

PRESSEMITTEILUNG

Neue europäische Studie bestätigt CO2-Messungen der Deutschen Umwelthilfe: Plug-In-Hybride torpedieren Klimaschutz durch hohe Realemissionen

- Studie von Transport & Environment: CO2-Emissionen im realen Fahrbetrieb bis zu achtfach über offiziellen Angaben
- DUH fordert sofortige Beendigung staatlicher Zuschüsse und Steuersubventionen für Plug-In-Hybride
- Vermeintlich umweltfreundliche Technologie Geofencing zum Wechsel in Elektromodus in Innenstädten erhöht Risiko extrem hoher CO2-Emissionen

Berlin, 23.11.2020: Anlässlich der heutigen Veröffentlichung einer neuen Studie über alarmierend hohe Realemissionen von Plug-In Hybridfahrzeugen (PHEV) fordert die Deutsche Umwelthilfe (DUH) die Abgeordneten des Deutschen Bundestages auf, die beim sogenannten Autogipfel beschlossene Fortsetzung der staatlichen Förderung dieser Fahrzeuge im parlamentarischen Verfahren zu stoppen. Die DUH sieht sich durch diese Studie in ihren eigenen Abgasmessungen staatlich geförderter Plug-In-SUV bestätigt, die sie Anfang September veröffentlicht hatte.

Der europäische Dachverband Transport & Environment (T&E) hat das in Großbritannien ansässige Institut Emissions Analytics mit der Messung von drei PHEV-Modellen im Realbetrieb sowohl innerhalb als auch außerhalb der offiziellen Testbedingungen beauftragt. Getestet wurden ein BMW X5, ein Volvo XC60 sowie ein Mitsubishi Outlander. Letzterer ist einer der beliebtesten PHEV weltweit. Alle drei Fahrzeuge werden von der Bundesregierung mit einer Kaufprämie in Höhe von 4.000 Euro gefördert. Das Modell von BMW erfüllt sogar die Bedingungen, über 2025 hinaus gefördert zu werden – obwohl die realen CO2-Werte auch hier verheerend sind, wie die Studie zeigt.

Die CO2-Emissionen der drei Autos lagen selbst bei voller Batterie und unter optimalen Testbedingungen um 28 bis 89 Prozent über den Herstellerangaben. Sobald die Fahrzeuge allein im Verbrennungsmodus unterwegs waren, stiegen die Emissionen auf das bis zu achtfache des offiziellen Werts. Diese Zahlen sind besonders relevant, da gewerblich genutzte PHEV in Deutschland nach einer Studie der Fraunhofer-Gesellschaft und des "International Council on Clean Transportation" zu 82 Prozent im reinen Verbrennungsmodus unterwegs sind.

„Die Automobilindustrie nutzt Plug-In Diesel- und Benzinantriebe vor allem für den weiteren Verkauf besonders klima- wie menschenfeindlicher SUV-Stadtpanzer. Es ist ihr gelungen, in Brüssel für diese Antriebstechnologie eine absurde CO2-Rechenmethodik durchzusetzen, die schlimmste Klimakiller-Pkw in vermeintlich saubere Fahrzeuge verwandelt. Die Abweichungen der realen CO2-Emissionen liegen bereits bei reinen Verbrenner-Pkw in der Spitze bei nicht akzeptablen 60 Prozent. Bei Plug-In-Verbrennern ist der Unterschied im Verbrenner-Betrieb sogar bis zu 800 Prozent. Die Messungen der DUH und die T&E Studie zeigen, dass die offiziellen Angaben zu CO2-Emissionen von Plug-In-Hybriden reine Fantasiewerte sind. Der Beschluss der Bundesregierung, diese Klimakiller noch fünf weitere Jahre mit Steuermilliarden zu fördern, macht angesichts dieser Zahlen sprachlos. Damit wird einzig und allein der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor verzögert, auf Kosten des Klimas, unserer Gesundheit und der öffentlichen Kassen. Ich fordere die Abgeordneten

des Deutschen Bundestages auf, jegliche Kaufprämien für Plug-In-Hybride und ihre Sonderbehandlung als vermeintlich umweltfreundliche Dienstwagen sofort zu beenden“, so Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH.

