

BUND-Kurzinfo

Fahrzyklus und Verbrauchsermittlung

Infos zur Ermittlung der offiziellen Verbrauchsangaben von Pkw
Im Vergleich: NEFZ und WLTP

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

28.05.2014

Einleitung

Nahezu jede*r Autobesitzer*in kennt das: Der tatsächliche Verbrauch des Fahrzeugs liegt über den Angaben mit denen der Autohersteller in der Werbung, aber auch im Handel seine Fahrzeuge anpreist. Teilweise liegen Angabe und Wirklichkeit so weit auseinander, dass es an Betrug grenzt; eine Verbraucher*innentäuschung ist es in jedem Falle.

Der Automobilclub von Europa (ACE) hat 2013 in einer selbst durchgeführten Versuchsreihe Abweichungen von bis zu 38% festgestellt. Bei einem BMW 520d bedeutet das einen Mehrverbrauch von 1,7 Litern auf 100km oder zusätzliche 45g/km CO₂.

Durchschnitt beträgt die Abweichung zwischen offiziellen CO₂-Emissionen und realen Emissionen der Pkw in Deutschland laut Öko-Institut 20%.

Wie kommt es nun, dass die Angaben der Hersteller soweit von der Realität abweichen?

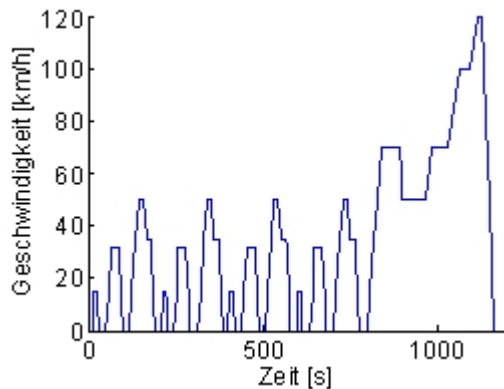
Viele Schlupflöcher bei der Verbrauchsermittlung

Im Jahr 1992 hat die Europäische Union einen Zyklus zur Verbrauchsermittlung aus der Taufe gehoben. Der so genannte *Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ)* sollte eine einheitliche Ermittlung der fahrzeugspezifischen Emissionen und des Verbrauchs ermöglichen und dadurch gleichzeitig eine bessere Vergleichbarkeit der Fahrzeuge untereinander erlauben. Bereits 2007 wurde aber in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegt, dass der NEFZ angepasst oder ersetzt werden soll, um zu gewährleisten, dass die bei der *Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen*. Sprich, dass die Angaben über Verbrauch und CO₂-Ausstoß realistischer abgebildet werden.

Von 2008 an wurde auf UN/ECE-Ebene an einem neuen, realistischeren und weltweit einheitlichen Zyklus, dem *Worldwide Light Duty Test Procedure (WLTP)* gearbeitet. Dieser liegt seit Anfang 2014 vor und sollte schnellstens in geltendes europäisches Recht umgewandelt werden. Die deutschen Vertreter haben bei der Abstimmung auf UN-Ebene klar für die Einführung des WLTP gestimmt.

NEFZ (*Neue Europäische Fahrzyklus*)

Dieser Zyklus war schon bei seiner Ausarbeitung fernab jeder Realität. Der genormte Fahrzyklus wird auf einem Rollenprüfstand gefahren und dauert nur knapp 20 Minuten. Eine echte Straße bekommt das Auto nicht zu sehen. Bei erlaubten 30°C Umgebungstemperatur werden 13 Minuten Stadt- und knapp 7 Minuten Überlandfahrt simuliert. Für die Beschleunigung von 0 auf 50 km/h stehen 26 Sekunden zur Verfügung, ein völlig praxisfremder Wert, Geschwindigkeiten über 120 werden nicht gefahren. Für Deutschland mit seinen vielen Autobahnkilometern ohne generelles Tempolimit treffen diese Rahmensetzungen noch weniger zu, als für andere Länder.



Geschwindigkeiten beim 20 minütigen NEFZ Quelle: Wikipedia

Neben den unrealistischen Bedingungen und Abbildung der Fahrleistungen gibt es noch einige legale Möglichkeiten den Normverbrauch im NEFZ zu schönen. In einer 2013 von *Transport & Environment (T&E)* veröffentlichten Studie werden einige dieser legalen Tricks aufgeführt. Dazu gehören:

- Keine Nachladung der Fahrzeugbatterie während des Zyklus.
- Anpassung der Radgeometrie.
- Deutlich erhöhter Reifenluftdruck.
- Verwendung des minimalen Fahrzeuggewichtes.
- Abzug der 4%igen Toleranz auf den Messwert.
- Anpassung der Motorsteuerung.

WLTP (*Worldwide Light Duty Test Procedure*)

Dieser neue Zyklus soll für eine weltweit einheitliche Verbrauchsermittlung und gleichzeitig für realistischere Werte sorgen. Er unterscheidet sich sowohl in Verfahren als auch im eigentlichen Fahrzyklus vom NEFZ-Verfahren. Es werden realistischere Bedingungen geschaffen. So wird z.B. die Umgebungstemperatur auf maximal 23°C gesenkt, das tatsächliche Fahrzeuggewicht besser berücksichtigt, es werden 130 statt bisher 120 km/h gefahren und die Fahrzeuge beschleunigen realitätsnäher. Das Problem einiger legaler Tricks wie dem erhöhten Reifendruck und die Anpassung der Motorsteuerung bestehen aber weiterhin.

Näher an der Realität durch die Einführung des WLTP?

Nach einem Beschluss des EU-Umweltausschusses soll der WLTP ab dem Jahr 2017 den NEFZ ablösen. Zunächst für die Typgenehmigung neu auf den Markt kommender Pkw, ab 2018 dann für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.

