

## **Antrag**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Zum Schutz der Verbraucher – Unzutreffende Angaben beim Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW beenden**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Autohersteller sind verpflichtet, die Emissionen ihrer Fahrzeuge deutlich zu vermindern. 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. Nach Angaben des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) ist die Luft in verkehrsreichen Ballungsräumen weiter stark mit Stickstoffdioxid belastet. Aufgrund der Gesundheitsrisiken durch Stickoxide ergibt sich dringender Handlungsbedarf für die Luftqualität in Städten. Zwei Drittel der NO<sub>2</sub>-Belastungen in Umweltzonen gehen auf den Verkehr und hier im besonderen Maße auf Dieselmotoren zurück.

Verbrauchs- und Abgasmessungen bei Pkw sind manipulationsanfällig und geben den Verbraucherinnen und Verbrauchern keine glaubhafte Auskunft über ihre Autos. Zahlreiche Nachprüfungen weisen darauf hin, dass die Emissionsbeschränkungen für neue Pkw durch EU-Verordnungen keine Wirksamkeit entfalten und Autos lediglich auf dem Papier emissionsärmer geworden sind – und nicht auf der Straße. Der jüngste Skandal um Volkswagen zeigt, dass Autohersteller sogar Software einsetzen, die erkennen kann, wann sich Autos im Testmodus befinden, um den Schadstoffausstoß dann zeitweise gezielt zu senken.

Der tatsächliche Kraftstoffverbrauch neuer Pkw-Modelle weicht de facto immer stärker vom amtlichen Normverbrauch gemäß offiziellem Verbrauchszyklus (NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus) und dementsprechenden Herstellerangaben ab. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Neuwagenflotte zwischen den Jahren 2009 und 2013 von 154 auf 136 g CO<sub>2</sub>/km zurückgegangen sein (von ca. 6 Litern auf ca. 5,5 Liter pro 100 km). Der International Council on Clean Transportation (ICCT) hat jedoch ermittelt, dass sich die Differenz zwischen Herstellerangaben und tatsächlichem Verbrauch in den Jahren 2009 bis 2013 von 19 auf 38 Prozent verdoppelt hat. Auf Grundlage realer Verbrauchsdaten

hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) entsprechende Berechnungen vorgelegt, nach denen der tatsächliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß zwischen den Jahren 2009 und 2013 nicht gesunken, sondern dagegen leicht von 184 auf 188 g CO<sub>2</sub>/km angestiegen ist (entspricht etwa 7,5 Litern pro 100 km). Zu ähnlichen Ergebnissen sind der ADAC Eco Test (vgl. Kölner Stadtanzeiger, 19. Mai 2013) und die Zeitschrift „Auto Bild“ gelangt (vgl. [www.autobild.de/artikel/spritverbrauch-herstellerangabe-gegengestverbrauch-1129421.html](http://www.autobild.de/artikel/spritverbrauch-herstellerangabe-gegengestverbrauch-1129421.html)).

Da CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Spritverbrauch zusammenhängen, bedeuten höhere Emissionen auch gleichzeitig mehr Kraftstoffverbrauch. Verbraucherinnen und Verbraucher treffen ihre Kaufentscheidung auch aufgrund der Effizienzangaben der Hersteller. Durch intransparente und unzutreffende Angaben werden die Verbraucherinnen und Verbraucher immer stärker getäuscht und müssen beim Tanken deutlich mehr zahlen, als sie erwartet haben.

Die wachsende Kluft zwischen Herstellerangaben und tatsächlichen Verbrauchswerten hängt zum einen mit den ungenauen Testbedingungen des Prüfzyklus NEFZ zusammen. Dort ist festgelegt, wie die Verbrauchs- bzw. CO<sub>2</sub>-Angaben für Pkw im Labor auf dem Rollenprüfstand gemessen werden. Das derzeit praktizierte Verfahren im Labor lässt zahlreiche Schlupflöcher zu (u. a. verlangsamtes Beschleunigen, Einsatz von Leichtlaufreifen und hochwertigen Motorölen, automatisches Abschalten von Aggregaten). Nur wenn diese konsequent unterbunden sind, werden Käuferinnen und Käufer wieder über eine verlässliche Information bei der Wahl ihres Autos verfügen.

