

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Dieter Janecek, Cem Özdemir, Lisa Badum, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Klimaschutz in der Automobilproduktion**

Um die Pariser Klimaschutzziele zu erreichen, muss auch der Industriesektor als wesentlicher CO<sub>2</sub>-Emittent in Deutschland erhebliche Anstrengungen unternehmen. Verschiedene Automobilhersteller und Zulieferunternehmen haben vor diesem Hintergrund unlängst angekündigt, ihre Fahrzeuge klimafreundlicher und perspektivisch klimaneutral zu produzieren. Auch wenn der während der Nutzungsphase eines Autos entstehende Treibhausgasausstoß dominiert, sind die Emissionen, die in der Fahrzeugproduktion entstehen, nicht unerheblich.

Eine Kurzstudie des Öko-Instituts zeigt in diesem Zusammenhang, dass die Unternehmen ihre Zielsetzungen und Handlungsbereiche nicht durchgehend einheitlich definieren (vgl. [https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag\\_de/themen\\_az/mobilitaet/pdf/Kurzstudie\\_Klimaschutzstrategien\\_Automobilindustrie\\_Endfassung.pdf](https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/Kurzstudie_Klimaschutzstrategien_Automobilindustrie_Endfassung.pdf)). Teilweise umfassen sie nur die eigenen Fabriken mitsamt Energiezufuhr (Scope-1- und Scope-2-Emissionen) ohne die Emissionen im Bereich der Vorprodukte (Scope-3-Emissionen). Der in der Vorkette verursachte CO<sub>2</sub>-Ausstoß übersteigt allerdings die in der Produktion der Automobilhersteller entstehenden Emissionen deutlich. Der Umfang der von den Unternehmen formulierten Ambitionen ist demnach limitiert und untereinander wenig vergleichbar.

Zur Reduktion der produktionsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen setzen die Hersteller und Zulieferunternehmen laut der Kurzstudie vorrangig auf den Einsatz erneuerbarer Energien und Kompensationsmaßnahmen, während das Potenzial von Effizienzmaßnahmen, neuen Technologien oder Änderungen in der Materialzusammensetzung offenbar nur in geringem Umfang gehoben wird.

Unklar ist, wie die Bundesregierung die Bestrebungen von Automobilherstellern und Zulieferern bei der Reduktion ihrer produktionsbedingten Emissionen unterstützen kann, welche Bedeutung sie den Aktivitäten der Branche beimisst, welche Schlussfolgerungen sie aus den Klimaschutzstrategien in der Automobilindustrie zieht und wie sich die Umsetzung von Maßnahmen für mehr Klimaschutz in der Industrie gestaltet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Treibhausgasausstoß der Automobilindustrie in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, und wie verteilen sich die Treibhausgasemissionen jeweils auf die Automobilhersteller und die Zulieferindustrie (bitte jeweils nach Jahren sowie möglichst nach Scope 1, Scope 2 und Scope 3 aufschlüsseln)?
2. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von Strategien von Automobilherstellern und Zulieferunternehmen für eine klimaneutrale Produktion, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele und insbesondere das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität bis zum Jahr 2045?
3. Welche Bedingungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung erfüllt sein, damit die Automobilproduktion als klimaneutral gelten kann?
4. Welche Instrumente erachtet die Bundesregierung als vorrangig, um die produktionsbedingten Treibhausgasemissionen der Automobilindustrie in Deutschland zu reduzieren (bitte nach Scope 1, Scope 2 und Scope 3 aufschlüsseln)?
5. Welche Rolle spielen nach Einschätzung der Bundesregierung insbesondere Maßnahmen im Bereich der Scope-3-Emissionen, um die Treibhausgasemissionen in der Automobilproduktion zu reduzieren?
6. Welche Hemmnisse bestehen nach Ansicht der Bundesregierung mit Blick auf die Dekarbonisierung der Automobilproduktion über die gesamte Produktionskette, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um mögliche Hemmnisse zu reduzieren bzw. zu beseitigen?
7. Welche Vor- und Nachteile erkennt die Bundesregierung in Strategien für eine klimaneutrale Automobilproduktion, die sich überwiegend auf die engeren Produktionsemissionen (Scope-1- und Scope-2-Emissionen) beziehen, mit Blick auf die Anstrengungen, um Deutschland bis zum Jahr 2045 CO<sub>2</sub>-neutral zu machen?
8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stromverbrauch in der Automobilindustrie in Deutschland, wie verteilt er sich auf die Automobilhersteller und die Zulieferindustrie, und welchen Anteil hat er am Gesamtstromverbrauch der deutschen Industrie?
9. Welche Vor- und Nachteile erkennt die Bundesregierung in Strategien für eine klimaneutrale Automobilproduktion, die eine Kompensation von Treibhausgasemissionen im Produktionsprozess vorsehen, im Vergleich zu Anstrengungen, Treibhausgasemissionen direkt zu senken?
10. Welche Rolle spielen aus Sicht der Bundesregierung der Einsatz anderer Materialien und Verfahren, eine bessere Materialeffizienz und der Einsatz recycelter Rohstoffe für die Treibhausgasreduktion in der Automobilproduktion?
11. Wie viele Mittel wurden aus nationalen Förderprogrammen zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Automobilproduktion in den einzelnen Jahren dieser Legislaturperiode jeweils abgerufen (bitte nach Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)?
12. Wie hat sich der Treibhausgasausstoß der Grundstoffindustrie in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, und wie verteilen sich die Treibhausgasemissionen jeweils auf die einzelnen Grundstoffbereiche (bitte nach Jahren und Bereichen aufschlüsseln)?

