

Wirtschaft

Neuwagen brauchen mehr Sprit als angegeben

Automobilbranche Der Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen liegt deutlich über den Versprechungen der Hersteller. Der Unterschied zwischen den Angaben der Produzenten und dem gemessenen Bedarf ist heute viermal höher als 2001.

Markus Balsler

Der Verbrauch ist heute für viele Käufer ein wichtiges Kriterium bei der Auswahl ihres Traumwagens. Doch beim Spritverbrauch – und damit auch beim Ausstoss von Treibhausgasen – liegen zwischen offiziellen Angaben und realen Werten noch immer Welten. Dies zeigt eine Studie der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT). Der reale Kraftstoffverbrauch neuer Autos liege durchschnittlich um 39 Prozent höher als der von den Herstellern angegebene Testverbrauch, teilt die Organisation, die auch an der Aufdeckung des VW-Skandals beteiligt war, mit.

Der Bericht basiert auf einer statistischen Auswertung der Daten für mehr als 1,3 Millionen Fahrzeuge aus insgesamt acht europäischen Ländern – auch aus der Schweiz. Die Daten beruhen auf den Angaben von grossen Leasingfirmen. Aber auch Informationen von Spritverbrauchsportalen und Fachmagazinen flossen in die Berechnungen ein.

Hierzulande hat der Touring-Club Schweiz (TCS) Angaben besteuert. Der TCS hat ein Dutzend der beliebtesten Neuwagen des Jahres 2017 eingehenden Tests unterzogen. Zwar ist die Anzahl der Testfahrzeuge im Vergleich zu anderen Ländern klein,



Die Abweichungen zwischen offiziellem und tatsächlichem Verbrauch sind hoch: Das spüren die Autofahrer auch finanziell. Foto: Keystone

doch an der Aussage ändert sich kaum etwas: Auch hier liegt der eigentliche Verbrauch 35 Prozent über den Herstellerangaben. Die Messung erfolge im Feld und entstehe nicht unter Laborbedingungen.

Leichte Besserung

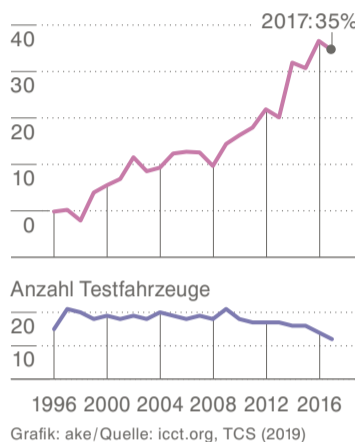
Die Folgen der Abweichungen sind gravierend. Zum einen erschweren die höheren CO₂-Werte den Kampf gegen den Klimawandel – der Verkehrssektor hinkt bei der Reduzierung der Treibhausgase ohnehin hinterher. Zum anderen entstehen da-

durch für Autofahrer Mehrausgaben, weil sie mehr Geld für den Treibstoff ausgeben.

Allerdings stellten die Prüfer in der Statistik eine leichte, aber spürbare Veränderung fest. «Zum ersten Mal, seit wir 2012 mit unserer jährlichen Auswertung der Kraftstoffverbrauchsdaten begannen, stellen wir einen leichten Rückgang der Kluft zwischen offiziellem und tatsächlichem Verbrauch fest», sagt Uwe Tietge, einer der ICCT-Forscher und Co-Autor der Studie. «Zuvor stieg die Abweichung von Jahr zu Jahr an.»

CO₂-Werte: Messungen klar über den Herstellerangaben

Abweichungen des gemessenen CO₂-Ausstosses gegenüber den Herstellerangaben (in Prozent)



1996 2000 2004 2008 2012 2016
Grafik: ake/Quelle: icct.org, TCS (2019)

Noch vor elf Jahren wichen die realen Werte um 15 Prozent ab. 2013 waren es schon 25 Prozent. Die Abweichungen zwischen offiziellem und tatsächlichem Verbrauch sind heute mehr als viermal so hoch wie noch im Jahr 2001. Weil Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxid-Emissionen eines Fahrzeugs direkt zusammenhängen, wurde somit auch nur ein Teil der auf dem Papier erbrachten CO₂-Reduktionen tatsächlich verwirklicht.