Zum anderen führt die bisherige Weigerung der Bundesregierung zur Durchführung von Nachprüfungen dazu, dass die Hersteller ungenaue und fehlende Detailvorgaben des EU-Testverfahrens ausnutzen können. So werden bestimmte relevante Werte wie zum Beispiel die Ergebnisse der Fahrwiderstandsmessung von den Herstellern selbst ermittelt und dann von den nationalen Testbehörden teilweise direkt übernommen. In Deutschland müssen diese Werte – anders als in den USA – bislang nicht veröffentlicht werden. Eine kritische Kontrolle dieser Daten durch die Öffentlichkeit ist in Deutschland daher nicht möglich.

Auch der Schadstoffausstoß liegt bei Pkw oft um ein vielfaches höher als nach offiziellen Angaben. Dem VW-Konzern drohen in den USA Strafen in Milliardenhöhe, weil VW mit Hilfe einer Spezialsoftware die Messung des Schadstoffausstoßes von Dieselfahrzeugen manipuliert hat. Die Software hat bei verschiedenen Dieselmodellen dafür gesorgt, dass die Emissionen im Testbetrieb stark vermindert wurden, um den strengen Vorschriften des Clean Air Act zu genügen. Im Normalbetrieb waren die Stickstoffoxid-Emissionen dieser Autos laut Environment Protection Agency (EPA) dagegen um das 10- bis 40fache höher. Studien aus den Niederlanden, Norwegen und Deutschland gehen bei Stickoxiden aus Dieselfahrzeugen von Überschreitungen vom sieben bis fünfzehnfachen der europäischen Grenzwerte aus. Die Betrugsvorwürfe gegen den Volkswagenkonzern haben gezeigt, dass Manipulationen bei Umwelt- und Gesundheitsschutz einen erheblichen Vertrauensverlust und einen Kursabsturz der Unternehmensaktie zur Folge haben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

Unabhängige Nachttests einführen

1. das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu beauftragen, wie in den Direktiven (EG) Nr. 715/2007 und 692/2008 vorgeschrieben, unabhängige stichprobenartige Nachttests für Abgase und CO<sub>2</sub>-Emission regelmäßig durchzuführen;
2. die Abgas-Feldüberwachung des Umweltbundesamtes (UBA) zu stärken und zwar inklusive der Erhebung der CO<sub>2</sub>-Emissionen; zusätzlich zur Überprüfung der Fahrzeuge im Labor dafür auch Straßentests durchführen zu lassen; die Behörden zu verpflichten, die Ergebnisse aller oben genannten Tests mit Nennung

des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen;

3. das KBA anzuweisen, die von den Herstellern übermittelten Werte stichprobenartig zu prüfen, sie zu veröffentlichen und die Testergebnisse Verbraucher-schutzorganisationen zur Verfügung zu stellen, damit diese die Ergebnisse kontrollieren und bewerten können;

#### Bessere Testverfahren einführen

4. sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, den realistischeren weltweiten Verbrauchszyklus „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ (WLTP) im Jahr 2017 einzuführen;
5. sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, die Einführung verbindlicher Straßentests (RDE – „Real Driving Emissions“) für Schadstoffe so auszugestalten, dass daraus ein merklicher Beitrag zur Luftreinhaltung in Städten erwächst;
6. sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, dass zusätzlich zum WLTP weitere Rahmenbedingungen für die Testverfahren unmissverständlich festgelegt werden (z. B. eine EU-weit vorgeschriebene Testtemperatur und die Berücksichtigung der Klimaanlage im Testverfahren);
7. sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, dass bei der für die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte notwendigen Umrechnung der Ergebnisse des alten Testzyklus (NEFZ) in den neuen Testzyklus Schlupflöcher geschlossen werden und auch in Zukunft geschlossen bleiben.

