

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Mariana Iris Harder-Kühnel, Dr. Heiko Heßenkemper, Christoph Neumann, Ulrich Oehme, Thomas Seitz, Dr. Harald Weyel, Uwe Witt und der Fraktion der AfD

Well-To-Wheel-Prinzip bei der Bewertung der Flottenemissionen einführen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Dezember 2019 hat die Europäische Kommission unter der Führung von Ursula von der Leyen das Konzept des European Green Deals beschlossen, dass bis 2050 Klimaneutralität für die Europäische Union vorsieht. Von harten Maßnahmen ist besonders der Verkehrssektor betroffen. Geht es nach den Plänen der Kommission, so soll der Verkehrssektor radikal umgebaut werden. So sollen bis 2030 mindestens 30 Millionen emissionsfreie Autos auf europäischen Straßen zugelassen sein. Auch die Bundesregierung hat in Bezug auf die E-Mobilität ambitionierte Ziele. So sollen bis 2030 knapp 7 bis 10 Millionen Stromer auf unseren Straßen fahren. Ein Baustein, um den staatlich erzwungenen Antriebswechsel auf der Straße zu gewährleisten, ist die Absenkung der gesetzlichen CO₂-Flottengrenzwerte für neu zugelassene PKWs. So bestätigte der für die Klimapolitik zuständige Vizepräsident der EU-Kommission, Frans Timmermans, dass schärfere CO₂-Grenzwerte erlassen werden sollen. Ziel ist mehr Transport auf Schiene und Wasser und weniger Transport auf der Straße. Politisch lässt sich das Konzept so interpretieren, dass jede Maßnahme sinnvoll ist, die die PKW-Flotte mit Verbrennungsmotoren in letzter (?) Konsequenz reduziert, unabhängig vom faktischen CO₂-Einsparungseffekt beziehungsweise ohne Berücksichtigung von Kosten- und Nutzenaspekten. Rückblick: Mit der Verordnung (EU) 2019/631 wurden die CO₂-Ziele für neue PKW und leichte Nutzfahrzeuge auf minus 15 Prozent für 2025 und bis zu 37,5 Prozent für 2030, normiert auf das Basisjahr 2021, weiter verschärft. Zudem werden durch die Umstellung des Prüfzyklus von NEFZ auf WLTP und der für Hersteller verpflichtende Verbauung einer fahrzeuginternen Überwachungssoftware im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/1832 – sogenannte On-Board Fuel Consumption¹ – weitere Reduktionsmaßnahmen erforderlich sein, falls die Hersteller nicht mit massiven Strafzahlungen konfrontiert werden möchten. Seit dem 1. Januar 2021 müssen demnach die Hersteller verbindlich die realen Verbräuche aller Fahrzeuge an die Europäische Kommission übermitteln. Jedoch verschärfte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in ihrer Rede zur Lage der Union im September 2020 die Einsparungsziele bei den CO₂-Emissionen. Das bisherige Ziel lag bei

¹ <https://de.eaclubs.org/post/obfcm-on-board-fuel-consumption-measurement>

40 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 und soll auf 55 Prozent erhöht werden. Gemäß dem legislativen Fahrplan möchte die Kommission im Juni 2021 konkrete Gesetzgebungsvorschläge unterbreiten, wie weit die bestehenden Grenzwerte für 2030 weiter verschärft werden sollen.² Um den technologischen Wandel im Verkehrssektor zu vollziehen, erlaubt Verordnung (EU) 2019/631 sogenannte Super-Credits auf Elektrofahrzeuge. Diese werden auf den Flottenmix der Hersteller als Null-Emissions-Fahrzeuge angerechnet und senken somit künstlich den Flottenemissionswert. Dadurch haben Hersteller massive wirtschaftliche Anreize, den Verkauf von Elektrofahrzeugen auszubauen. Bei näherer Betrachtung können Elektrofahrzeuge daher nur deswegen als Zero-Emissions-Vehicle deklariert werden, da die Europäische Union das sogenannte Tank-to-Wheel-Prinzip bei der regulatorischen Bewertung der Kraftstoffe anwendet, die CO₂-Emissionen also nur ab der Ladesäule rechnet und die Herstellung des Kraftstoffes nicht berücksichtigt. Da die Herstellung des Stroms jedoch in vielen Mitgliedstaaten nicht „regenerativ“ erfolgt, werden somit die CO₂-Emissionen auf den Energiesektor umgelagert, damit die E-Mobilität als vermeintlich „saubere“ Mobilität bewertet werden kann. Dadurch werden andere alternative Kraftstoffe jedoch erheblich benachteiligt, da diese, wie beispielsweise synthetische Kraftstoffe, ihr CO₂-Einsparungspotential bei der Herstellung vorweisen. Ziel einer technologieoffenen und wettbewerbsneutralen Kraftstoffbewertung müsste allerdings die Berücksichtigung des kompletten Herstellungs- und Verbrauchszyklus sein (sogenannte Well-To-Wheel-Prinzip). Emissionsort und Emissionsquelle des CO₂ dürfen nicht darüber entscheiden, ob ein Fahrzeug daher als „CO₂-neutral“ oder nicht bewertet werden soll. Bei Anwendung des konsequenten Well-To-Wheel-Prinzips wäre beispielsweise der Verbrauch eines Tesla Model 3 bei einem durchschnittlichen Realverbrauch von 18 kWh (Kilowattstunde) für 100 Kilometer im deutschen Strommix (ca. 401 Gramm CO₂ pro kWh) ca. 86 Gramm CO₂ pro Kilometer. Bei Berücksichtigung des Tank-To-Wheels-Prinzips stößt ein Tesla Model 3 derzeit 0 Gramm CO₂ pro Kilometer aus.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. politisch auf die Europäische Kommission einzuwirken, bei der Überarbeitung der CO₂-Flottengrenzwerte für PKW und Nutzfahrzeuge das sogenannte Well-To-Wheel-Prinzip für die Bewertung der Flottenemissionen einzuführen, um dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen bei Kraftstoffen zu erreichen;
 2. auf die Europäische Kommission einzuwirken, die bestehenden CO₂-Flottengrenzwerte abzuschaffen und Verschärfungen bei den Emissionsgrenzwerten zu unterlassen.

Berlin, den 12. Mai 2021

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

² https://ec.europa.eu/germany/news/20200917-neues-klimaziel_de