13. Wie viel Stahl wurde in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland jeweils produziert, und wie hoch war jeweils der Anteil grünen Stahls?
  - a) Von welchen Mengen geht die Bundesregierung jeweils in den Jahren 2025 und 2030 aus?
14. Wie viel Stahl wurde in den vergangenen fünf Jahren jeweils importiert und exportiert, und wie hoch war jeweils der Anteil grünen Stahls?
  - a) Von welchen Mengen geht die Bundesregierung jeweils in den Jahren 2025 und 2030 aus?
15. Wie viel Wasserstoff wurde in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland jeweils produziert, und wie hoch war jeweils der Anteil grünen Wasserstoffs im Sinne der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung?
  - a) Von welchen Mengen geht die Bundesregierung jeweils in den Jahren 2025 und 2030 aus?
16. Wie viel Wasserstoff wurde in den vergangenen fünf Jahren jeweils importiert und exportiert, und wie hoch war jeweils der Anteil grünen Wasserstoffs?
  - a) Von welchen Mengen geht die Bundesregierung jeweils in den Jahren 2025 und 2030 aus?
17. Wie hat sich der Wasserstoffverbrauch in der Stahlindustrie in den vergangenen fünf Jahren entwickelt, und von welchem Bedarf an grünem Wasserstoff im Sinne der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung geht die Bundesregierung aus, um eine vollständig grüne Stahlproduktion in Deutschland sicherzustellen?
18. Von welchem Bedarf an grünem Wasserstoff im Sinne der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung geht die Bundesregierung aus, um die Automobilproduktion in Deutschland vollständig mit grünem Stahl beliefern zu können?
19. Bis wann hält es die Bundesregierung für möglich, die Automobilproduktion in Deutschland vollständig auf grünen Stahl umzustellen, welche Stahlmengen sind dafür notwendig, und geht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang davon aus, dass sich die Importquoten von Stahl für den Fahrzeugbau eher erhöhen oder eher reduzieren?
20. Wie viele Mittel wurden aus nationalen Förderprogrammen zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stahlproduktion in den einzelnen Jahren dieser Legislaturperiode jeweils abgerufen (bitte nach Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)?
21. Wie hat sich der Wasserstoffverbrauch in der Chemieindustrie in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
22. Wie viele Mittel wurden aus nationalen Förderprogrammen zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Chemieproduktion in den einzelnen Jahren dieser Legislaturperiode jeweils abgerufen (bitte nach Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)?
23. Welchen Stand haben die Planungen der Bundesregierung zur Nutzung sogenannter Carbon Contracts for Difference insbesondere mit Blick auf die von ihr geplanten Pilotprogramme mit Unternehmen der energieintensiven Industrie (<https://www.bmwi-energiewende.de/EWD/Redaktion/Newsletter/2020/12/Meldung/direkt-erklaert.html>)?

24. Welchen Stand haben die Planungen der Bundesregierung zur Einführung ansteigender Quoten für die Produktion und den Einsatz klimafreundlicher Grundstoffe (<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/klimaschutz-bundesregierung-plant-quote-fuer-abnahme-von-gruenem-stahl-durch-autobranche/27304814.html?ticket=ST-7421042-voipwARdG7onur99yL36-ap1>)?
25. Welche Überlegungen und Maßnahmen gibt es seitens der Bundesregierung, den Verbraucherinnen und Verbrauchern verlässliche Informationen zu den Produktionsemissionen von Fahrzeugen zur Verfügung zu stellen?
26. Befasst sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang insbesondere mit Zertifizierungen und Kennzeichnungen für klimaneutral hergestellte Produkte im Automobilbereich?  
Wenn ja, wie, und ggf. mit welchem Ergebnis?
27. Gibt es Bestrebungen seitens der Bundesregierung, sich auf EU-Ebene für eine Produktrahmenrichtlinie einzusetzen, die Vorgaben für ein ressourcensparendes Produktdesign, Mindeststandards für Langlebigkeit und Recycelbarkeit sowie soziale und ökologische Mindeststandards für eingesetzte Rohstoffe enthält?  
Wenn ja, welche?
28. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Recyclingquoten für Fahrzeugelektronik sowie Kunststoffe und Kunststoffverbunde, die in Altfahrzeugen verbaut sind, und wie haben sich die Quoten in den zurückliegenden zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Bereichen aufschlüsseln)?
29. Welche Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, um die Recyclingquoten bei Fahrzeugelektronik, Kunststoffen und Kunststoffverbunden zu steigern?
30. Wie viele Pkws wurden in den vergangenen zehn Jahren jeweils in Deutschland außer Betrieb gesetzt, und welche Anzahl an außer Betrieb gesetzten Pkws wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren jeweils aus Deutschland exportiert (bitte nach Jahren und separat nach Gebraucht- und Altfahrzeugen aufschlüsseln)?
31. Wie viele Pkw-Altfahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren jeweils recycelt, und wie viele Pkw-Altfahrzeuge wurden in den vergangenen zehn Jahren jeweils wiederverwendet (bitte nach Jahren aufschlüsseln und die Recyclingquote und Wiederverwendungsquote einzeln ausweisen)?

Berlin, den 22. Juni 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**