

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Nicole Maisch, Lisa Paus, Matthias Gastel, Dieter Janecek, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

CO₂- und Spritverbrauchsangaben von Pkw

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Aktionsprogramm Klimaschutz dem Ziel verpflichtet, bis zum Jahr 2020 mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgase zu emittieren als im Jahr 1990. Während andere Sektoren deutliche Verminderungsfortschritte vorweisen können, sind die Emissionen im Verkehrsbereich weitgehend konstant auf hohem Niveau geblieben. Hinsichtlich der tatsächlichen Wirksamkeit der Emissionsbeschränkungen für neue Pkw durch EU-Verordnungen gibt es darüber hinaus viele Fragezeichen. Zahlreiche Nachprüfungen weisen darauf hin, dass Autos lediglich auf dem Papier und nicht auf der Straße emissionsärmer geworden sind. Der durchschnittliche Realverbrauch von neuen Pkw-Modellen weicht de facto immer stärker vom amtlichen Normverbrauch gemäß offiziellem Verbrauchszyklus (NEFZ – neuer Europäischer Fahrzyklus) und den dementsprechenden Herstellerangaben ab. So ging nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) der CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte zwischen den Jahren 2009 und 2013 von 154 auf 136 g CO₂/km zurück (von ca. 6 Litern auf ca. 5,5 Liter pro 100 km). Auf Grundlage realer Verbrauchsdaten hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) jedoch Berechnungen vorgelegt, nach denen der tatsächliche CO₂-Ausstoß zwischen den Jahren 2009 und 2013 sogar leicht von 184 auf 188 g CO₂/km angestiegen ist (das entspricht etwa 7,5 Litern pro 100 km). Zu ähnlichen Ergebnissen sind in den letzten Jahren der ADAC Eco Test (vgl. Kölner Stadtanzeiger, 19. Mai 2013; ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) und die Zeitschrift „Auto Bild“ gelangt (vgl. www.autobild.de/artikel/spritverbrauch-herstellerangabe-gegen-testverbrauch-1129421.html). Der International Council on Clean Transportation (ICCT) hat ermittelt, dass sich die Differenz zwischen Herstellerangaben und tatsächlichem Verbrauch zwischen den Jahren 2009 und 2013 von 19 auf 38 Prozent verdoppelt hat.

Da CO₂-Ausstoß und Spritverbrauch zusammenhängen, bedeuten höhere Emissionen auch gleichzeitig mehr Kraftstoffverbrauch. Autokäuferinnen und Autokäufer werden getäuscht und müssen am Ende beim Tanken deutlich mehr zahlen, als sie erwartet haben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Ziele setzt sich die Bundesregierung, um den Anteil des Straßenverkehrs an den Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu vermindern?

2. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung im Jahr 2013 auf Ebene der Europäischen Union nach Information der Fragesteller die Position vertreten, die neuen Flottengrenzwerte für Neuwagen erst im Jahr 2022 vollumfänglich einzuführen und vorerst keinen Nachfolgegrenzwert für das Jahr 2025 festzuschreiben?
3. Welche Position vertritt die Bundesregierung aktuell hinsichtlich eines Nachfolgegrenzwertes für Neuwagen ab dem Jahr 2025, insbesondere im Hinblick auf die Notwendigkeit, der weltweiten Zunahme des Pkw-Bestands und den weiter ansteigenden globalen Treibhausgasemissionen mit wesentlich effizienteren und verbrauchsärmeren Fahrzeugangeboten auf dem Automobilmarkt zu begegnen?
4. Welche Erfolge bestehen aus Sicht der Bundesregierung bei der Verbrauchsreduzierung und CO₂-Ausstoßverminderung bei Neuwagen in den vergangenen fünf Jahren?
5. Wie haben sich die Motorisierung und das Fahrzeuggewicht in den letzten zehn Jahren bei Pkw-Neufahrzeugen in Deutschland entwickelt, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Markttrends im Automobilbereich (bitte Daten für jedes Jahr einzeln auflisten)?
6. Mit welchem Anteil konventionell betriebener Neuwagen rechnet die Bundesregierung im Jahr 2020?
7. Ist laut Auffassung der Bundesregierung der Kraftstoffverbrauch ein wichtiges Kriterium für Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Kaufentscheidung für einen neuen Pkw, und wenn ja, ist nach Auffassung der Bundesregierung eine ausreichende Verbraucherinformation über die Verbrauchswerte von Pkw gewährleistet?
8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Differenz zwischen amtlichen Normverbräuchen und Realverbräuchen, wie sie etwa der ADAC und der ICCT ermittelt haben?
9. In welchem Zusammenhang stehen abweichende Pkw-Realverbräuche und die im Rahmen des Klima-Aktionsprogramms seitens der Bundesregierung angekündigte Förderung von Sprit-Spar-Trainings durch Gutscheine, und welche CO₂-Einsparungen erhofft sich die Bundesregierung davon bis wann?
10. Haben bereits Gespräche der Bundesregierung mit der Automobilindustrie und der Versicherungswirtschaft zum Thema kraftstoffsparendes Fahren stattgefunden, und wenn ja, welche Zwischenbilanz kann die Bundesregierung hierzu bislang ziehen?
11. Welche Ursachen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbrauchsabweichung, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den möglichen Ursachen?
12. Wie definiert die Bundesregierung eine „Abschalteinrichtung“ gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, und zählt hierzu auch eine Zykluserkennung durch die Motorsteuerung?
13. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen“ in Neuwagen vor?

