

## **Antrag**

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Lisa Paus, Fritz Kuhn, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Markus Tressel, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Mit ambitionierten Verbrauchsgrenzwerten die Ölabhängigkeit verringern**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Rekordpreise für Benzin und Diesel im Frühjahr 2012 haben eine breite Diskussion darüber ausgelöst, wie der Preisanstieg an den Zapfsäulen begrenzt werden kann.

Allen derzeit aktionistisch geäußerten Vorschlägen ist gemein, dass sie keine Antwort auf die Hauptursache der steigenden Kraftstoffpreise, den gestiegenen Rohölpreis, liefern. Und die Preisrallye am Ölmarkt ist noch lange nicht vorbei. Denn Erdöl ist wegen der im globalen Maßstab steigenden Nachfrage – allein in China gingen im Jahr 2011 18,7 Millionen neue Kraftfahrzeuge auf die Straße – und der sich abzeichnenden Erschöpfung von Erdöllagerstätten ein zunehmend knapper Rohstoff. Dabei ist es wahrscheinlich, dass in naher Zukunft bei der Erdölförderung das globale Fördermaximum („Peak Oil“) überschritten wird. Das Erreichen von Peak Oil wird unsere Industriegesellschaft, die bisher von billigem Öl am Laufen gehalten wurde, vor große Herausforderungen stellen und einen tiefgreifenden gesellschaftlichen Transformationsprozess auslösen.

Wir müssen daher „weg vom Öl“, das heißt unsere Ölabhängigkeit muss massiv verringert werden. Diese Aufgabe stellt sich insbesondere im Verkehrsbereich, der zu über 90 Prozent vom Öl abhängt. Es braucht dafür ein umfassendes Konzept, mit dem unnötiger Transport eingespart und Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert wird. Damit würde nicht nur die Ölabhängigkeit verringert, sondern gleichzeitig auch der Klimaschutz befördert, für den die EU-Kommission im Weißbuch Verkehr das klare Ziel gesetzt hat: minus 60 Prozent bis 2050 gegenüber 1990.

Aus der Vielzahl der notwendigen Maßnahmen, um Öl und damit auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich einzusparen, ragt ein Instrument heraus, das dazu den größten Beitrag leistet. Es sind ambitionierte mittel- und langfristige CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neue Kraftfahrzeuge, die damit auch direkt den Verbrauch beeinflussen. Man kann daher auch von Verbrauchsgrenzwerten sprechen. So verbraucht z. B. ein Fahrzeug mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 70 g/km ungefähr 3 l Benzin/100 km oder 2,6 l Diesel/100 km. Dies entspricht ungefähr einer Halbierung des Durchschnittsverbrauchs neuer Pkw von heute.

Nullemissionsfahrzeuge, deren elektrische Energie oder Wasserstoffenergie aus erneuerbaren Energienquellen kommen, führen sogar ganz weg vom fossilen Erdöl.

Die erstmalige Festlegung eines CO<sub>2</sub>-Grenzwerts für Pkw im Jahr 2009 für das Jahr 2015 kann schon heute als durchschlagender Erfolg bei der Senkung des Verbrauchs gewertet werden. Die jährliche CO<sub>2</sub>-Reduktion der Neuwagenflotte hat sich seit Festlegung der Grenzwerte deutlich beschleunigt. Alle Hersteller werden den für ihre Flottenzusammensetzung maßgeblichen Grenzwert für 2015 deutlich unterbieten.

Nach einem am 7. Juni 2012 bekannt gewordenen Vorschlag der Europäischen Kommission wird der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Pkw-Grenzwert für 2020 von 95 g/km bestätigt werden, den die EU mit der Grenzwertfestlegung für 2015 bereits festgelegt hatte. Zudem wird erwartet, dass die Europäische Kommission einen bereits schon kommunizierten Grenzwert von 70 g/km für 2025 vorschlagen wird.