Wie überhaupt bei Nachmessungen so deutliche Unterschiede zustande kommen können,

erklären Prüfer zum grossen Teil mit Schönfärberei. Die Hauptursache der Diskrepanz sieht ICCT-Europa-Chef Peter Mock darin, dass die Autokonzerne Schlupflöcher in der Regulierung ausgenutzt hätten. So seien zahlreiche für den Prüfstand verwendete Wagen gezielt für die Testsituation optimiert. Hersteller könnten beispielsweise die Reifen eines Fahrzeugs speziell für den Test präparieren. Sie würden voll aufgepumpt, im Ofen gehärtet und das Profil abgeschliffen, damit sie kaum mehr Reibung haben. Bremsen würden gelockert. Klimaanlage und alle anderen Verbraucher könnten abgeschaltet werden.

Auf der Strasse anders

Verboten ist das nicht. Es spiegelt aber eben nicht das reale Fahrverhalten wider, warnt Mock. Auf der Strasse hätten die Fahrzeuge dann teilweise ganz andere Verbrauchswerte. Die ICCT-Forscher vermuten, dass das verstärkte öffentliche Interesse an den realen Emissionen von Fahrzeugen in der Folge des Dieselskandals zum Rückgang der Abweichung geführt habe.

In der EU müssen die CO₂-Emissionen neuer Personenwagen zwischen 2021 und 2030 um 37,5 Prozent sinken. «Der Gesetzgeber hat aus früheren Fehlern gelernt», sagt Mock. Denn die Hersteller werden ab 2021 nun

auch dazu verpflichtet, den realen Kraftstoffverbrauch und die realen CO₂-Emissionen ihrer Autos durch Verbrauchsmessgeräte zu protokollieren.

Strengere Regeln

Der Automobilherstellerverband VDA wies die Kritik zurück. Emissionswerte von Fahrzeugen im Labor und auf der Strasse seien grundsätzlich unterschiedlich. Bedingungen des realen Strassenverkehrs wie etwa Wetter, Verkehrslage oder Topografie könnten schlicht nicht getestet werden.

Zudem habe die individuelle Fahrweise einen erheblichen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. Inzwischen geltende strengere Testverfahren würden Diskrepanzen verringern. Der Verbraucher bekomme mehr Verlässlichkeit.

Der ICCT hat aber Zweifel, ob die Tricksereien wirklich aufhören. Die Umweltschützer hätten weiterhin ein «wachsames Auge» auf die Abgasmessungen der Industrie, kündigte Mock an und forderte schärfere Regeln.

Die EU-Kommission solle möglichst bald eine Methode entwickeln, um Hersteller, die sich durch unrealistisch niedrige Angaben zum Verbrauch einen Vorteil verschafften, zu bestrafen. Nur so könne es gelingen, die Abweichung zu verkleinern.

Blockchain-Anleger sollen mehr Mitspracherechte erhalten

Investieren Wer sich an Kryptofirmen beteiligt, läuft mangels Kontrollen Gefahr, viel Geld zu verlieren. Ein neues Modell will das ändern.

«Nicht mehr als ein bisschen Hoffnung.» Das erhalten heute gemäss Anwalt Christian Meisser die meisten Blockchain-Investoren für ihr Geld. Zwar gibt es als Gegenwert sogenannte Token – das sind Wertmarken, die unterschiedliche Funktionen haben können, etwa eine hauseigene virtuelle Währung. Aber nur bei erfolgreichen Projekten steigt der Wert dieser Token.

Wie bei allen Start-ups gibt es auch bei Blockchain-Projekten ein vergleichsweise grosses Risiko, dass die Geschäftsidee scheitert. Im Gegensatz zu Aktien haben Anleger, die in Token investieren, aber auch deutlich weniger Mitsprache- und Kontrollmöglichkeiten.

Mit einer Aktie ist eine Reihe von Rechten verknüpft, die das Obligationenrecht sicherstellt. So kann ein Aktionär an der Generalversammlung teilnehmen, dort sein Stimmrecht ausüben, Anträge stellen. Er kann den Geschäfts- und Revisionsbericht einsehen und Auskünfte verlangen. Und schliesslich kann er sein Recht auf Dividende und im Fall einer Liquidation auf einen Anteil am Erlös geltend machen.

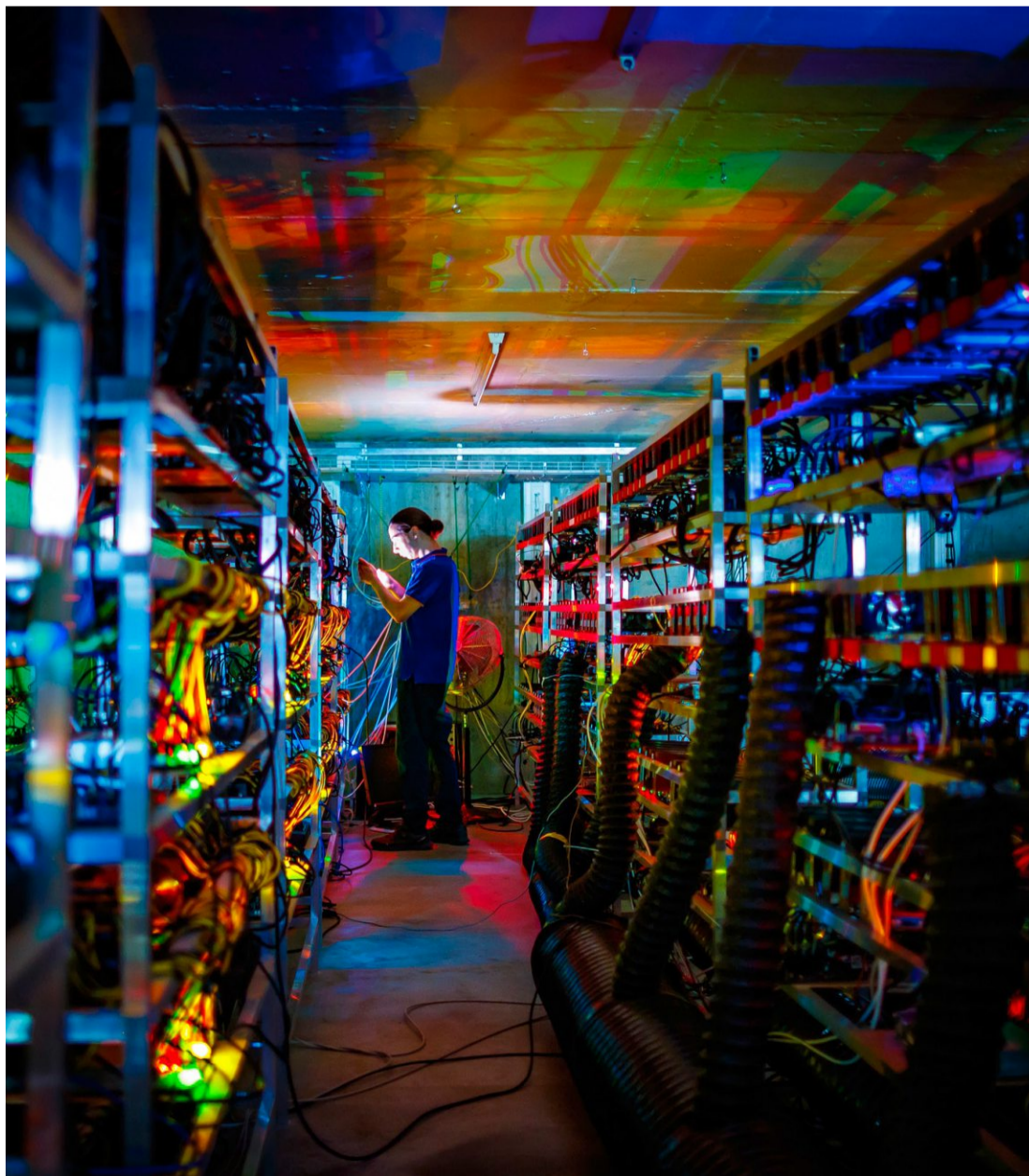
Für Token-Besitzer gilt das alles nicht. Sie müssen sich stattdessen mit dem begnügen, was Firmengründer anbieten. In der Regel erhalten sie kaum Mitspracherechte. Beim international bekannten Blockchain-Start-up Tezos beispielsweise gelten die Investoren gemäss internem Papier nur als Gönner. Der Wert des Kapitals, das die in Zug an-