14. Zu welchen durchschnittlichen Zusatzkosten für Kraftstoff pro Jahr und Automobilbesitzer führen nach Kenntnis der Bundesregierung die in unterschiedlichen Nachprüfungen ermittelten Verbrauchsabweichungen, und inwieweit teilt die Bundesregierung Schätzungen der italienischen Verbraucherschutzorganisation Altroconsumo, wonach Nutzer eines aktuellen VW Golf mit Zusatzkosten von zirka 500 Euro im Jahr rechnen müssen (vgl. Financial Times, 25. Februar 2015)?
15. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Folgeproblem, dass sich aufgrund der Abweichungen der CO₂-Realemissionen von den Herstellerangaben Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer ergeben?
16. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Steuerausfälle, die sich aufgrund der Abweichungen der Realemissionen von den Herstellerangaben bei der Kfz-Steuer für die gesamte Fahrzeugflotte ergeben?
17. Welche Möglichkeiten haben nach Kenntnis der Bundesregierung Verbraucherinnen und Verbraucher, um gegen überhöhte Verbrauchsabweichungen von den offiziellen Herstellerangaben rechtlich vorzugehen, und reichen diese rechtlichen Möglichkeiten aus Sicht der Bundesregierung aus, insbesondere in Hinblick auf mögliche Minderungen des Fahrzeugwertes infolge abweichender Realverbräuche?
18. Nimmt die Bundesregierung beziehungsweise das KBA als zuständige Bundesbehörde Gerichtsurteile, Verbraucherbeschwerden oder Testergebnisse, etwa von ADAC oder der Zeitschrift „Auto Bild“, zum Thema Mehrverbrauch zum Anlass, das betroffene Pkw-Modell nachzuprüfen, und wenn nein, warum nicht?
19. Ist nach Auffassung der Bundesregierung derzeit eine ausreichende gesetzliche Grundlage vorhanden, umfangreiche behördliche Nachprüfungen, wie sie etwa in den USA durch die Environmental Protection Agency (EPA) vorgenommen werden, auch in der Bundesrepublik Deutschland vorzunehmen?
20. Ist das KBA die zuständige Behörde zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion, und wenn ja, nach welchen Vorschriften?

In welchem Umfang hat das KBA seit 1. Januar 2015 (Nach-)Prüfungen vorgenommen, die mit Spritverbräuchen bzw. den CO₂-Emissionen von Pkw im Zusammenhang standen?
21. Zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen, wurden Hersteller zu Korrekturen aufgefordert, und welche Sanktionsmaßnahmen wurden ausgesprochen?
22. Waren seitens des KBA auch die vom Hersteller übermittelten Ausrollwerte Gegenstand von Nachprüfungen?
23. Welche Sanktionsmöglichkeiten schöpft die Bundesregierung gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aus, um wirksam gegen Verstöße seitens der Hersteller bei der Typengenehmigung vorzugehen?
24. Wie erklärt die Bundesregierung, dass eine Auskunft des KBA über relevante Daten zu Pkw-Realverbräuchen, wie etwa die vom Hersteller übermittelten Ausrollwerte, auf Basis des Umweltinformationsgesetzes (UIG) kostenpflichtig ist, während nach Information der Fragesteller z. B. in den USA die gleichen Daten transparent und kostenfrei der US-amerikanischen Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden?

25. Wie ist vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/2702, Frage 15, nach der es Ziel der Bundesregierung ist, die in den Fahrzeugpapieren referenzierten CO₂-Daten wieder näher an die Realität heranzuführen, die Position der Bundesregierung hinsichtlich der Einführung des WLTP (Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedures) bis zum Jahr 2017?

Berlin, den 9. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion