

SPERRFRIST: 6. November 2017, 00:01 MEZ

Unterschied zwischen offiziellem und realem Kraftstoffverbrauch für neue Pkw in Europa höher als jemals zuvor

Der reale Kraftstoffverbrauch neuer Pkw liegt heute durchschnittlich um 42 Prozent höher als der von den Fahrzeugherstellern angegebene Testverbrauch. Auf Autofahrer kommen damit Mehrausgaben für Sprit in Höhe von rund 400 Euro pro Jahr zu. Die Kluft zwischen offiziellem und tatsächlichem Verbrauch ist dabei so groß wie noch nie: Noch vor zehn Jahren betrug die Differenz zwischen dem von den Herstellern veröffentlichten und dem real gemessenen Verbrauch nur etwa 15 Prozent. Gleichzeitig gibt es erste Anzeichen dafür, dass sich der jährliche Anstieg der Diskrepanz verlangsamt.

Zu diesen Schlussfolgerungen gelangt eine heute in Berlin vorgestellte Studie der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT).

Der neue Bericht – eine gemeinsame Untersuchung von ICCT sowie der Niederländischen Organisation für Angewandte Wissenschaftliche Forschung (TNO) – beschreibt das kontinuierliche Auseinanderdriften von offiziellen und realen Verbrauchswerten mit Hilfe umfassender statistischer Analysen.

„Wir haben die Daten für etwa 1,1 Millionen Fahrzeuge aus acht europäischen Ländern untersucht und sämtliche Datenquellen bestätigen, dass die Lücke zwischen dem von Herstellern veröffentlichten Kraftstoffverbrauch und dem tatsächlich vom Kunden festgestellten Verbrauch einen neuen Höchststand erreicht hat“, sagt Uwe Tietge, ein ICCT-Forscher und einer der Autoren der Studie. „Als wir unsere Studie im Jahr 2013 zum ersten Mal veröffentlichten, lag die Diskrepanz noch bei etwa 25 Prozent. Heute sind es bereits 39 Prozent für neu auf den Markt kommende Privatfahrzeuge und mehr als 45 Prozent für neue Firmenfahrzeuge.“ Zum ersten Mal sehen die ICCT-Forscher jedoch Anzeichen dafür, dass sich der jährliche Anstieg der Diskrepanz verlangsamt, vor allem für Firmenfahrzeuge. „Es ist jedoch noch zu früh, um wirklich sagen zu können, ob die Lücke zwischen offiziellen und realen Verbrauchswerten kleiner wird,“ betont Uwe Tietge.

Die Untersuchung beruht auf Daten von 14 unterschiedlicher Quellen: der Webseiten Spritmonitor.de (Deutschland), honestjohn.co.uk (Großbritannien) und Fiches-Auto.fr (Frankreich), Leasingfirmen wie LeasePlan (Deutschland), Travelcard (Niederlande),

Cleaner Car Contracts (Niederlande und Belgien) und Allstar (Großbritannien), Automagazinen wie AUTO BILD (Deutschland), auto motor sport (Deutschland und Schweden), km77.com (Spanien), des Testinstituts Emissions Analytics (Großbritannien), sowie Messdaten des Fahrzeugclubs TCS (Schweiz).

Der Kraftstoffverbrauch von Pkw wird unter einheitlichen Bedingungen in Testlabors ermittelt. Seit September 2017 gilt für neue Fahrzeugtypen ein neues Testverfahren, der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP). Von September 2018 wird das neue Testverfahren für alle neuen Pkw zur Pflicht werden. Die ICCT-Forscher erwarten, dass das der WLTP die realen Fahrbedingungen genauer widerspiegelt und dabei helfen wird, die Diskrepanz zwischen offiziellen und realen Verbrauchswerten in etwa zu halbieren. „Gleichzeitig gibt es jedoch auch Schlupflöcher in der neuen Regulierung,“ warnt Dr. Mock, Geschäftsführer von ICCT in Europa. „Weitere Schritte sind daher nötig, um ein erneutes Auseinanderdriften von Labor- und Alltagswerten zu verhindern.“ Hierzu gehört insbesondere die Einführung von Straßentests unter realen Fahrbedingungen, wie es sie heute schon für Schadstoffemissionen gibt, nun auch für CO₂ und Kraftstoffverbrauch. Zudem bedarf es systematischer Nachtests von Serienfahrzeugen durch unabhängige Stellen und eine verbindliche Obergrenze für die erlaubte Abweichung zwischen den Alltagswerten und im WLTP gemessenen Laborwerten.

Eine gleichzeitig veröffentlichte Studie des ICCT untersucht erstmals die Abweichung zwischen offiziellen und realen CO₂ und Kraftstoffverbrauchswerten Weltregionen außerhalb Europas und stellt fest, dass es auch China, Japan und den USA Abweichungen zwischen den Herstellerangaben und den realen Alltagserfahrungen der Kunden gibt. „Allerdings ist der Anstieg der Diskrepanz zwischen Labor- und Alltagswerten in Europa am ausgeprägtesten,“ sagt Dr. Mock. Die USA dagegen zeigen, wie ein umfassender Mix aus Politikinstrumenten ein Auseinanderdriften der Angaben verhindern kann. „In den USA werden schon seit Jahren in großem Stil unabhängige Nachtests von Serienfahrzeugen durchgeführt,“ sagt ICCT-Forscher Uwe Tietge. „Es ist daher keine Überraschung, dass die Abweichung zwischen offiziellen Angaben und realen Werten in den USA deutlich niedriger ist als in Europa. Die Kraftstoffverbrauchswerte, welche in den USA für die Kundeninformation verwendet werden, liegen tatsächlich sogar sehr nahe an den realen Alltagserfahrungen eines durchschnittlichen Fahrers.“