gesiedelte Tezos bei Investoren weltweit gesammelt hat, liegt derzeit bei einer halben Milliarde Dollar. «Der Token kann eine Art Partizipationsschein ohne Mitspracherechte sein», sagt Reto Weber von Geissbühler Weber & Partner, einer Zürcher Firma, die Finanzdienstleister rechtlich berät.

Wenige haben Kontrolle

Zwar gründen auch Blockchain-Start-ups in der Regel eine juristische Person wie eine Aktiengesellschaft. Doch das Aktienkapital und somit der entscheidende Einfluss über die Firma wird meist nur unter Gründern aufgeteilt. «Einige wenige Personen teilen die wertvolle Substanz der Firma untereinander auf, während sich eine Vielzahl von Investoren mit oft wertlosen Token begnügen muss», sagt Markus Hartmann, Geschäftsführer bei Alethna, einer Zuger Ratingfirma, die Blockchain-Start-ups bewertet.

Aktionären ist es oft sogar möglich, Mittel aus einem Blockchain-Start-up abzuziehen, ohne dass sich die Token-Besitzer dagegen wehren können, wie Christian Meisser erläutert. So könnten die Aktionäre beschliessen, dass das Unternehmen zu einem bestimmten Preis Aktien zurückkauft. So fliesst Kapital zu einigen wenigen Aktionären, ohne dass die Investoren Einfluss haben. Mit einem Aktienrückkauf könnte den Investoren sogar eine versprochene Gewinnbeteiligung vorenthalten



Die Euphorie ist verfliegen: Eine Bitcoin-Farm, in der die digitale Währung geschürft wird. Foto: Keystone

werden, wenn freie Mittel für ein solches Programm verwendet werden. Die Token-Investoren haben kein Stimmrecht, um sich dagegen zu wehren. Und wenn ein Blockchain-Start-up scheitert, weil sich die Geschäftsidee nicht umsetzen lässt, «gibt es keine gesetzliche Verpflichtung, das geäußerte Kapital an die Token-Besitzer zurückzuzahlen», sagt Meisser.

Die starke Abwertung von Kryptowährungen hat im vergangenen Jahr bei Anlegern Spuren hinterlassen. «Der Hype hat nachgelassen, es wird viel weniger in Blockchain-Start-ups investiert», sagt Alethna-Geschäftsführer Hartmann. Es gebe zwar immer noch Investoren, «doch diese wollen heute wie Aktionäre mehr Mitsprache- und Kontrollrechte haben».

Alethna hat nun gemeinsam mit Anwalt Meisser und der Universität Zürich ein Modell entwickelt, das Token mit Aktien verknüpft. Das heisst, wer Token erwirbt, wird gleichzeitig Aktionär. So werde ein Blockchain-Start-up rechtlich zu einer üblichen Firma – mit allen gesetzlich verankerten Kontroll- und Mitspracherechten. «Wir haben auf diese Weise bereits erste Aktien ausgegeben und wollen in einem nächsten Schritt den Aktienverkauf auch für ein breites Publikum öffnen», sagt Hartmann. Heute wird er dieses Modell am Weltwirtschaftsforum in Davos vorstellen.

Bernhard Kislig