Aufhorchen ließ im März 2012 das Bekenntnis vom Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2015 auf die 120 g/km zu senken. Ironischerweise entspricht dieser Wert dem, wofür die Europäische Kommission, Umweltverbände und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN jahrelang gestritten hatten. Dem Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) mit der Volkswagen AG an vorderster Front war es aber gelungen, die Grenzwerte zu verwässern, so dass am Schluss ein Durchschnittswert für alle Hersteller von 130 g/km herauskam. Für die Volkswagen AG würde der Grenzwert sogar rund 132 g/km betragen, da der Grenzwert nach Gewicht bemessen wird und die Pkw des Volkswagenkonzerns schwerer sind als der europäische Durchschnitt.

Die Volkswagen AG will also freiwillig im Jahr 2015 um 12 g/km besser sein, als der dann für den Konzern geltende Grenzwert. Dies ist auch ein Beleg dafür, dass die These, dass CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu steigenden Kosten führen, falsch ist. Und es ist ein starker Hinweis darauf, dass die Autoindustrie 2020 deutlich verbrauchsärmere Pkw produzieren kann als durchschnittlich 95 g/km. Ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 70 g/km erscheint daher angemessen, um die Innovationsdynamik für weitere Verbesserungen bei den konventionellen Antrieben, die den Trend zu immer mehr Hybridfahrzeugen und die Fortschritte auf dem Weg zum Nullemissionsauto nicht künstlich auszubremsen.

Die Robert Bosch GmbH, einer der weltweit größten Automotive-Zulieferer und führender Anbieter sowohl im Bereich spritsparender Technik für Verbrennungsmotoren wie auch gut positioniert im Zukunftsmarkt Hybrid- und Elektroantrieb, erklärt bereits öffentlich, dass sowohl ein Grenzwert von 95 g/km für 2020 wie auch 70 g/km für 2025 machbar seien. Der VDA hat sich allerdings schon klar gegen die Festlegung eines Grenzwerts für 2025 positioniert.

Dabei wäre die deutsche Autoindustrie mit einem Grenzwert von 70 g/km in 2025 wenig gefordert.

Denn die schwarz-gelbe Bundesregierung hat im Regierungsprogramm Elektromobilität vom Mai 2011 den Benchmark für Zukunftstechnologie, die es aber heute schon zu kaufen gibt, mit 50 g/km definiert. So soll z. B. die Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeuge mit weniger als 50 g/km für zehn Jahre entfallen. Hier wird ein Prinzip angewendet, dass sich schon bei der frühzeitigen Durchsetzung von Euro-Schadstoffnormen bewährt hat. Konsequenterweise muss dann aber auch, dass was heute staatlich gefördert wird, mittelfristig in Kraft treten. Ein Grenzwert von 50 g/km in 2025, der den Herstellern 13 Jahre Zeit lässt, die Technik, die heute nur einige wenige Fahrzeuge schaffen, in der gesamten Flotte umzusetzen, scheint daher angemessen. Auch große und schwere Fahrzeuge können diesen Wert schaffen, wenn sie als Plug-in-Hybride oder Range Exten-

der mit einer großen elektrischen Reichweite ausgelegt werden, die mit Null-emissionen in die Berechnung des fahrzeugspezifischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerts ein-geht.

Auch Grenzwerte für die Zeit nach dem Jahr 2025 sind bereits in der Diskussion. So hat sich der ehemalige Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Norbert Röttgen, im April 2010 öffentlich schon Gedanken über einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert für das Jahr 2040 gemacht. Um die Klimaziele 2050 zu erreichen, errechnete er ein Grenzwertspektrum für Neufahrzeuge ab dem Jahr 2040 von 10 bis 35 g/km.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf europäischer Ebene für einen Pkw-CO<sub>2</sub>-Grenzwert für 2020 von 70 g/km ohne die Anrechnung weiterer Maßnahmen einzusetzen;
2. sich auf europäischer Ebene auch dafür einzusetzen, dass mit dem Grenzwert für 2020 ein Folgegrenzwert für 2025 von 50 g/km festgelegt wird;
3. in der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie einen Stufenplan zu erarbeiten, mit denen der vom ehemaligen Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Norbert Röttgen, genannte CO<sub>2</sub>-Grenzwertkorridor von 10 bis 35 g/km im Jahr 2040 erreicht werden kann;
4. alle Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 50 g/km als hoch-effiziente Fahrzeuge zu klassifizieren und sie im Steuerrecht einheitlich zu behandeln;
5. alle Fördermaßnahmen für hocheffiziente Fahrzeuge technologieneutral ausschließlich am CO<sub>2</sub>-Ausstoß auszurichten;
6. eine Strategie zu entwerfen, wie die Markteinführung und Marktdurchdringungen von Nullemissionsfahrzeugen in den nächsten Jahren angestoßen werden kann.

