

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 25.02.2016 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.

### Begründung

Mit der Petition soll erreicht werden, dass die Verbrauchsmessung von Hybrid-Pkws den tatsächlichen Energieverbrauch der Fahrzeuge widerzuspiegeln hat. Ferner soll untersagt werden, dass während des Testzyklus Batteriestrom zum Vortrieb genutzt wird, ohne diesen bei der Verbrauchsberechnung zu berücksichtigen.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass es nach Einführung der Hybrid-Fahrzeuge gemäß den Ausführungsverordnungen der UN-Regelung 101 möglich sei, den Testzyklus mit vollgeladener Batterie zu durchlaufen, ohne dass dieser Strom in die Berechnung mit einfließe. Als Ergebnis solcher „Tests“ könnten heute Pkw mit mehr als 200 PS und jenseits der 1,5 Tonnen Leergewicht mit DIN-Verbräuchen von 1,5 l/100 km beworben werden. Dies stelle eine grobe Irreführung der Verbraucher dar, wobei sich die Automobilindustrie darauf berufe, sich an Gesetz und Ordnung zu halten. Es sei nicht akzeptabel, wenn die technische Unwissenheit der Verbraucher derart ausgenutzt werde.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 188 Mitzeichnungen und 16 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist zunächst darauf hin, dass neue Kraftfahrzeugtypen heute grundsätzlich nach EU-Richtlinien geprüft werden und bei Einhaltung der entsprechenden Bestimmungen eine europaweit gültige Typgenehmigung erhalten. Gegenstand dieser Typgenehmigung ist u. a. die Bestimmung und Angabe des Kraftstoffverbrauchs in l/100 km und der CO<sub>2</sub>-Emission in g/km. Bei von außen aufladbaren Elektro-Hybrid-Fahrzeugen wird zusätzlich noch der elektrische Energiebedarf bestimmt und in Wh/km ausgewiesen. Gesetzliche Grundlage bilden hierzu die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sowie die dazu gehörende Durchführungsverordnung (EG) 692/2008. Hinsichtlich des Messverfahrens verweist die Durchführungsverordnung auf die in der Petition zitierte UN-Regelung 101 (UN-R101), in der die vorgeschriebenen Arbeitsschritte von der Fahrzeugvorkonditionierung über die Durchführung der Messung bis hin zur Auswertung und Dokumentation der Ergebnisse festgelegt sind.

Entgegen der Darstellung des Petenten ist in Anhang 8 der UN-R101 beschrieben, wie für die unterschiedlichen Hybrid-Antriebsarchitekturen die elektrisch gefahrenen Streckenanteile in den tatsächlichen Energieverbrauch der Fahrzeuge einzubeziehen sind.

Die Vorschrift unterscheidet bei der Behandlung von Elektro-Hybrid-Fahrzeugen nach:

1. Hybrid-Elektro-Fahrzeugen extern aufladbar (sog. Plugin-Hybride)
2. Hybrid-Elektro-Fahrzeugen nicht extern aufladbar.

Der elektrische Energiebeitrag, der aus der Antriebsbatterie stammt und dem Fahrzeugantrieb dient, wird hierbei folgendermaßen berücksichtigt:

Im Falle der sog. Plugin-Hybride ist jeweils eine Verbrauchsbestimmung mit vollständig geladener Antriebsbatterie sowie zusätzlich mit minimaler Batterieladung vorgeschrieben. Hierfür absolviert das Fahrzeug einen Testzyklus mit genau festgelegtem Geschwindigkeits-Zeit-Profil auf dem Abgasrollenprüfstand (sog. NEFZ oder Neuer Europäischer Testzyklus). Während der Prüfung werden CO<sub>2</sub>-Emission und Änderung des Batterieladezustands bestimmt. Aus den Messergebnissen werden gewichtete Werte für Kraftstoffverbrauch und der elektrische Energiebedarf berechnet. Die Gewichtung trägt hierbei dem Umstand Rechnung, dass Plugin-Hybridfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb im Allgemeinen weder ausschließlich im einen noch im anderen extremen Batterieladezustand betrieben werden. Die vollständigen Verbrauchsangaben enthalten neben den Angaben zum

Kraftstoffverbrauch zusätzlich die Angaben zum elektrischen Energiebedarf. Beide Angaben zusammengenommen, entsprechen dem Energiebedarf des Fahrzeugs.

Im Falle der nicht extern aufladbaren Hybrid-Elektro-Fahrzeuge wird die Verbrauchsbestimmung vergleichbar der Prozedur wie bei konventionellen Fahrzeugen durchgeführt. Zusätzlich wird der Ladezustand der Antriebsbatterie aufgezeichnet, sodass nach der Testfahrt (NEFZ-Zyklus) die Ladebilanz bestimmt werden kann. Unter Anwendung von zuvor anderweitig bestimmten Ladebilanzkorrekturfaktoren für Verbrauch (Einheit: l/100km/Ah) und CO<sub>2</sub>-Emission (Einheit: gCO<sub>2</sub>/km/Ah) werden die Ergebnisse des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emission korrigiert. Die korrigierten Werte entsprechen dann einer Ladebilanz von Null. Elektrisch gefahrene Streckenanteile, die ohne Verbrennungsmotor zurückgelegt wurden und insgesamt zu einer Abnahme der Batterieladung führen, werden auf diese Weise mit einem entsprechenden Kraftstoffverbrauch beaufschlagt.

Im Ergebnis seiner Prüfung stellt der Petitionsausschuss mithin fest, dass bei allen Elektro-Hybrid-Antriebskonzepten der gesamte Energieverbrauch der Fahrzeuge berücksichtigt wird, entweder durch explizite Angabe des elektrischen Energieverbrauchs und des Kraftstoffverbrauchs, wie im Falle der von außen aufladbaren Plugin-Hybrid-Fahrzeuge, oder aber durch eine Korrekturrechnung der Kraftstoffverbrauchsangaben im Falle der nicht von außen aufladbaren Hybrid-Elektro-Fahrzeuge.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss nach umfassender Prüfung der Sach- und Rechtslage keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu erkennen.

Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.