T&E warnt in der Studie auch explizit vor negativen Folgen bei der Anwendung des sogenannten Geofencing. Diese Technologie schaltet PHEV automatisch in den elektrischen Betrieb, wenn sie beispielsweise in städtische Umweltzonen einfahren. Dazu wird die Batterie vor dem Einfahren in diese Zone über den Verbrennungsmotor geladen. Dies ist besonders ineffizient und führt in diesem speziellen Fahrmodus etwa beim BMW X5 zu CO₂-Emissionen, die sogar 12-fach höher sind als die Herstellerangaben.

Bei rascher Beschleunigung, höherer Zuladung und auf Autobahnen sinkt die schon von vornherein geringe elektrische Reichweite je nach Fahrzeug und Test um bis zu 76 Prozent. Beim BMW X5 und Volvo XC60 ist eine rasche Beschleunigung im reinen Batteriemodus grundsätzlich nicht möglich. Da der Elektromotor nicht über die erforderliche Leistung verfügt, muss der Verbrennungsmotor einspringen, selbst wenn die Batterie geladen ist.

„Die Ergebnisse der T&E-Studie bestätigen unsere eigenen, vor kurzem vorgestellten Messungen des Emissions-Kontroll-Instituts. Diese Messungen haben gezeigt, dass Plug-In-Hybride überproportional häufig als Dienstwagen genutzt werden, lange Strecken fahren und so besonders viel CO₂ ausstoßen. Schwere Plug-In-SUV, die ihre Mini-Batterie für einen kurzen Elektrotrip in der Innenstadt unter hohem CO₂-Ausstoß über den Verbrenner laden und ansonsten ihren Alibi-Elektromotor nur spazieren fahren, verkörpern das exakte Gegenteil einer effizienten Antriebswende. Wir erwarten von der Bundesregierung, diesen Missstand zu beheben und die tatsächlichen Emissionen eines Fahrzeugs zur Grundlage einer Bewertung der Klimafreundlichkeit zu machen“, betont Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäftsführerin der DUH.

Für Hersteller sind Plug-In-Hybride aus mehreren Gründen besonders lukrativ: Anstelle unverkäuflicher Diesel-Antriebe können nun deutlich spritdurstigere, große und schwere SUV-Stadtpanzer mit vermeintlich niedrigen CO₂-Werten angepriesen werden. Die eingesetzten Verbrennungsmotoren sind dabei sogar noch weniger effizient als bei vergleichbaren konventionellen Benzin- und Dieselantrieben. So sparen die Hersteller in der Produktion Geld und werden durch Kaufzuschüsse, Dienstwagensubvention und niedrige offizielle CO₂-Werte in der EU-CO₂-Bilanz ihrer Neuwagenflotte belohnt. Dies hilft ihnen, die verbindlichen EU-Flottengrenzwerte auf dem Papier einzuhalten. In Wirklichkeit steigen so die CO₂-Werte stark an. Würden bei der Ermittlung der Flottenwerte realistische Verbrauchsdaten und Fahranteile zugrunde gelegt, würden BMW und Volvo laut T&E die gesetzlichen Vorgaben verfehlen und müssten Strafzahlungen in Milliardenhöhe leisten.

Die DUH setzt sich seit vielen Jahren für ehrliche Spritangaben ein. Die Kampagne „Get Real: Für ehrliche Spritangaben!“ (LIFE15 GIC/DE/029) wird im Rahmen des LIFE-Programms der EU-Kommission gefördert.

Links:

Zur Studie von Transport & Environment: <http://l.duh.de/p201123a>

Zu aktuellen Messergebnissen der DUH und ihres Emissions-Kontroll-Instituts zu Plug-In-Hybriden: <http://l.duh.de/p200902>

Zur Kampagnenwebseite: <http://www.get-real.org>

Kontakt:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer
0171 3649170, resch@duh.de

Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäftsführerin
030 2400 86774, metz@duh.de

DUH-Pressestelle:

Matthias Walter, Marlen Bachmann, Thomas Grafe
030 2400867-20, presse@duh.de

www.duh.de, www.twitter.com/umwelthilfe, www.facebook.com/umwelthilfe,
www.instagram.com/umwelthilfe