

In Deutschland wird Verbraucherschutz großgeschrieben ... zumindest dann, wenn keine mächtigen Lobbys dies verhindern. So rühmt sich Bundesagrarminister Schmidt damit, die „verunsicherten Verbraucher“ vor „komplett irreführenden“ Produktbezeichnungen beschützen zu wollen. Es geht um vegetarische Produkte, deren Namen an Fleischgerichte erinnern, wie beispielsweise die „vegane Currywurst“. Na da hat der normale Deutsche ja noch mal Glück gehabt – nicht auszudenken, was passieren könnte, wenn er unbedarft in eine Tofu-Bulette beißt. „Was draufsteht, muss auch drin sein“, so der Minister. Sein Parteifreund Dobrindt aus dem Verkehrsressort dürfte sich bei derlei Verbraucherschutz-Aktionismus wohl eher wegducken. Denn für die Autos auf Deutschlands Straßen gelten andere Regeln. Der Kraftstoffverbrauch und die damit zusammenhängenden CO₂-Emissionen scheinen nämlich eher eine Phantasieangabe zu sein, wie eine [aktuelle Publikation des ICCT](#) abermals belegt. **Im Schnitt liegt der reale Verbrauch um 42% höher als der Wert, der in den Hochglanzprospekten der Hersteller aufgeführt ist.** Doch hier wird der Verbraucherschutz plötzlich ganz kleingeschrieben. Von **Jens Berger**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/170907_Warum_eigentlich_nur_noch_Diesel_Skandal_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Der „Diesel-Skandal“ ist wohl das Thema des Jahres. Sogar im TV-Duell der beiden Kanzlerkandidaten spielten die Stickstoffoxid-Emissionen moderner Dieselfahrzeuge eine zentrale Rolle. Es geht um mögliche Fahrverbote und Auswirkungen auf die Gesundheit. Das ist jedoch für viele Bürger sehr abstrakt und einige wännen die deutsche Automobilbranche gar bereits als Opfer übereifriger Grünfinken, die dem Deutschen sein Lieblingsspielzeug madig machen wollen. Dementsprechend ist auch der Elan der Politik, den Automobilherstellern endlich mal ordentlich auf die Finger zu klopfen, komplett erstarrt – ob er denn je abseits wolkiger Empörungsrhetorik vorhanden war, ist freilich eine weitere Frage.

Eigentlich sollte nun auch fast alles zum Diesel- oder Abgas-Skandal [gesagt sein](#). Über die sehr theoretische Debatte rund um Stickstoffoxide, Harnstoff, vielleicht zu niedrige Grenzwerte, mögliche Gesundheitsschäden und Betrugssoftware geht dabei ein eigentlich sehr zentraler Punkt der Debatte vollkommen aus dem Blickwinkel: Es geht bei den falschen Messwerten aus dem Labor ja keineswegs „nur“ um die Stickstoffoxide. Wesentlich wichtiger sind die ebenfalls massiv abweichenden Werte für die Kohlendioxidemissionen.

Die hängen nämlich direkt mit dem Kraftstoffverbrauch zusammen, der von den Herstellern massiv zu niedrig angegeben wird. Und hier treffen sich gleich mehrere Themen:

- **Umwelt-/Klimaschutz:** 12% der gesamten CO₂-Emissionen der EU stammen von Personenkraftwagen.
- **Verbraucherschutz:** Wenn Hersteller Verbrauchs- und Emissionswerte angeben, die massiv von den Werten abweichen, die ein Produkt erzielt, so ist dies ein Betrug am Verbraucher.
- **Steuerpolitik:** Da die KFZ-Steuer direkt an die CO₂-Emissionen gekoppelt ist, entgehen dem Bund mindestens 200 Millionen Euro Steuereinnahmen pro Jahr.
- **Internationale Verträge:** Die EU hat diverse Klimaschutzabkommen ratifiziert und die Automobilindustrie verpflichtet, den CO₂-Ausstoß auf verschiedene Grenzwerte zu senken. Wenn die Messwerte falsch sind, heißt dies auch, dass die EU vertragsbrüchig ist.