Berlin, den 26. Juni 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

### **Begründung**

Ambitionierte Verbrauchsgrenzwerte bieten ökologische aber auch handfeste ökonomische Vorteile für die Industrie, denn sie schaffen Planungssicherheit, sie belohnen die innovativsten Hersteller und erschweren den Marktzugang für Hersteller mit weniger effizienten Fahrzeugen. Ein technologieneutraler CO<sub>2</sub>-Grenzwert ist zudem der beste Anreiz für technologische Vielfalt in der Konkurrenz um die Antriebskonzepte von Morgen.

Nicht zuletzt sind ambitionierte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und der damit einhergehende deutliche Rückgang des Verbrauchs so etwas wie eine Lebensversicherung für die Automobilindustrie. Denn Automobilität als Massenprodukt, wie es sich in den Industrieländern in den letzten 60 Jahren herausgebildet hat und in den Schwellenländern jetzt aufgrund des gestiegenen Pro-Kopf-Einkommens ebenfalls nachvollzogen wird, wird nur dann erhalten bleiben, wenn der in den nächsten Jahren womöglich massiv steigende Ölpreis durch eine massive Senkung des Verbrauchs kompensiert werden kann. Wenn ein Liter Diesel im Jahr 2020 z. B. mehr als 2,50 Euro kosten sollte, werden sich nur wenige Verbraucherinnen und

Verbraucher noch 8- oder 10-Liter-Autos leisten können. Mit 3- oder 2-Liter-Autos oder durch Elektroautos, deren Energiekosten losgelöst sind von der Entwicklung der Ölpreise, wird Automobilität bezahlbar bleiben.

Insbesondere in Ballungsräumen mit begrenztem Flächenangebot ist es allerdings für Kommunen ein lohnendes Ziel, Autofahren zu einem Baustein einer kombinierten Mobilität zu machen, um die Lebensqualität gerade in Städten durch weniger Autos zu steigern. Der Einstieg der Daimler AG (Car2Go), BMW AG (DriveNow) und Volkswagen AG (Quicar) in das Geschäft mit dem Auto teilen (Carsharing) zeigt, dass auch die deutsche Autoindustrie diesen Trend erkannt hat und darin ein Geschäftsfeld erkennt, mit dem sich in Zukunft Geld verdienen lässt.

Auf mittlere Sicht sind es vor allem Verbesserungen am Verbrennungsmotor, z. B. durch höhere Einspritzdrücke und ein Downsizing der Motoren, die den Verbrauch weiter deutlich senken können. Durch Hybridisierung werden die Vorteile von Verbrennungs- und Elektroantrieb kombiniert. Plug-in-Hybride und Range Extender halbieren den Kraftstoffverbrauch gegenüber selbst den effizientesten Dieselantrieben und batterieelektrische Antriebe kommen ohne kohlenwasserstoffhaltige Kraftstoffe aus. Sie sind aber nur dann echte Nullemissionsautos, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien stammt.

Für die These massiv steigender Neuwagenpreise durch ambitionierte CO<sub>2</sub>-Ziele finden sich auch empirisch in den letzten Jahren keine Belege. Im Gegenteil: Inflationsbereinigt sind die Neuwagenpreise in Europa sogar leicht gesunken, und dies obwohl die Fahrzeuge nicht nur sparsamer, sondern z. B. durch zusätzliche Airbags und Fahrerassistenzsysteme auch sicherer geworden sind und Klimaanlage und Navigationssysteme bis in den Kleinwagenbereich zur Serienausstattung wurden. Auch beim größten Kostentreiber der Elektromobilität, der Batterie, ist eine starke Kostendegression zu beobachten. Noch vor drei Jahren galt der Faustwert, dass eine Kilowattstunde Batteriekapazität 1 000 Dollar kostet. Nach einer aktuellen Studie von Bloomberg New Energy Finance sind die Batteriekosten seit 2009 aber um 30 Prozent gesunken, allein in 2011 sanken die Kosten um 14 Prozent. Der Nissan Leaf, das erste massenproduzierte rein elektrische Auto, wird schon heute mit Batteriekosten hergestellt, die deutlich unter 400 Dollar pro Kilowattstunde liegen.

