



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katrin Ebner-Steiner, Martin Böhm, Richard Graupner, Prof. Dr. Ingo Hahn, Christoph Maier, Markus Walbrunn, Florian Köhler, Oskar Lipp, Johannes Meier** und **Fraktion (AfD)**

Raus aus dem Verbrenner-Aus – Aufschub und Aufhebung der Strafzahlungen für die Nichteinhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf EU- und Bundesebene für einen Aufschub auf das Jahr 2027 und eine grundsätzliche Aufhebung der Strafzahlungen für die Nichteinhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte einzusetzen.

Zudem wird die Staatsregierung aufgefordert, sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass die CO₂-Intensität von Antriebsträngen in allen legislativen, exekutiven und judikativen Zwecken nach dem Well-to-Wheel-Prinzip und über den gesamten Lebenszyklus berechnet wird.

Begründung:

Das von CSU/CDU forcierte Verbrennerverbot (Verordnung (EU) 2023/851) greift nicht erst ab 2035. Bereits ab 2023 müssen die CO₂-Flottengrenzwerte für die Fahrzeuge der europäischen Autoindustrie schrittweise reduziert werden. Bereits bis 2025 muss der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs im Durchschnitt bei 93,6 g CO₂/km liegen, was eine Reduktion um 15 Prozent von derzeit 115,1 g CO₂/km darstellt. Bis 2030 muss dieser Wert um 55 Prozent auf 49,5 g CO₂/km weiter sinken. Angesichts dieser dramatischen Vorgaben drohen den deutschen Automobilherstellern und ihren Zulieferern Milliardenstrafen, wenn sie die festgelegten CO₂-Grenzen nicht einhalten können. Für die Nichteinhaltung der Vorgaben drohen der Branche laut einem internen Papier der europäischen Autoindustrie Strafzahlungen in Höhe von 16 Mrd. Euro.

Das perfide an dieser Entwicklung ist, dass die CO₂-Emissionen nach dem sogenannten Tank-to-Wheel-Prinzip gemessen werden, was die einseitige elektroauto-fixierte Agenda der Grünen begünstigt. Dies führt jedoch zu einer gravierenden Verzerrung der tatsächlichen CO₂-Bilanz von Fahrzeugen: Elektroautos (31 t CO₂), Wasserstoffautos (43 t CO₂) und Fahrzeuge mit synthetischen Kraftstoffen (37 t CO₂) stoßen im gesamten Lebenszyklus nach dem Well-to-Wheel-Prinzip mehr CO₂ aus als herkömmliche Verbrenner oder Hybrid (29 t CO₂). Nur so lässt sich die wahre CO₂-Bilanz der verschiedenen Antriebstechnologien ermitteln und eine gerechte Vergleichbarkeit herstellen.

Die Autoindustrie sieht sich aufgrund dieser Vorgaben gezwungen, drastische Maßnahmen zu ergreifen. Das o. g. interne Dokument des europäischen Automobilverbands (ACEA) warnt, dass die Industrie gezwungen sein könnte, die Produktion von mehr als zwei Mio. Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu stoppen, was dem Produktionsoutput von acht Fabriken entspricht. Diese Maßnahme würde Millionen Arbeitsplätze gefährden und das wirtschaftliche Rückgrat der deutschen Automobilbranche, insbesondere in Bayern, erschüttern.

Bereits zwischen Januar 2022 und November 2024 waren 14 000 Arbeitsplätze in der bayerischen Automobilindustrie aufgrund der drohenden Strafzahlungen und Produktionsverlagerungen gefährdet. In ganz Bayern stehen insgesamt 180 000 hochbezahlte Industriearbeitsplätze auf der Kippe – Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt von der Fertigung von traditionellen Antriebsträngen abhängen.

Die bayerischen Automobilunternehmen sind besonders betroffen: BMW und Audi liegen mit ihren durchschnittlichen CO₂-Werten von 106 g CO₂/km bzw. 123 g CO₂/km deutlich über den erlaubten Flottengrenzwerten für 2025. Sollte dies so weitergehen, drohen nicht nur enorme Strafzahlungen, sondern auch massive Produktionsstillstände und Arbeitsplatzverluste.

Die deutschen Bürger haben deutlich gemacht, dass sie keine Elektroautos wollen. Die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen sind von 104 000 im Dezember 2022 auf 36 000 im Oktober 2024 eingebrochen. Fast jeder neunte in Deutschland neuzugelassene Pkw enthält einen Verbrennungsmotor. Jüngste Umfragen zeigen, dass 61 Prozent der Deutschen bis 2035 einen neuen Verbrenner kaufen wollen und 73 Prozent ihre Diesel- oder Benzinfahrzeuge auch nach 2035 weiterfahren möchten.

Der Aufsichtsratsvorsitzende von Volkswagen, Hans Dieter Pötsch, hat bereits öffentlich eine Verschiebung der CO₂-Grenzwerte gefordert. Auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) drängt auf eine frühere Überprüfung der Machbarkeit der EU-Vorgaben. Die EU-Kommission hat das Recht in Anbetracht dieser dramatischen Lage, den Notfallartikel zu aktivieren und die Einführung der schärferen Klimavorgaben um zwei Jahre verschieben.

Selbst die SPD-geführte Landesregierung des Saarlandes hat am 22. November 2024 einen Entschließungsantrag im Bundesrat eingebracht, um Strafzahlungen für die Autoindustrie zu verhindern. Die bayerische Staatsregierung sollte sich diesem Appell anschließen und auf allen Ebenen dafür kämpfen, dass die geplanten Strafzahlungen für die Nichteinhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte 2025 ausgesetzt werden.