

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Bernd Reuther, Renata Alt, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Die vollständige CO₂-Bilanz von E-Autos

Die Bundesregierung strebt für die kommenden Jahre ein enormes Wachstum der Elektromobilität in der Bundesrepublik Deutschland an. Zu diesem Zweck schafft sie Kaufanreize durch steuerliche Vorteile, Kaufprämien und weitere Maßnahmen (www.bundesregierung.de/breg-de/themen/energiewende/elektromobilitaet-weiter-vorantreiben-1530062). Gleichzeitig musste das ursprünglich ausgegebene Ziel von einer Million Elektroautos bis 2020 um zwei Jahre auf 2022 verschoben werden, da das Angebot und der Absatz von Elektrofahrzeugen nicht den Vorstellungen der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) entsprechen und Elektroautos weiterhin einen marginalen Anteil am PKW-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland haben. So waren zum 1. Januar 2019 insgesamt 83.175 reine Elektroautos laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zugelassen. Dies entspricht einem Anteil von etwa 0,2 Prozent aller zugelassenen PKWs in der Bundesrepublik Deutschland (www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/j%C3%A4hrlich/2019_b_barometer.html?nn=2084378).

Der Ausbau der Elektromobilität in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt primär mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich zu senken (<https://ecomento.de/2019/01/29/elektroauto-foerderung-mineraloelbranche-bemaengelt-wettbewerbsnachteile/>). Allerdings gibt es widersprüchliche Aussagen und Kritik bezüglich der CO₂-Bilanz von Elektrofahrzeugen. Diese konzentrieren sich nicht auf die eigentliche Fahrt, die elektrische Batterie stößt im Gegensatz zum Verbrennungsmotor im Fahrbetrieb kein CO₂ aus, sondern auf die CO₂-Bilanz des gesamtheitlichen Schöpfungs-, Nutzungs- und Abbauzyklus von Elektrofahrzeugen (www.n-tv.de/wirtschaft/Sinn-verteidigt-Fazit-zu-Elektroautos-article20989625.html). Beispiele dafür sind der verwendete Strom, dessen Zusammensetzung große Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz des

jeweiligen Fahrzeugs hat, oder der Energieaufwand einer angemessenen Entsorgung von Fahrzeug und Batterie. Eine vollständige Bewertung aller Aspekte allein ermöglicht eine sachgerechte Bewertung und damit die Entwicklung hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchem Strommix geht die Bundesregierung bei eigenen Ausführungen zur CO₂-Bilanz von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen aus, und von welchem Strommix gehen Studien zur CO₂-Bilanz von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen aus, die die Bundesregierung verwendet (bitte nach Inhalt des Strommixes, nach Referenzdatum und Studie aufgeschlüsselt)?
2. Wie setzt sich der durchschnittliche Strommix in der Bundesrepublik Deutschland zusammen, den batteriebetriebene Elektrofahrzeuge zum 1. Januar 2019 tankten, und wie sind die Unterschiede zwischen den Ländern (bitte insgesamt sowie für die Länder aufgeführt)?
3. Ab welchem Zeitpunkt rechnet die Bundesregierung mit einem CO₂-neutralen Strommix in der Bundesrepublik Deutschland, und ab wann rechnet sie mit CO₂-neutralem PKW-Verkehr?
4. In welchem zeitlichen, inhaltlichen und anderweitigen Rahmen bewertet die Bundesregierung die Nachhaltigkeit von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, insbesondere in Bezug auf deren CO₂-Bilanz, und wie sind die untersuchten Zyklen von Studien zu diesem Thema, auf die sich die Bundesregierung bezieht?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die folgenden verschiedenen Zyklen bezüglich ihrer Aussagefähigkeit zur Nachhaltigkeit von PKWs: Well-to-Tank (Energiebereitstellung), Tank-to-Wheel (Fahrzeugwirkungsgrad) und Well-to-Wheel (die beiden vorherigen Zyklen kombiniert), und welche Methodik nutzt bzw. präferiert die Bundesregierung für ihre Schlussfolgerungen?
6. Findet der Aspekt der Entsorgung von Fahrzeug und Batterie Eingang in die von der Bundesregierung verwendeten Zyklen zur Nachhaltigkeit von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen?
7. Ist die Bundesregierung grundsätzlich der Meinung, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge heute über eine bessere CO₂-Bilanz als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verfügen, wenn der gesamte Lebenszyklus inklusive Energiebereitstellung, Fahrzeugwirkungsgrad und Entsorgung berücksichtigt wird?
8. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass ein aktuell in der Bundesrepublik Deutschland erhältliches batteriebetriebenes Elektrofahrzeug über eine bessere CO₂-Bilanz als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor verfügt, wenn der gesamte Lebenszyklus inklusive Energiebereitstellung, Fahrzeugwirkungsgrad und Entsorgung berücksichtigt wird, und wenn ja, um welches Fahrzeug handelt es sich dabei?

9. Geht die Bundesregierung davon aus, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge in den kommenden Jahren über eine bessere CO₂-Bilanz als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verfügen werden, wenn der gesamte Lebenszyklus inklusive Energiebereitstellung, Fahrzeugwirkungsgrad und Entsorgung berücksichtigt werden, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung diese Annahme?

Berlin, den 20. August 2019

Christian Lindner und Fraktion

