

VERBRENNERVERBOT STOPPEN

FLOTTENREGULIERUNG

TECHNOLOGIEOFFEN ÜBERARBEITEN

ANTRAG DES MIT-BUNDESVERBANDES AN DEN 38. CDU-BUNDESPARTEITAG

Der Parteitag möge beschließen:

Die CDU Deutschlands setzt sich für eine technologieoffene Überarbeitung der CO₂-Flottenregulierung für PKW und LKW ein. Bei der Anpassung muss das tatsächliche Emissionsreduktionspotential erneuerbarer biogener und synthetischer, strombasierter Kraftstoffe anerkannt und den Automobilherstellern die Möglichkeit eingeräumt werden, entsprechende Emissionsreduktionen auf ihre Flottenziele anrechnen zu dürfen. Entscheidend ist eine ganzheitliche Betrachtung der Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg. Diese Ansätze sind im am 16.12.2025 vorgelegten Änderungsvorschlag der EU-Kommission nur in Ansätzen bzw. gar nicht vorhanden. Eine deutliche Änderung des Vorschlags muss nun das Ziel sein, um Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Auch eine E-Auto-Quote für Flottenbetreiber lehnen wir als staatlichen Eingriff deutlich ab.

Begründung:

Die Automobilindustrie gehört zu den Schlüsselindustrien der deutschen und damit auch der europäischen Wertschöpfung. Allein in Deutschland sichert die Branche mehrere Millionen Arbeitsplätze, die jedoch aufgrund überbordender Bürokratie und einer einseitigen Verbotspolitik gefährdet werden.

Bundeskanzler Friedrich Merz hat mit seinem Brief an EU-Kommissionspräsidentin einen großen Schritt in die richtige Richtung getan. Das Verbrennerverbot ist Sinnbild für eine Politik, die industrielle und mittelständische Strukturen schwächt und Investitionen ins Ausland verlagert und Innovationen verhindert. Dabei kann der Verbrenner mit erneuerbaren biogenen und synthetischen, strombasierten Kraftstoffen nahezu CO₂-neutral betrieben werden. Die derzeit geltende Regulierung ignoriert das Emissionsreduktionspotential erneuerbarer Kraftstoffe jedoch und verbietet de facto den Verbrenner ab 2035. Das Resultat ist bereits jetzt zu spüren. Auch der Vorschlag der EU-Kommission ist keine wirkliche Abkehr vom Verbrenneraus.

Um den Standort zu stärken und gleichzeitig wirksamen Klimaschutz zu ermöglichen, muss die Flottenregulierung für PKW und konsequent auch für LKW wieder technologieoffenen gestaltet werden. Der Verbrennungsmotor bleibt die wichtigste Technologie im Straßenverkehr. Um allerdings erneuerbar betrieben werden zu können, muss die Regulierung mit folgenden Aspekten überarbeitet werden:

1. Anerkennung erneuerbarer Kraftstoffe:

Die Flottenregulierung muss zukünftig das Emissionsreduktionspotential von erneuerbaren biogenen und strombasierten Kraftstoffen voll berücksichtigen. Automobilherstellern muss es möglich sein, entsprechende CO₂-Einsparungen auf die Flottenziele direkt und unverzüglich anrechnen zu können.

2. Ganzheitliche Bewertung von Emissionen statt Auspuffbetrachtung:

Die Emissionen eines Fahrzeuges werden fälschlicherweise nur am Auspuff gemessen. Dies führt dazu, einen Verbrenner, der aufgrund erneuerbarer Kraftstoffe netto null neue Emissionen verursacht, als umweltschädlich einzustufen, während batteriebetriebene Fahrzeuge unabhängig ihres eigentlichen Strommixes oder ihrer CO₂-Produktbilanz immer als CO₂-neutral gelten. Diese Betrachtungsweise muss sich ändern. Stattdessen braucht es eine Lebenzyklusanalyse (LCA), die die Emissionen eines Fahrzeuges über den gesamten Lebenslauf berücksichtigt. Mindestens wird eine CO₂-Bilanzierung benötigt, welche die CO₂-Bilanz der Antriebsenergie berücksichtigt (Well-to-Wheel).