

Antrag

der Abgeordneten Carina Konrad, Judith Skudelny, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Christian Bartelt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Maximilian Funke-Kaiser, Martin Gassner-Herz, Anikó Glogowski-Merten, Fabian Griewel, Nils Gründer, Julian Grünke, Thomas Hacker, Philipp Hartewig, Ulrike Harzer, Peter Heidt, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Ann-Veruschka Jurisch, Karsten Klein, Dr. Lukas Köhler, Konstantin Kuhle, Dr. Thorsten Lieb, Michael Georg Link (Heilbronn), Kristine Lütke, Anja Schulz, Dr. Stephan Seiter, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Jens Teutrine, Stephan Thomae, Sandra Weeser, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Klimaneutralen Verkehr ermöglichen – CO₂-Flottengrenzwerte abschaffen – Verbrenner-Aus stoppen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland bekennt sich zum europäischen Ziel der Klimaneutralität 2050. Gerade im Verkehrsbereich ist die aktuelle Regulierung auf europäischer Ebene nicht zielführend, um die Klimaneutralität zu erreichen und gleichzeitig die Wirtschaftskraft in Europa zu erhalten. Sie unterscheidet zwischen unterschiedlichen Antriebsformen – ohne dabei das eigentliche Ziel des Klimaschutzes ausreichend zu berücksichtigen. Zudem hat die Regulierung negative Nebeneffekte wie den Abbau von Arbeitsplätzen, auch in der Zulieferindustrie, oder die verstärkte Rohstoffabhängigkeit von einzelnen Drittländern. Dadurch wird die Akzeptanz der Klimaregulierung insgesamt in der Bevölkerung aufs Spiel gesetzt.

Die CO₂-Flottengrenzwerte schreiben ab 2035 eine Reduktion der CO₂-Emissionen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen von 100 Prozent vor. Damit können ab 2035 Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nach jetzigem Stand nicht mehr neu zugelassen werden. Nur E-Mobilität soll als klimaneutral gelten. Automobilhersteller werden auf diesem Weg gezwungen, mehr E-Fahrzeuge zu verkaufen als Nachfrage am Markt besteht.

Voraussetzung für die Akzeptanz von E-Fahrzeugen ist eine ausgebaute Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge. Diese hängt in Europa massiv hinterher. Zudem ist sie sehr ungleich in Europa verteilt: Über die Hälfte aller Ladesäulen befindet sich in Deutschland und den Niederlande (<https://insideevs.de/news/583488/ladeinfrastruktur-europa-ladepunkte-deutschland/>). Von einer europäischen Mobilitätsoption kann daher aktuell nicht die Rede sein. Und sogar in Deutschland zeigen die Käuferinnen und Käufer, dass die E-Mobilität noch nicht die Akzeptanz findet, die sich die Europäische Kommission wünscht. Damit wird es für die europäischen Automobilhersteller fast unmöglich, die Zielwerte bei den Flottengrenzwerten zu erreichen.

Die Verfehlung der CO₂-Flottengrenzwerte ist daher nicht allein den Inverkehrbringern von Autos anzulasten. Die für die Zielerreichung notwendigen Rahmenbedingungen haben sich nicht so entwickelt, wie bei der Festsetzung der Grenzwerte angenommen. Daher müssen die Ziele unter den neuen Vorzeichen evaluiert und angepasst werden.

Zudem ist nicht die Antriebstechnologie, sondern der Energieträger, der genutzt wird, entscheidend. Die Frage, ob dafür fossile oder erneuerbare Ressourcen verwendet werden, stellt sich nicht nur im Kraftstoffbereich, sondern auch in der E-Mobilität. Solange beispielsweise beim Abbau der Rohstoffe für Batterien erhebliche Umweltschäden entstehen, ist die E-Mobilität nicht CO₂-neutral.

Der Verkehrsbereich wird ab 2027 in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS II) integriert. Dies ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem zentralen Klimaschutzinstrument: dem Emissionshandel. Spätestens ab diesem Zeitpunkt wird im Verkehrsbereich eine bürokratische, teure und überflüssige Doppelregulierung stattfinden. Damit entfällt endgültig die Grundlage für CO₂-Flottengrenzwert-Regulierung, weil sie keine zusätzliche Klimaeffekte hat.

Aktuell erhöhen einige Mitgliedstaaten den Druck auf die Europäische Kommission, indem sie öffentlich eine Überarbeitung der Vorgaben fordern. Dieses Momentum sollte die Bundesregierung nutzen, um die Autohersteller vor Strafzahlungen bei Verfehlungen der Flottengrenzwerte zu schützen. Die Strafzahlungen würden dringend benötigtes Kapital für die Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren und E-Autos aus Deutschland abziehen und die Branche im weltweiten Vergleich weiter schwächen. Darunter leidet auch die Zulieferindustrie massiv. Strafzahlungen für das Verfehlen von Flottengrenzwerten helfen nicht bei der Zielerreichung, da diese Gelder nicht zweckgebunden sind und in den allgemeinen EU-Haushalt fließen.

- II. Deshalb fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass
1. die CO₂-Flottengrenzwerte spätestens ab 2027 entfallen, da der Verkehrssektor dann in den europäischen Emissionshandel integriert wird;
 2. sollte die CO₂-Flottengrenzwert-Regulierung bestehen bleiben, bereits im Jahr 2025 eine Revision der CO₂-Flottengrenzwert-Verordnung stattfindet, in der
 - a. die Strafzahlungen aufgrund der Zielverfehlung der CO₂-Flottengrenzwerte schnellstmöglich politisch ausgesetzt oder zumindest maßgeblich gemindert werden,
 - b. die Ziele 2030 und 2035 unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen wie Ladeinfrastruktur, Stromnetz und Strompreise, Energiemix, Rohstoffverfügbarkeiten, Kaufkraft und anderer Standortfaktoren evaluiert und angepasst werden,

- c. bei der Revision der CO₂-Flottengrenzwerte erneuerbare Kraftstoffe nach der Definition der EU-Erneuerbaren-Energien-Richtlinie vollumfänglich berücksichtigt werden und nur der Ausstoß von fossilem Kohlenstoff reguliert wird.

Berlin, den 4. Dezember 2024

Christian Dürr und Fraktion

