

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Matthias Büttner, Marc Bernhard und der Fraktion der AfD**

### **CO<sub>2</sub>- Grenzwerte für Pkw mit der EU neu festlegen**

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, den CO<sub>2</sub>-Grenzwert pro Kilometer für neu zugelassene Pkw mit der Europäischen Union neu zu verhandeln.

Der Grenzwert, der mit dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt wird, soll dem alten Messverfahren NEFZ entsprechen. Der neue Grenzwert, ab dem Strafzahlungen fällig werden, soll bei 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer liegen.

Berlin, den 12. Juni 2018

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

## Begründung

Die EU-Normwerte für Kraftstoffverbrauch und Emissionen werden seit 2017 im WLTP-Zyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures) ermittelt. Der ab 2020 geltende CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer beruht auf dem alten NEFZ-Zyklus (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Der bereits 1996 eingeführte und in den vergangenen Jahren vermehrt kritisierte NEFZ-Zyklus ist damit Geschichte. Wie die NEFZ-Werte werden auch die WLTP-Werte auf dem Prüfstand ermittelt. Es werden hier standardisierte, reproduzierbare und vergleichbare Prüfbedingungen für nationale und internationale Fahrzeughersteller vorgeschrieben.

Für die CO<sub>2</sub>-Ziele der EU, die jeder Hersteller für seine Flotte einzuhalten hat, sowie für mögliche Strafzahlungen gilt der auf der Grundlage des WLTP errechnete NEFZ weiter. Die ICCT (International Council on Clean Transportation) hat bereits ermittelt, wie sich der Wechsel zu dem neuen Zyklus hier auswirken könnte. Danach soll der CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer nach NEFZ einem Wert von 100 beziehungsweise 102 Gramm pro Kilometer beim WLTP entsprechen, abhängig von der Temperatur, bei der der Motor gestartet wird.

Aus heutiger Sicht ist das Erreichen eines solchen Wertes jedoch technisch nicht möglich.

Als Beispiel sei ein Opel Astra 1.4 Benzin mit 5-Gang Getriebe<sup>1</sup> genannt. Der Verbrauch nach NEFZ liegt je nach Ausstattung bei 5,4 bis 5,5 Litern auf 100 Kilometer. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen betragen 124 bis 128 Gramm pro Kilometer nach NEFZ. Die Werksangaben nach WLTP belaufen sich je nach Ausstattung 5,4 bis 9,0 Liter auf 100 Kilometer und 124 bis 209 Gramm pro Kilometer.

Um die geforderten Werte für ein Fahrzeug der Kompaktklasse zu erreichen, müssten die thermodynamischen Wirkungsgrade nahezu verdoppelt werden. Dies kann auch mittelfristig als unrealistisch eingestuft werden.

Berücksichtigt man die Strafzahlung von 95 Euro je Gramm über dem Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer, beträgt die Strafzahlung für den oben genannten Kompaktwagen je nach Ausstattung zwischen ca. 2.840 und 10.800 Euro. Dies stellt für den Endkunden eine systematisch herbeigeführte und ungerechtfertigte Zwangsverteuerung der mineralölgetriebenen Automobile dar.

Analysiert man die Preise für Elektromobile, kann man davon ausgehen, dass Kompaktwagen mit Batterien in akzeptablen Reichweiten (mehr als 350 Kilometer) mittelfristig breiten Bevölkerungsschichten nicht zugänglich sein werden.

Der zwangsläufige Verlust der günstigen Mobilität wird von der Fraktion der Alternative für Deutschland entschieden abgelehnt.

---

<sup>1</sup> [www.opel.de/tools/wltp-fahrzyklus-verbrauchswerte.html](http://www.opel.de/tools/wltp-fahrzyklus-verbrauchswerte.html)