch von Jahr zu Jahr größer wird. Diese Schere öffnet sich insbesondere seit die EU erste verpflichtende Vorgaben zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Pkw beschloss. Zuvor gab es – großzügig ignorierte – „Selbstverpflichtungen“ der Autobranche. Dabei ist wichtig zu wissen: Anders als im Fall der bei Dieselgate entscheidenden Stickoxid-Emissionen (NO<sub>x</sub>) entwickeln sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen exakt parallel mit dem Kraftstoffverbrauch.<sup>1</sup>

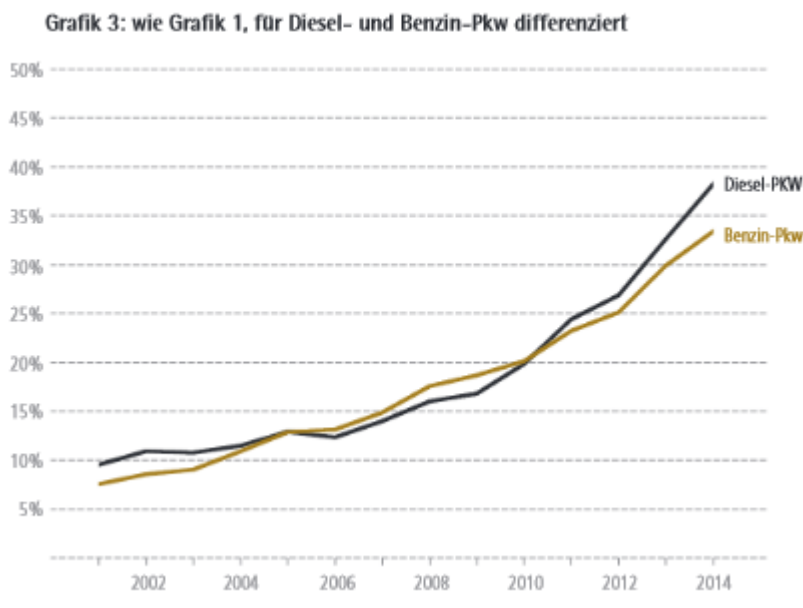


Die Scheren-Entwicklung wird in drei Grafiken dargestellt und sieht im Grundsatz wie folgt aus: Vor knapp 15 Jahren lag der reale Verbrauch eines durchschnittlichen Pkw – und damit die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen – um rund acht Prozent über den Angaben der Hersteller. Bis 2014 stieg diese Diskrepanz auf rund 40 Prozent. Wenn also 2001 ein Hersteller einen Spritverbrauch von 7,5 Liter Benzin im Durchschnitt angab, so schluckte der Motor im tatsächlichen Straßenverkehr 8,1 Liter auf

<sup>1</sup> Die NO<sub>x</sub>-Emissionen steigen, wenn die Motoren besonders sparsam werden. Sie können dann teilweise über die Abgasreinigung (u.a. Katalysatoren) weggefiltert werden.

100 km Distanz (plus 8% von 7,5 = 0,6). Wenn der gleiche Hersteller heute einen Verbrauch von 5,8 Liter auf 100 km nennt, dann liegt der reale Verbrauch ebenfalls bei 8,1 Liter (40% von 8,1 = 2,3).

Es handelt sich bei dieser wachsenden Kluft um einen Durchschnittstrend. Bei Diesel-Pkw und bei Geschäftswagen ist die Schere noch mehr geweitet. Bei kleineren und bei privat genutzten Autos ist sie etwas kleiner (Grafiken 1 und 3).<sup>2</sup> Besonders springt ins Auge, dass die teuren Mittelklassewagen (z.B. Pkw von Daimler und Audi, aber auch von BMW) sehr große Divergenzen aufweisen (Grafik 2).



2

Wie erklären die Betroffenen die Diskrepanz? Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA): „Die Laborsituation (gemeint: Prüfstand) unterscheidet sich von der realen Fahrsituation. Auf der Straße haben Sie Staus, unterschiedliche Witterungsbedingungen und Steigungen. Da gibt es halt mal niedrige, mal höhere Werte, je nach dem, wie Sie fahren.“ Kurz gesagt: Schuld sind die Fahrer! Die zwei Nachfragen, die der Interviewer hätten stellen müssen, lauten: Warum werden Staus, unterschiedliche Witterung und Steigungen in dem Zyklus, der auf dem Prüfstand gefahren wird, nicht angemessen berücksichtigt? Warum steigt die Diskrepanz zwischen den offiziellen Werten und dem realen Verbrauch im Straßenverkehr von Jahr zu Jahr?<sup>3</sup>

Die ICCT-Ergebnisse lassen nur den Schluss zu: Die Autoindustrie betrügt die Öffentlichkeit von Jahr zu Jahr mehr, auch wenn sie dabei möglicherweise nicht immer gegen Gesetze und Verordnungen verstößt.

