

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Steffi Lemke, Peter Meiwald, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Tatsächliche Reduktion der CO₂-Emissionswerte bei Pkw

Die Bundesregierung stuft die CO₂-Regulierung von Pkw in ihrem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 als eine der wichtigsten Maßnahmen ein, um Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu vermindern. Die europäische Regulierung der CO₂-Emissionen von Neuwagen gibt Automobilherstellern klare Ziele zur Verbrauchsreduzierung ihrer Fahrzeugflotten vor. In den Jahren 2020/2021 dürfen Neuwagen im Durchschnitt 95 g CO₂/km emittieren. Im Zeitraum der Jahre 2004 bis 2013 sind nach Angaben der Bundesregierung die durchschnittlichen zertifizierten CO₂-Emissionen neuer Fahrzeugmodelle in Deutschland von 174,9 auf 136,1 g CO₂/km zurückgegangen (vgl. Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656). Wissenschaftliche Studien weisen hingegen darauf hin, dass die reale CO₂-Verminderung wesentlich geringer ausfällt. Offen ist, auf welche Methode und Spielräume sich die EU bei einer eventuellen Umrechnung der CO₂-Grenzwerte auf einen neuen Fahrzyklus und ein neues Testverfahren festlegen wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie aussagekräftig ist nach Auffassung der Bundesregierung die Angabe, wonach die durchschnittlichen zertifizierten CO₂-Emissionen neuer Fahrzeugmodelle in Deutschland von 174,9 auf 136,1 g CO₂/km zurückgegangen sind?
2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Studie „From Laboratory to Road“ des International Council on Clean Transportation (2015), und wie bewertet sie die über Jahre zugenommene Diskrepanz von inzwischen durchschnittlich 40 Prozent zwischen offiziellen Messergebnissen beim CO₂-Ausstoß auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und den ermittelten Realverbräuchen auf der Straße (www.handelsblatt.de vom 28. September 2014 „Studie: Hersteller schummeln bei Angaben zum Spritverbrauch“; www.theicct.org „From laboratory to road“)?
3. Kann die Bundesregierung Aussagen zur realen Verbrauchsreduzierung treffen, und wenn ja, von welchen realen Verbrauchsreduzierungen bzw. welcher realen CO₂-Verminderung bei Neuwagen in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren geht die Bundesregierung aus?
4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass verminderte CO₂-Emissionen eine steigende Energieeffizienz der Antriebskonzepte anzeigen?

5. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass das aktuelle Typenprüfverfahren Maßnahmen zur Optimierung der Verbrauchsmessungen, wie das Abkleben von Kühleröffnungen, die Demontage von Außenspiegeln, die Verwendung von Leichtlaufreifen und Ölen oder das Abklemmen der Lichtmaschine, zugelassen hat?
6. Welche zulässigen Randbedingungen des aktuellen Typenprüfverfahrens haben nach Auffassung der Bundesregierung einer Realitätsnähe der Messsituation widersprochen (bitte auflisten und begründen)?
7. Was muss nach Auffassung der Bundesregierung unternommen werden, um die vereinbarten Emissionsgrenzwerte von 2020/2021 wirklich, unter realen Fahr- und Verbrauchsbedingungen auf der Straße, einzuhalten?
8. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass zur Ermittlung der realen Verbrauchswerte bzw. des CO₂-Ausstoßes von Neuwagen ab dem Jahr 2017 auch Straßenmessungen nach Real Driving Emissions (RDE) vorzunehmen sind?
9. Werden seitens der Bundesregierung Konformitätsfaktoren gefordert für die Umrechnung zwischen CO₂-Emissionen auf Basis von WLTP und CO₂-Emissionen auf Basis von NEFZ, die Toleranzbereiche für die als akzeptabel angesehene Grenzwertüberschreitungen schaffen, und wenn ja, mit welcher Begründung, in welchem Maße und für welche Zeiträume werden diese gefordert?
10. Vertritt die Bundesregierung die Position, dass der CO₂-Grenzwert von 95 g/km für 2020/2021 und auch weitere zukünftige Grenzwerte nominell oder durch einen Faktor pauschal nach oben gesetzt werden sollte, wenn nicht mehr das bisherige Rollentestfahren sondern der WLTP oder ein anderes realitätsnäheres Testverfahren zum Einsatz kommt?
11. Welche Position vertritt die Bundesregierung bei der Festlegung des neuen Messverfahrens WLTP hinsichtlich der Umrechnung mit dem NEFZ zur Einhaltung der vereinbarten Grenzwerte für Pkw in 2020/2021?
12. Welche Auswirkungen hat die Tatsache, dass zahlreiche Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb deutlich mehr CO₂ ausstoßen als nach den Angaben der Hersteller, auf das Klimaaktionsprogramm der Bundesregierung?
13. Vertritt die Bundesregierung die Position, bestimmte Maßnahmen zur Flexibilisierung des WLTP, wie etwa das Laden der Fahrzeugbatterie, die Verwendung von Schwungmassenklassen, eine pauschale grundsätzliche Korrekturmöglichkeit des Ergebnisses und der Ermittlung der Ausrollwerte, auf abschüssigen Strecken zuzulassen, und wenn ja, warum (bitte Maßnahmen ggf. einzeln begründen)?
14. Was versteht die Bundesregierung unter ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656, Frage 4), zur Erreichung der Klimaziele sei die Festlegung von realistischen Zielwerten nach 2020 erforderlich, und unterstützt es die Bundesregierung, Nachfolgegrenzwerte für die Jahre 2025 und 2030 festzulegen, und wenn ja, welche realen Verbrauchsreduzierungen strebt sie an?

15. Liegen der Bundesregierung Berechnungen vor, welchen Verkaufsanteil an Diesel-, Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen deutsche Hersteller im Jahr 2021 aufweisen müssen, um die europäischen CO₂-Grenzwerte einhalten zu können, und wenn ja, werden die deutschen Automobilkonzerne nach Einschätzung der Bundesregierung die Zielvorgaben absehbar erreichen?

Berlin, den 29. Oktober 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

