



## Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### **Realitätsnahe Verbrauchsmessung bei Kraftfahrzeugen**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich bei der Europäischen Kommission für die Festlegung eines ambitionierten Verbrauchsgrenzwerts für Neuwagen für 2025 als wirksames Instrument zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor einzusetzen und auf die Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP und realistischer Messverfahren bis 2017 zu drängen, damit die Verbrauchsmessungen der Pkw-Hersteller zukünftig näher an den realen Verbräuchen liegen und Verbraucherinnen und Verbraucher so eine verlässliche Grundlage für eine umweltbewusste Kaufentscheidung erhalten.

### **Begründung:**

Wenn die Staatsregierung ihre Klimaziele ernst nimmt, sind ambitionierte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte als effektives Instrument zur Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs unverzichtbar. Seit der Einführung haben sich diese bewährt und gezeigt, dass sie Treiber von Innovationen sind und helfen, die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern. Die Diskussion um eine weitere Reduktion und um einen Folgegrenzwert für 2025 darf nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Eine tatsächliche Emissionsminderung darf jedoch nicht nur auf dem Papier erfolgen. Ehrliche Herstellerangaben bilden die Basis dafür, dass Autos wirklich sparsamer werden und damit einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Bei dem sogenannten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) zeigen sich immer größere Abweichungen zwischen den Laborwerten und realen Spritverbräuchen, die mittlerweile bis zu 50 Prozent ausmachen können. Die rasche Einführung eines realitätsnäheren Testverfahrens ab 2017 ist dringend nötig. Der Prüfzyklus hat 20 Jahre Bestand gehabt, so dass es essenziell ist, bei der Einführung des WLTP handwerklich solide zu arbeiten. Die bloße Einführung eines neuen Testverfahrens wird nicht ausreichen, um Manipulationen künftig vollständig auszuschließen. So ist zu erwarten, dass Hersteller auch im neuen Verfahren Schlupflöcher suchen und nutzen werden, um die Werte für CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Verbrauch zu schönen. Hier sind behördliche Nachprüfungen auf der Straße notwendig, um die Herstellerangaben zu kontrollieren und so für ehrlichere Werte zu sorgen. Ein solches Verfahren kommt bereits seit einigen Jahren in den USA zum Einsatz, wodurch die Herstellerangaben deutlich weniger von den tatsächlichen Spritverbräuchen abweichen.

Die Umstellung auf den neuen, weltweit harmonisierten Testzyklus WLTP darf jedoch nicht dazu führen, dass dadurch der bestehende Grenzwert für 2020 von 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausgehebelt wird.