Bleibt die Frage: Wie kamen die Ergebnisse, die im Übrigen alle Hersteller – auch solche mit Firmensitz in den USA – in ähnlicher Weise treffen, zustande? Antwort: Es handelt sich um die

<sup>2</sup> Die Differenz zwischen dem höheren Verbrauch bei Geschäftswagen und dem niedrigeren bei Privat-Pkw erklärt sich dadurch, dass letztere eher sparsam und erstere eher „sportlich“ gefahren werden. Der Sprit bei Geschäftswagen wird vom Unternehmen bezahlt.

<sup>3</sup> Interview in Süddeutsche Zeitung vom 11. November 2015. Am 2. November 2015 gab es im Verkehrsausschuss des Bundestags eine Dieselgate-Anhörung. Der VDA-Vertreter erklärte den Sachverhalt dort wie folgt: „Das Nutzungsverhalten des Autofahrers wirkt sich erheblich auf Verbrauch und Emissionen aus. Wer viel im Gebirge (!) unterwegs ist, öfters einmal schneller auf der Autobahn fährt oder viele Komfortfunktionen nutzt, der verbraucht eben mehr als andere. ‚Den‘ einen Fahrzeugverbrauch gibt es auf der Straße nicht.“ (Dr. Ulrich Eichhorn; Protokoll Verkehrsausschuss d. Bundestags vom 2.11.2015).

systematische Auswertung von Daten, die in Europa von bekannte Motorzeitingen mit eigenen Testfahrten und durch Unternehmen, die das „Flottenmanagement“ von Dienstwagen bilanzieren, über einen langen Zeitraum gesammelt und dokumentiert wurden. Die Studie fasst die Daten von insgesamt rund 600000 Pkw zusammen, resultierend aus insgesamt 11 unterschiedlichen Einzelstudien und Datensammlungen.<sup>4</sup> Sie ist damit in jedem Fall repräsentativ und überzeugend.

Die Studie lässt drei Schlussfolgerungen zu. Erstens entzieht die Autoindustrie mit der belegten systematischen Verfälschung den Staaten dutzende Milliarden Euro jährlich. Allein im Fall der Niederlande, wo es eine entsprechende Hochrechnung gibt, beträgt der auf diese Weise zustande kommende Steuerausfall 3,4 Milliarden Euro pro Jahr. Zweitens erleiden die Pkw-Halter durch dieses „Lügen wie gedruckt“ deutliche Verluste. Laut ICCT zahlt ein durchschnittlicher Pkw-Fahrer im Jahr 430 Euro mehr als im Fall eines Spritverbrauchs wie vom Hersteller angegeben. Vor allem aber und drittens verschwindet auf diese Weise der gesamte Beitrag zum Klimaschutz, von dem die Autoindustrie seit mehr als einem Jahrzehnt spricht. Bislang argumentierte diese, es sei in Europa seit 2002 bei einem durchschnittlichen Neuwagen zu einem Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 27 Prozent gekommen; die Emissionen je Pkw seien von 170 Gramm CO<sub>2</sub> je km auf 123 Gramm CO<sub>2</sub> gesunken. Laut ICCT-Rechnung gab es jedoch lediglich eine Reduktion von acht Prozent (auf 168 g/km). Berücksichtigt man die weiter deutlich vergrößerte Pkw-Flotte, so gab es selbst in Europa keinen Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs; und weltweit einen fortgesetzten massiven Anstieg.

Wohlgemerkt: Bei VW-Dieselgate geht es um acht Millionen Pkw einer einzelnen, wenn auch weltweit führenden Automarke und um deutlich höhere – stark gesundheitsschädigende – Stickoxidemissionen als offiziell angegeben. Im Fall der von Jahr zu Jahr größer werdenden Kluft zwischen dem offiziell ausgewiesenen Spritverbrauch bzw. den offiziell angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den tatsächlichen Werten geht es um die Weltflotte Pkw, um jährlich rund 75 Millionen produzierte Neufahrzeuge und um einen Beitrag des Straßenverkehrs zur Erderwärmung, der bis zu 50 Prozent höher liegt als offiziell ausgewiesen.

Angaben nach: White Paper, From Laboratory to Road. A 2015 Update of official and “real world” fuel consumption and CO<sub>2</sub> values for passenger cars in Europe, Verfasser: Uwe Tietge, Nikiforos Zacharof, Peter Mock, Vicente Franco, John German, Anup Bandivadekar (alle ICCT), Norbert Ligterink (TNO) und Udo Lambrecht (IFEU). Siehe [www.theicct.org](http://www.theicct.org)

---

<sup>4</sup> Es handelt sich um die Daten von den folgenden Unternehmen bzw. Publikationen: Spritmonitor.de (Deutschland), Travelcard (Niederlande), LeasePlan (Deutschland), Honestjohn.co.uk (Großbritannien), Cleaner Car Contracts (Niederlande), AUTO BILD (Deutschland), WhatCar? (Großbritannien), auto motor sport (Deutschland), auto motor sport (Schweden), km77.com (Spanien) und TCS (Schweiz). An Leaseplan ist die Volkswagen AG zu 50% beteiligt. Laut Berechnung dieses Unternehmens, das den Flottenverbrauch jährlich 15000 Pkw untersucht, lag der reale Verbrauch im Jahr 2014 um 39% über dem Verbrauch, den die jeweiligen Pkw-Hersteller angaben.