



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Uli Henkel, Martin Böhm, Ferdinand Mang, Josef Seidl, Katrin Ebner-Steiner** und **Fraktion (AfD)**

Für die Technologieoffenheit, Wirtschaftlichkeit und Fairness bei der Anrechnung des CO₂-Fußabdrucks von Kraftstoffen auf die CO₂-Flottenbilanz

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen für eine faire und technologieoffene Bemessung und Anrechnung des CO₂-Ausstoßes von Kraftstoffen und Antriebssystemen bei der EU-CO₂-Flottenbilanz einzusetzen.

Dazu gehört vor allem:

- Der CO₂-Ausstoß von einem bestimmten Kraftstoff und Antriebssystem ist nach dem „Well-to-Wheel“-Prinzip (als Durchschnitt für den gesamten Lebenszyklus von Produktion bis Endverbrauch einschließlich Entsorgung) und nicht nach dem „Tank-to-Wheel“-Prinzip zu bemessen und anzurechnen.
- Der CO₂-Ausstoß ist für alle Antriebssysteme, einschließlich der E-Mobilität, zu bemessen und anzurechnen. Auch konventionelle Energieträger dürfen nicht von der Bemessung und Anrechnung ausgeschlossen werden.
- Der CO₂-Ausstoß von E-Autos, Wasserstoff und anderen synthetischen Kraftstoffen, die mit Verwendung von Elektrizität hergestellt wurden, ist auch nach Art der Stromproduktion bzw. nach dem Strommix zu bemessen und dementsprechend anzurechnen.

Begründung:

Sofern sich die EU, Deutschland und Bayern das Ziel gesetzt haben, eine CO₂-neutrale Mobilität zu schaffen, ist es wichtig, dass dieses Ziel technologieoffen und auf maximal marktwirtschaftlicher Basis erreicht wird. U. a. bedeutet dies eine faire und technologieoffene Bemessung und Anrechnung des CO₂-Ausstoßes von Kraftstoffen bei der EU-CO₂-Flottenbilanz.

Bis jetzt ist es üblich, den CO₂-Ausstoß eines Kraftstoffes bzw. eines bestimmten Antriebssystems nach dem „Tank-to-Wheel“-Prinzip als nur während der direkten Benutzung des Transportmittels anstatt nur zu bemessen. Jedoch gibt solch ein Berechnungsansatz nicht den gesamten CO₂-Ausstoß über den gesamten Lebenszyklus eines Kraftstoffes bzw. eines bestimmten Antriebssystems wieder, welcher eigentlich maßgeblich für die globale CO₂-Bilanz ist.

Aus diesem Grund sollte der CO₂-Ausstoß eines Kraftstoffes bzw. eines bestimmten Antriebssystems nach dem „Well-to-Wheel“-Prinzip als Durchschnitt für den gesamten Lebenszyklus von Produktion bis Endverbrauch, einschließlich Entsorgung, bemessen und der EU-CO₂-Flottenbilanz angerechnet werden.

Die Bedeutung dieses Unterschiedes kann anhand folgender Beispiele aufgezeigt werden:

- E-Batterie: So produzieren E-Autos nach Berechnungen des ifo Instituts und des VDI über ihrem gesamten Lebenszyklus mit dem gegenwärtigen und mittelfristigen deutschen Strommix mehr CO₂ und andere Schadstoffe als konventionelle Verbrenner^{1 2}.
- Erdgas oder aus Erdgas hergestellte synthetische Kraftstoffe (E-Fuels): Laut einer Studie des in Chicago ansässigen Risikomanagement- und Consulting-Unternehmens „Sphera“ würde der Import von Erdgas nach Mitteleuropa über die Nord Stream 2-Pipeline im Durchschnitt viermal weniger CO₂ ausstoßen als der Import der gleichen Menge an Flüssigerdgas per Tanker aus den Vereinigten Staaten³.
- Mithilfe von Kernstrom hergestellter Wasserstoff: Nach Berechnungen des IPCC entspricht das Lebenszyklus-CO₂-Äquivalent einer Kilowattstunde aus Kernenergie dem von Windenergie und ist 3,5-mal geringer als bei Photovoltaik⁴.

¹ Sinn H.W. (2020). Möglichkeiten und Grenzen der europäischen Energiewende – Perspektive eines Volkswirtes. ifo Institut. München. URL: <https://www.hanswernersinn.de/de/moeglichkeiten-grenzen-europ-energiewende-ake-dpg-02102020>

² VDI (2020). Ökobilanz von Pkws mit verschiedenen Antriebssystemen. URL: https://www.vdi.de/fileadmin/pages/vdi_de/redakteure/vor_ort/bv/braunschweiger-bv/news/News_BV/VDI-Studie_Oekobilanz-Pkw_Internet.pdf

³ Thinkstep (2017). GHG Intensity of Natural Gas Transport. URL: https://globalnghub.com/wp-content/uploads/attach_380.pdf

⁴ IPCC Working Group III (2014). Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change