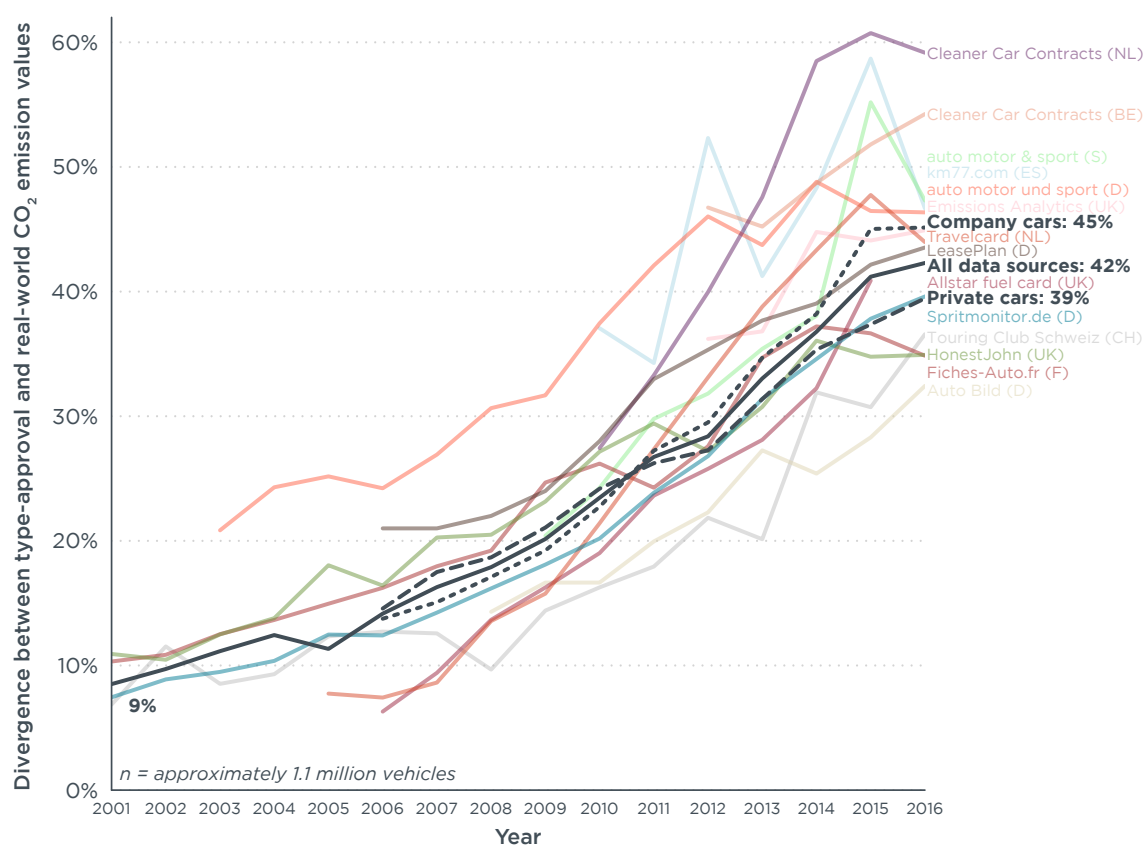
Am 8. November wird die Europäische Kommission einen Gesetzesvorschlag vorlegen, um die CO₂-Emissionen neuer Pkw und Lieferwagen im Zeitraum 2020 bis 2030 zu reduzieren. Bislang bleibt unklar, ob die neue Regulierung auch Elemente beinhaltet wird, um die Abweichung zwischen Labor- und Alltagswerten für CO₂ und Kraftstoffverbrauch in Zukunft zu verringern und eine reale Reduktion der CO₂-Emissionen sicherzustellen.

From laboratory to road – A 2017 update of official and “real-world” fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe

PDF zum Download: <http://www.theicct.org/publications/laboratory-road-2017-update>

From laboratory to road international: A comparison of official and real-world fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe, the United States, China, and Japan

PDF zum Download: <http://www.theicct.org/publications/laboratory-road-int>



Datenpunkte für Linie “alle Datenquellen”:

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
9%	10%	11%	12%	11%	14%	16%	18%	20%	23%	27%	28%	33%	37%	41%	42%

Der International Council on Clean Transportation (ICCT) ist eine gemeinnützige und unabhängige Forschungsorganisation mit Schwerpunkt Fahrzeugtechnologien und deren Auswirkungen auf Luftqualität und Klima. Der wissenschaftliche Beirat des ICCT setzt sich zusammen aus Behördenvertretern und unabhängigen Verkehrsexperten der wichtigsten Fahrzeugmärkte weltweit. ICCT wurde 2005 gegründet und beschäftigt heute 40 Mitarbeiter in verschiedenen Ländern. Seit 2012 ist die Organisation mit einem Büro in Berlin vertreten. ICCT wird finanziert durch private Stiftungen, darunter die ClimateWorks Stiftung in den USA und die Stiftung Mercator in Deutschland.

Ansprechpartner:

Dr. Peter Mock

Geschäftsführer ICCT Europe

Neue Promenade 6, 10178 Berlin

Tel.: +49 (30) 847129-102

Email: peter@theicct.org