Berlin, den 22. September 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

## Begründung

1. Laut der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der grünen Bundestagsfraktion (Drucksache 18/5656) wurden seitens des KBA bislang keine Nachprüfungen durchgeführt, obwohl diese vorgeschrieben sind. Der Skandal um VW hat gezeigt, dass Nachtests notwendig sind, um die Manipulation von Abgaswerten auszuschließen und realistische Messergebnisse zu ermitteln. Nachprüfungen können im Rahmen der ohnehin stattfindenden Überprüfungen der Konformität der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge (In Service Conformity - ISC) geschehen.
2. Das UBA hat im Rahmen einer Feldüberwachung den Kraftstoffverbrauch verschiedener Fahrzeugtypen im Labor überprüft. Da auch beim neuen WLTP-Verfahren Manipulationen nicht ausgeschlossen werden können, sind weitere Nachmessungen für Abgase und CO<sub>2</sub> notwendig, und zwar auch auf der Straße.
3. Bestimmte technische Werte wie z. B. Ausrollwerte zur Festlegung des Fahrwiderstands können vom Hersteller ermittelt werden. Hierbei wird bei einem Ausrolltest auf dem Testgelände ermittelt, wie weit das Fahrzeug – abhängig von Roll- und Luftwiderstand – ausrollt. Diese Ergebnisse sind entscheidend für das Endergebnis und werden bislang teilweise von den Behörden direkt übernommen. Durch ungenaue und fehlende Detailvorgaben haben die Hersteller die Möglichkeit, diesen Wert so zu beeinflussen, dass am Ende für die Fahrzeuge niedrige Verbrauchswerte herauskommen. In den USA werden diese Werte veröffentlicht.
4. Der ADAC testet zusätzlich zu den EU-Messverfahren in praxisnahen Fahrzyklen. Verbraucherschutzorganisationen und Umweltverbände können bei der fachlichen Bewertung der von den Behörden ermittelten Ergebnisse eine wichtige Rolle spielen. Bislang behält sich die Bundesregierung laut Drucksache 18/5656 vor, für Anfragen nach diesen Daten auf Basis des Umweltinformationsgesetzes (UIG) eine Gebühr zu berechnen.
5. Das neue Testverfahren WLTP muss so schnell wie möglich eingeführt werden, um den veralteten und unzureichenden NEFZ und dessen unzureichenden Testbedingungen zu ersetzen. Jede Verzögerung führt dazu, dass Hersteller noch länger Schlupflöcher nutzen können und sich die Kluft zwischen tatsächlichen Reduktionen und Reduktionen auf dem Papier weiter erhöht.
6. Daten des UBA zur Luftbelastung in Deutschland für das Jahr 2013 zeigen, dass die Belastung mit Stickstoffdioxiden im städtischen und im ländlichen Raum von 2000 bis 2013 nahezu unverändert blieb. So kommt es vor allem an stark vom Straßenverkehr belasteten Standorten zu deutlichen Überschreitungen der Grenzwerte. Der motorisierte Straßenverkehr ist mit einem Anteil von 64 Prozent ein Hauptverursacher von giftigen Stickstoffdioxidemissionen. Im Mai dieses Jahres verständigten sich die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union auf die Einführung verbindlicher Abgas-Straßentests für neue Fahrzeugmodelle. Ab 2016 sind Fahrzeughersteller aufgrund dieser neuen Regelung dazu verpflichtet, die Abgasemissionen ihrer Pkw nicht nur unter Laborbedingungen, sondern zusätzlich auch unter realistischen Fahrbedingungen zu messen. Ab 2017 sind Sanktionen vorgesehen, falls bei diesen Straßentests auffällig hohe Abgasemissionen festgestellt werden. Die EU-Mitgliedstaaten ringen derzeit in Brüssel mit Vertretern der Automobilindustrie um die Frage, um wieviel höher die Emissionen ihrer Fahrzeuge unter realistischen Testbedingungen im Vergleich zum Labortest sein dürfen.
7. Bislang können Prüfstandmessungen bei einer Umgebungstemperatur von 20 bis 30 Grad vorgenommen werden. Eine höhere Umgebungstemperatur wirkt sich dabei vorteilhaft für die Hersteller aus. So ergeben sich bei Messungen bei 29 Grad beispielsweise Verbrauchseinsparungen von 1,5 bis 2 Prozent verglichen mit Messungen bei 20 Grad. Diese hohen Temperaturen sind außerdem für Europa nicht repräsentativ. Auch die zunehmende Nutzung der Klimaanlage muss in den Rahmenbedingungen für die Tests berücksichtigt werden.
8. Die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw treten im Jahr 2021 vollständig in Kraft. Sie beruhen bislang auf dem NEFZ-Messverfahren. Damit die Pkw-Grenzwerte angewendet werden können, müssen die im Messverfahren erhobenen Werte vom NEFZ in den WLTP umgerechnet werden. Bei dieser Umrechnung drängen die Autohersteller darauf, alte Schlupflöcher für die Zielerreichung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte weiter gelten zu lassen. Dies würde jene Hersteller belohnen, die bislang nur auf dem Papier nicht aber auf der Straße den Verbrauch ihrer Fahrzeuge reduziert haben.