

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6598 –**

Tatsächliche Reduktion der CO₂-Emissionswerte bei Pkw

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu der Frage 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen.

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“)?

Der Bundesregierung ist die zitierte Studie des International Council of Clean Transportation bekannt. Hinsichtlich der Bewertung wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656 vom 28. Juli 2015 zu den Fragen 8 und 11 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung hat keine eigenen Untersuchungen zu den sogenannten realen Verbrauchsreduzierungen durchgeführt.

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass verminderte CO₂-Emissionen eine steigende Energieeffizienz der Antriebskonzepte anzeigen?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 und 11 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656 wird verwiesen.

6. Welche zulässigen Randbedingungen des aktuellen Typenprüfverfahrens haben nach Auffassung der Bundesregierung einer Realitätsnähe der Messsituation widersprochen (bitte auflisten und begründen)?

Eine vollständige Liste der Prüfbedingungen, die im Rahmen der Entwicklung der Globalen Technischen Regelung Nr. 15 (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure – WLTP) angepasst oder neu aufgenommen wurden, um zukünftig die Reproduzierbarkeit sowie insbesondere die Realitätsnähe der Kraftstoffverbrauchsangaben und des elektrischen Energieverbrauchs zu verbessern, kann hier wegen des Umfangs nicht wiedergegeben werden.

Wesentliche Anpassungen fanden u. a. in folgenden Bereichen statt:

- Fahrzyklus und Schaltpunkte: der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) wird durch einen dynamischeren Fahrzyklus (WLTC) ersetzt, der auf realen Fahrstatistiken beruht. Dieses führt u. a. auch zu einer realistischeren Berücksichtigung von Start-Stopp-Systemen. Die derzeitigen festen Schaltpunkte im NEFZ werden durch fahrzeugspezifische Schaltpunkte ersetzt.
- Fahrzeugtestmasse: Im Rahmen des WLTP wird die individuelle Ausstattung des Fahrzeuges, so wie es dem Kunden ausgeliefert wird, berücksichtigt. Au-

ßerdem ist eine repräsentative Zuladung vorgesehen. Auf dem Prüfstand findet keine Zuordnung zu Schwungmassenklassen mehr statt, sondern eine stufenlose Einstellung der Schwungmasse.

- Spezifischer CO₂-Wert: Mit dem WLTP wird kein CO₂-Wert mehr für eine Fahrzeugfamilie ermittelt, sondern ein fahrzeugspezifischer Wert, der jeweils individuell die Fahrzeugmasse, den Reifenrollwiderstand sowie den Einfluss aerodynamischer Bauteile berücksichtigt.
- Bestimmung der Fahrwiderstandswerte: das Verfahren der Fahrzeugausrollung zur Ermittlung der Fahrwiderstandswerte wurde grundlegend überarbeitet. Berechnungsmethoden wurden korrigiert, Testspezifikationen neu aufgenommen bzw. verbessert und Toleranzen eingeschränkt.
- Testprozedur und -bedingungen: Der heutige Temperaturbereich von 20 – 30°C für die Vorkonditionierung des Fahrzeuges sowie die Labormessung wird auf eine Zieltemperatur von 23°C (+- 2°C) eingeschränkt. In der EU wird der CO₂-Wert zusätzlich auf die mittlere europäische Lufttemperatur von 14°C korrigiert werden. Der Batterieladezustand wird im WLTP überwacht und bei Bedarf wird der CO₂-Wert entsprechend korrigiert.

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?

Die in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, geändert durch Verordnung (EU) Nr. 333/2014, in Artikel 1 festgelegten Zielvorgaben für die CO₂-Flottenemissionen beziehen sich entsprechend Artikel 3 auf die im Rahmen der Typprüfungen festgestellten spezifischen CO₂-Werte.

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?

Die RDE-Prüfprozedur, die zur Kontrolle der realen Schadstoffemissionen entwickelt wurde, ist nicht dazu ausgelegt, einen repräsentativen und reproduzierbaren Kraftstoffverbrauchswert zu ermitteln. Zu diesem Zweck wurde der WLTP entwickelt.

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?

Die Bundesregierung unterstützt eine Umrechnung der CO₂-Zielwerte entsprechend Artikel 13 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, geändert durch Verordnung (EU) Nr. 333/2014. Details der Umrechnung sind noch nicht festgelegt.

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?

Der nominelle Zielwert und das Prüfverfahren bilden eine Einheit. Eine Änderung des Prüfverfahrens erfordert eine Anpassung bereits festgelegter Zielwerte. Auch bei der Festlegung zukünftiger Zielwerte muss das Prüfverfahren berücksichtigt werden.

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?

Die Umrechnung muss nach den in Artikel 13 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, geändert durch Verordnung (EU) Nr. 333/2014, vorgegebenen Kriterien erfolgen.

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?

Im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 wurde die Tatsache, dass die Fahrzeuge im realen Betrieb mehr CO₂ ausstoßen als die Hersteller angeben, bereits berücksichtigt. Dies wird in der Quantifizierung der Maßnahmen für das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 dargestellt. Somit ergeben sich derzeit keine neuen Auswirkungen.

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)?

Die angesprochenen Punkte stellen im Rahmen des WLTP keine Flexibilisierungen dar, da diese im WLTP detailliert festgelegt werden. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

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?

Die Bundesregierung unterstützt die Festlegung eines „post 2020-Zielwertes“ nach den Kriterien, die in Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, geändert durch Verordnung (EU) Nr. 333/2014, festgelegt wurden.

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?

Die Zielwerte in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sind als Flottenzielwerte festgelegt. Es steht den Herstellern frei, mit welchen Technologien sie erreicht werden. Der Bundesregierung liegen keine Informationen oder Berechnungen vor, welche konkreten Maßnahmen einzelne Automobilkonzerne für die Einhaltung der Zielwerte planen.