Die Implikationen des Ziels, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 zu senken für die langfristigen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte der Autoindustrie, hat der ehemalige Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Norbert Röttgen, im April 2010 in einer bisher wenig rezipierten Rede auf einem Kongress der Zeitschrift „auto motor und sport“ deutlich gemacht:

„Der Pkw-Verkehr wird auch im Jahr 2050 ca. 12 % der gesamten Treibhausgas-Emissionen verursachen, die durchschnittliche Fahrleistung bleibt konstant und die Anzahl der Pkw pro Einwohner nimmt aufgrund der demografischen Entwicklung leicht ab.

Dann dürfen die Pkw auf Deutschlands Straßen im Jahr 2050 durchschnittlich nur noch zwischen 13 und 43 g CO<sub>2</sub>/km emittieren. Dieser Wert ist dann übrigens nicht nur für Deutschland maßgeblich. Da der Anteil des Pkw-Verkehrs an den Gesamtemissionen in vielen anderen Ländern (vorneweg im EU-Raum) vergleichbar ist, dürfte auch in diesen Ländern ein Wert um die 30 g/km maßgeblich sein.

Und ich spreche hier von den tatsächlichen Emissionen der Fahrzeuge, und nicht von den Grenzwerten, die Sie aus den Brüsseler Diskussionen kennen. Denn da der tatsächliche Ausstoß von CO<sub>2</sub> noch einmal um ein Viertel höher ist als bei der Berechnung nach dem EU-Normzyklus, müssen die Vorgaben für die Flottengrenzwerte im Gegenzug um etwa ein Viertel niedriger sein. Und damit wir

dieses Ziel für den gesamten Fahrzeugbestand in 2050 auch tatsächlich erreichen, muss dieser Grenzwert für Neufahrzeuge schon mindestens 10 Jahre vorher gelten.

Im Ergebnis führen diese überschlägigen Berechnungen zu einem Grenzwertspektrum für Neufahrzeuge ab dem Jahr 2040 von 10 bis 35 g/km!“ (siehe: [www.auto-motor-und-sport.de/eco/kongress-die-rede-von-bundesumweltminister-roettgen-co2-grenzwert-von-zehn-bis-35-gramm-ab-2040-1828128.html](http://www.auto-motor-und-sport.de/eco/kongress-die-rede-von-bundesumweltminister-roettgen-co2-grenzwert-von-zehn-bis-35-gramm-ab-2040-1828128.html)).

Zurzeit gibt es Streit zwischen der Bundesregierung und den Automobilverbänden über die Frage, welche Fahrzeuge förderfähig sein sollen. Dies bezieht sich sowohl auf die steuerliche Förderung, z. B. im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer oder der Bemessungsgrundlage für die Dienstwagenbesteuerung, als auch auf die Frage, wann Nutzervorteile z. B. in Form einer noch zu schaffenden blauen Plakette gewährt werden sollen.

So will z. B. der VDA durchsetzen, dass nicht allein ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 50 g/km, sondern alternativ auch eine elektrische Reichweite von 25 Kilometer bei Plug-in-Hybriden oder Range Extendern als Fördervoraussetzung genügen. Damit sollen auch Fahrzeuge mit einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den Genuss der Förderung kommen. Ein solches Kriterium ist aber sachwidrig, denn auch große und schwere Plug-in-Hybride können die 50 g/km erreichen. Dies ist technologisch lediglich eine Frage der gewählten Kombination aus einem effizienten Verbrennungsmotor und der Akkukapazität.

Es geht auch nicht um die Frage, wie ein Elektroauto im Steuerrecht definiert ist, da dies einer technologieneutralen steuerlichen Förderung widerspricht. Daher sollte im Steuerrecht die technologieneutrale Definition „hocheffiziente Fahrzeuge“ gewählt werden. Solche hocheffizienten Fahrzeuge sind solche mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 50 g/km ohne irgendwelche zusätzlichen Kriterien.





