

ANFRAGE von Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) und Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)

betreffend Über 40% Abweichung zwischen Normverbrauch und tatsächlichem Treibstoffverbrauch bei neuen Personenwagen

In der Anfrage KR-Nr. 78/2013 haben Andreas Wolf und Ralf Margreiter darauf hingewiesen, dass bei Neuwagen der Normverbrauch und der tatsächliche Verbrauch im Alltag stark voneinander abweichen. Für 2011 wurde geschätzt, dass neue Personenwagen durchschnittlich 17% mehr Treibstoff verbrauchen als werkmässig angegeben.

Inzwischen hat sich diese Differenz eklatant vergrössert. Gemäss Angaben des UVEK stossen Personenwagen, die im Jahr 2015 erstmals zugelassen worden sind, durchschnittlich 41% mehr CO₂ aus als vom Hersteller angegeben, Tendenz steigend. Da sich der CO₂-Ausstoss praktisch proportional zum Treibstoffverbrauch verhält, verbrauchen Neufahrzeuge von 2015 im Schnitt auch 41% mehr Treibstoff als deklariert. Diese Differenz lässt sich nicht mehr allein über den Fahrstil, die Einsatzbedingungen, den Verkehrsfluss usw. erklären (Antwort der Regierung auf Anfrage KR-Nr. 78/2013). In einem Bericht der Zürcher Regionalzeitungen vom 24. Mai wird von Seite der EMPA erwähnt, dass das Prüfgewicht bei einzelnen Fahrzeugen bis zu 400kg tiefer liegt als das tatsächliche Gewicht.

Entsprechend führt das UVEK im Bericht «Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2015» nun zwei Arten der Emissionsermittlung auf (Kap. 5.1). Während der CO₂-Ausstoss des gesamten MIV in der Schweiz gemäss Werkangaben (NEZF) in den letzten 5 Jahren stabil geblieben wäre, hat er in Wirklichkeit deutlich zugenommen (real world-Berechnung, ICCT).

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch liegt die tatsächliche CO₂-Produktion des MIV im Kanton Zürich (gemäss real world) im Vergleich zu den Werten, die aufgrund der Werkangaben (NEZF) erhoben werden? (Bitte um Angaben für die einzelnen Jahre ab 2011: Gesamtausstoss MIV und durchschnittlicher Wert von Neuwagen in Gramm pro Kilometer).
2. Wie wirkt sich die real world-Berechnung beim MIV auf die Einhaltung der kantonalen CO₂-Ziele (EnerG, § 1d) aus?
3. Ein niedriger Treibstoffverbrauch und ein geringer CO₂-Ausstoss sind wichtige Argumente beim Kauf eines Neufahrzeugs. Wenn die tatsächlichen Werte im Schnitt mehr als 40% über den Werkangaben liegen, entstehen für die Käuferinnen und Käufer unerwartet hohe Treibstoffkosten. Zugleich tragen die Käuferinnen und Käufer in unfreiwillig höherem Masse zur CO₂-Produktion bei. – Welche Möglichkeiten zur besseren Information der Käuferinnen und Käufer stehen der Regierung zur Verfügung? Wie wurde bisher davon Gebrauch gemacht? Und genügen die Massnahmen angesichts der massiven Differenzen zwischen ausgewiesenem und tatsächlichem Verbrauch?
4. Angesichts dieser Abweichungen bei den CO₂-Werten: Wie beurteilt der Regierungsrat die CO₂-Wirkung der kantonalen Anreizsysteme, die den Kauf von emissionsarmen Fahrzeugen fördern sollten?

Thomas Forrer
Silvia Rigoni