

Stand: 25.06.2026 11:25:36

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/12584

"Industriestandort langfristig sichern: Berechnung des CO₂-Ausstoßes von Plug-in-Hybrid Fahrzeugen dem realen Verbrauch anpassen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/12584 vom 24.06.2026



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Barbara Fuchs, Martin Stümpfig, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Dr. Markus Büchler, Patrick Friedl, Mia Goller, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Ursula Sowa, Laura Weber** und Fraktion **(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Industriestandort langfristig sichern: Berechnung des CO₂-Ausstoßes von Plug-in-Hybrid Fahrzeugen dem realen Verbrauch anpassen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die von der EU-Kommission vorgesehene Anpassung des sogenannten Utility Factors, also des angenommenen elektrischen Fahranteils, bei der Berechnung des CO₂-Ausstoßes von Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV) ab 2027 vollumfänglich umgesetzt wird und damit die Berechnungen stärker an den realen Fahrdaten ausgerichtet werden.

Begründung:

Der Verkehr ist noch immer einer der größten Emittenten von CO₂. Im Gegensatz zu anderen Bereichen steigt hier der Ausstoß sogar. Zehn Jahre nach dem Dieselskandal bahnt sich mit dem Abgasskandal um Plug-in-Hybride ein weiterer Rückschlag für die deutsche Automobilbranche an.

Zahlen, die das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit bereits 2025 berechnen ließ, zeigen, dass PHEVs im tatsächlichen Betrieb nur 25 Prozent elektrisch fahren und nicht wie bei der Berechnung von Spritverbrauch und Abgasausstoß angenommen 84 Prozent. Eine aktuelle Studie des ICCT (International Council on Clean Transportation) beziffert den durch PHEV zwischen 2021 und 2025 zusätzlich verursachten CO₂-Ausstoß auf rund 100 Megatonnen in Europa, die nicht in den Statistiken berücksichtigt sind. Das entspricht fast 70 Prozent der jährlichen CO₂-Emissionen des gesamten deutschen Straßenverkehrs.

Erfolgreicher Klimaschutz funktioniert aber nur mit zuverlässigen Zahlen. Deshalb ist es problematisch für die Verbraucherinnen und Verbraucher, aber auch für die deutsche Autoindustrie, dass die Bundesregierung im Koalitionsbeschluss im April 2026 beschlossen hat, sich für die Aussetzung der Anpassung 2027 einzusetzen, obwohl ihr die Ergebnisse der eigenen Studie bereits bekannt waren. Selbst bei regelmäßigem Laden verbraucht ein PHEV knapp 3 Liter Sprit /100 km, fährt also keineswegs klimaneutral.

Diese Haltung ist nicht nur schädlich für Umwelt und Klima, sondern auch industriepolitisch eine Sackgasse, denn werden weiter die zu niedrigen Abgaswerte für PHEV angenommen, führt dies dazu, dass in Europa deutlich weniger reine E-Autos verkauft werden müssen, um die Flottengrenzwerte zu erreichen. Damit wird der notwendige Hochlauf rein batterieelektrischer Fahrzeuge weiter gebremst. Die europäischen Autohersteller, wie man jetzt auch an den Gewinnwarnungen von BMW sieht, und mit ihr die mittelständische Zulieferindustrie, fallen durch diese Verzögerung im internationalen

Wettbewerb weiter zurück, denn die Zeichen stehen weltweit auf elektrisch, nicht nur im Hauptexportland China.