Quelle: The ICCT

Unsere Autos werden immer spritsparender und sauberer. So vermelden es zumindest die Hersteller. Doch dieser Satz sollte eigentlich mit einem großen Fragezeichen versehen werden. Richtig ist, dass die Motoren von Serie zu Serie effizienter werden. Gleichzeitig werden die Autos jedoch immer größer und schwerer und haben immer mehr Zubehör an Bord, das den Verbrauch in die Höhe treibt. Um dennoch auf dem Papier immer niedrigere Verbrauchswerte zu generieren, scheinen die Hersteller es mit den echten Messwerten immer ungenauer zu nehmen. **Während die Herstellerangaben 2001 nur um rund 9% von den real gemessenen Werten abwichen, beträgt die durchschnittliche Differenz heute ganze 42%.** Und dieser Wert basiert auf mehr als einer Million Datensätzen aus 13 verschiedenen Datenquellen – angefangen bei den Testreihen von Automobilklubs und -zeitschriften bis hin zu Vergleichsportalen wie spritmonitor.de. Aus diesen Daten geht hervor, dass die Differenz zwischen den Herstellerangaben und dem realen Verbrauch massiv ist und von Jahr zu Jahr höher wird. Dieses „Phänomen“ betrifft wohlweislich nicht nur Diesel-Fahrzeuge, sondern mindestens genau so stark auch Benziner.



Konkret greifbar machen lässt sich die Problematik über Stichproben. Nehmen wir doch einmal den aktuellen 1,8-Liter-Benziner der Mercedes-Benz C-Klasse. Dieser wird vom Hersteller mit einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 5,0 Litern auf 100 Kilometer beworben. Auf der Straße wird dieser Wert jedoch noch nicht einmal im Ansatz eingehalten. Bei den Werten des [Vergleichsportals Spritmonitor.de](http://Vergleichsportals.Spritmonitor.de) fangen die Verbrauchswerte vielmehr erst bei 6,2 Liter an und betragen im Schnitt 8,1 Liter auf 100 Kilometer. **Dies ist eine Abweichung von 61%!** Stellen Sie sich doch einmal vor, eine Brauerei würde ihre 0,33-Liter-Bierflaschen nur noch mit 0,22 Liter Bier befüllen. BILD und CSU wären sicher empört. Bei Autos des Premium-Herstellers Mercedes-Benz ist derlei Etiketten-Swindel offenbar geduldet.



Ein ähnliches blamables Bild liefert die Konkurrenz. Der 1,8-Liter-Diesel aus der aktuellen 3er-Reihe von BMW wird mit einem Normverbrauch von 4,0 bis 4,4 Liter auf 100 Kilometer beworben, verbraucht auf der Straße jedoch im Schnitt 5,9 Liter. Auch hier beträgt die Abweichung fast 50%. Diese Abweichung macht sich übrigens auch ganz massiv im Steuersäckel bemerkbar. Heute zahlt der Besitzer eines BMW 318d 193 Euro KfZ-Steuer pro Jahr. Nach den realen Werten müsste er jedoch 299 Euro zahlen. Doch seltsamerweise scheint das Bundesfinanzministerium diese „Beihilfe zum Steuerbetrug“ nicht sonderlich zu interessieren.

Überhaupt scheint das Thema wie von magischer Hand aus der politischen Debatte gestrichen worden zu sein. Das politische und publizistische Deutschland echauffiert sich stattdessen oberflächlich über die im Vergleich dazu eher unwichtigen Stickoxidwerte – wohlwissend, dass hier am Ende der Debatte wohl am ehesten die Grenzwerte an die realen Emissionen angepasst werden. Der Kraftstoffverbrauch macht sich jedoch in barer Münze bezahlt und dürfte für die allermeisten Bürger daher einen höheren Stellenwert einnehmen.

Nehmen wir den C180 von Mercedes und eine Fahrleistung von 20.000 Kilometer pro Jahr. Nach Herstellerangaben müsste der Kunde also bei einem Benzinpreis von 1,40 Euro rund 1.400 Euro Kraftstoffkosten pro Jahr einkalkulieren. In der Realität dürften die Kosten aber eher 2.268 Euro pro Jahr betragen. Bei einer fünfjährigen Nutzung summiert sich die Differenz zwischen Theorie und Praxis schon auf 4.340 Euro. Ab welcher Summe darf man eigentlich von einem gewerbsmäßigen Großbetrug sprechen? So lange Politik und Gerichte diesem Treiben kein Ende machen, kann die Täuschung munter weitergehen.

Doch es sage niemand, dass die EU-Justiz sich nicht um die Interessen der Verbraucher kümmern würde. Erst vor wenigen Wochen wurden nämlich die Verbraucherrechte vom

EuGH massiv gestärkt. Ab jetzt dürfen nämlich rein pflanzliche Produkte nicht länger als „Käse“, „Milch“ oder „Joghurt“ [beworben werden](#). Das Aus für die Kokosmilch und den Sojakäse. Ein Glück, dass Autos keine Namen von konventionellen Agrarprodukten tragen, sonst wäre der Verbraucherschutz sicher auch hier unerbittlich!