Die Lobbyisten der Autohersteller laufen gegen diesen Beschluss allerdings Sturm und wollen eine Einführung auf das Jahr 2020 oder später verschieben. Argument ist eine befürchtete Erhöhung der dann anzugebenden Normverbräuche um bis zu 25%.

Das setzt aber voraus, dass nicht nur der NEFZ durch den WLTP ersetzt wird, sondern auch alle oben angeführten Tricks bei der Verbrauchsermittlung ausgemerzt würden. Dann entspräche der Normverbrauch in der Höhe dem Verbrauch, der auch unter realen Bedingungen auf der Straße bei normaler Fahrweise erreicht wird.

Um diese deutlich realistischeren Verbrauchsangaben zu verhindern wird auch heftig um eine mögliche Umrechnung der im NEFZ ermittelten Werte in den WLTP gefeilscht. Der so

genannte Korrelationsfaktor soll dafür sorgen, dass der aktuell verbindliche Wert von 95g/km CO₂ im Schnitt aller in Europa 2021 zugelassenen Pkw nachträglich verwässert wird. Die Automobilindustrie wünscht sich einen Wert von 100 oder sogar 105 Gramm in 2021. Ansonsten würden, so das Argumente der Autolobby, die Minderungsanforderungen zu hoch ausfallen und Arbeitsplätze in Deutschland gefährden. Die Automobilindustrie fordert also bereits jetzt wieder Zugeständnisse bei den erst Anfang 2014 auf EU-Ebene beschlossenen Grenzwerten. Dabei waren diese im Bewusstsein beschlossen worden, dass der Fahrzyklus 2017 verändert wird. Die Automobilindustrie fordert demnach Erleichterungen, weil ihre offiziellen Verbrauchsangaben in den letzten 20 Jahren durch die legalen und illegalen Tricks immer weiter nach unten gedrückt wurden.

Wie der Staat bei der Umstellung auch steuerrechtlich reagieren muss

Realistischere Verbrauchsangaben entlasten die Umwelt, weil sie den Verbraucher ehrlich informieren und Mehrverbräuche nicht mehr verschleiert werden. Die damit einhergehende CO₂-Mehrbelastung ist auch steuerpolitisch höchst relevant. Die Umstellung auf den WLTP wird auch eine Anpassung der Kfz-Steuer bedingen. Dabei muss die Politik die Chance nutzen, frühzeitig nachzusteuern und darf nicht einfach die CO₂-Werte, die nach altem und neuem Fahrzyklus ermittelt wurden gegeneinander aufrechnen.

Etwa 8,5 Milliarden Euro wurden in Deutschland 2013 durch die Kfz-Steuer eingenommen. Ungefähr ein Drittel resultiert dabei aus der Hubraum- und zwei Drittel aus der CO₂-Komponente. Eine Bemessung der Kfz-Steuer auf der Basis des realen Verbrauchs könnte bei ähnlichen Steuersätzen somit zukünftig zu Steuermehreinnahmen von rund einer Milliarden Euro pro Jahr führen.

Die Einführung des WLTP sollte auch als Anlass für eine Reform der Kfz-Steuer insgesamt genommen werden, die hoch emittierende Fahrzeuge deutlich mehr belastet als kleine und sparsame.

Forderungen

Es gibt eine Vielzahl von Mängeln am aktuellen Fahrzyklus, dem NEFZ. Mit der Umstellung auf den neuen Zyklus WLTP wird die Möglichkeit gegeben, diese Mängel abzustellen. **Dazu bedarf es aber neben einer Reform des Zyklus auch die Verbesserung des gesamten Verfahrens.** Nur dadurch könne die legalen Tricks ausgemerzt werden.

Der von der EU eingeführte Grenzwert von 95g/km CO₂ in 2021 darf nicht ausgehebelt werden. Im Gegenteil, wir brauchen für das Erreichen der Klimaziele schnellstens ambitionierte Grenzwerte für 2025 und 2030. Schließlich stand bei den Verhandlungen um die Grenzwerte, die Reform des Fahrzyklus schon fest und der Wert von 95 Gramm wurde mit einer tatsächlichen Spriteinsparung begründet. Der Wert von 95g/km muss auch mit der WLTP erreicht werden, eine Aufweichung durch Umrechnung darf es nicht geben.

Die Bundesregierung muss sich für eine Einführung des WLTP ab 2017 und das gleichzeitige Schließen aller legalen und illegalen Schlupflöcher im Verfahren der Verbrauchsermittlung einsetzen. Nur so kann die Automobilindustrie zu einer wirklichen Verbrauchsminderung bei Pkw gebracht werden, die Umwelt entlastet und die

Verbrauchertäuschung gestoppt werden. Auf UN-Ebene hat die Bundesregierung ja bereits für die Einführung des WLTP gestimmt.

Eine parallele Existenz von NEFZ und WLTP mit einem Umrechnungsfaktor halten wir für nicht zielführend. Eine Korrelation ist unserer Meinung nach nicht notwendig.

Der BUND fordert mittelfristig die Messung von Realemissionen. Verbrauchswerte dürfen zukünftig nicht mehr unter Laborbedingungen ermittelt werden, sondern müssen real auf der Straße ermittelt werden. Ein solches Verfahren wird für Luftschadstoffe wie NOx bereits 2017 EU-weit verpflichtend eingeführt. Idealerweise sollte bei solchen Verfahren staatliche Kontrollorgane miteinbezogen werden.

Kontakt:

BUND e.V.
Am Köllnischen Park1
10179 Berlin

Jens Hilgenberg
Mitarbeiter Verkehrspolitik
Tel. 030/27586-467
Mail: jens.hilgenberg@bund.net

Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
Tel. 030/27586-435
Mail: werner.reh@bund.net