Mitglied des Deutschen Bundestages
Herrn Sebastian Roloff
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail an: sebastian.roloff@bundestag.de

Bärbel Bas/Lars Klingbeil/MP Olaf Lies/MPin Anke Rehlinger /MP Alexander Schweitzer/Matthias Miersch erhielten ebenfalls den gleichlautenden Brief

10.09.2025

Für Wettbewerbsfähigkeit, Industrie und Klima: Europäische CO2-Flottengrenzwerte für Pkw nicht abschwächen

Sehr geehrter Herr Roloff,

mit großer Sorge verfolgen wir die Debatte um die CO2-Flottengrenzwerte. Die Union hat sich bereits im Wahlkampf dafür stark gemacht, die Flottengrenzwerte zu schleifen, wenn nicht sogar abzuschaffen. Dank des Einsatzes der SPD konnte verhindert werden, dass die deutsche Regierung sich im Koalitionsvertrag von dem wichtigsten klimapolitischen Instrument im Bereich Verkehr abwendet. Als Umweltverbände wissen wir diesen Einsatz zu schätzen und setzen nun darauf, dass Sie sich als Abgeordneter für diese Position weiter stark machen. In diesem Zusammenhang möchten wir uns für die zahlreichen deutlichen Signale aus der SPD in den letzten Tagen bedanken.

Wir möchten Sie in diesem Kurs bestärken, Ihnen unseren Rückhalt versichern und Ihnen noch einmal Argumente an die Hand geben, welche die Konsequenzen einer Abschwächung für den Wirtschaftsstandort Deutschland aufzeigen.

Jegliche Abschwächung der Standards gefährdet die nationalen und internationalen Übereinkommen zum Klimaschutz, setzt langfristig hunderttausende Arbeitsplätze aufs Spiel und bedeutet letztendlich erhebliche Mehrkosten für Verbraucher:innen. Mit dem aktuell geplanten Instrumentenmix droht Deutschland bis 2030 schon ein mittlerer zweistelliger Milliardenbetrag an

Strafzahlungen für die Klimaschutzlücke unter der europäischen Effort Sharing Regulation - diese würde sich bei einer Abschwächung der Flottengrenzwerte erheblich vergrößern.

Die Flottengrenzwerte sind derzeit das wirkungsvollste Instrument, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren und gleichzeitig die Zukunft der deutschen Automobilindustrie zu sichern. Offizielle Daten bestätigen den deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen von E-Autos. Alle europäischen Hersteller sind auf Kurs, die Flottengrenzwerte für die Jahre 2025, 2026 und 2027 einzuhalten - einzig bei Mercedes-Benz bedarf es noch weiterer Anstrengungen. Wie Ihr Parteivorsitzender richtig feststellten, ist die Zukunft der Automobilbranche elektrisch: Im weltweit größten Markt China liegt der Anteil von E-Autos bei 30 Prozent und auch in wachsenden Märkten wie Vietnam, Thailand und der Türkei steigt der E-Autoanteil rapide an. Arbeitsplätze in der exportorientierten deutschen Automobil-Wertschöpfungskette lassen sich daher langfristig nur sichern, wenn der Kurs auf batterieelektrische Modelle in der Industrie gestärkt und damit die nötige Planungssicherheit garantiert wird. Andernfalls droht der Verlust von 1 Million Arbeitsplätzen in der europäischen Autoindustrie.

Bei der Ausgestaltung der EU-Regulierung wurden die Interessen der Automobilindustrie und Zulieferer bereits umfangreich berücksichtigt. Die Vorgabe, ab dem Jahr 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen zuzulassen, ist ein gesamteuropäischer Kompromiss, auch aus klimapolitischer Sicht. Zuletzt ist die EU den Autoherstellern beim 2025-Ziel massiv entgegengekommen. Nun ebenfalls vermeintlich erneuerbare Kraftstoffe oder Plug-in-Hybride stärker bei den Flottenemissionen zu berücksichtigen oder eine Life-Cycle-Assessment-Methode zu wählen, würde die Regulierung aufweichen und Scheinlösungen propagieren, die dem Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig schaden. E-Fuels und biogene Kraftstoffe sind ineffizient, nur äußerst begrenzt verfügbar und haben oft in der Gesamtbetrachtung eine deutlich schlechtere Umweltbilanz als die propagierten Werte. Gleichzeitig ist in den letzten Jahren die Schere zwischen offiziellen Verbrauchsangaben und realen CO2-Emissionen von Plug-in Fahrzeugen weiter aufgegangen, statt sich zu schließen.

Auf der IAA wird deutlich: die Flottengrenzwerte sind ein wichtiger Hebel, um bezahlbare E-Autos schneller auf den Markt zu bringen und Verbraucher:innen so vor perspektivisch stark steigenden Kraftstoffpreisen zu schützen.

Um auch langfristig die heimische Industrieproduktion und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie in der globalen Konkurrenz zu erhalten, setzen wir auf Ihren Weitblick: Bekennen Sie sich klar zum EU-weit beschlossenen Pfad zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor. Das Potential der begleitenden Maßnahmen ist noch nicht ausgeschöpft. Beispielsweise liegt in Ländern, die ein Bonus-Malus-System eingeführt haben, der Anteil von E-Autos deutlich höher als in Deutschland.

Gerne besprechen wir mit Ihnen Lösungen, die dem Klima, Industrie und Beschäftigung zugutekommen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted] [redacted] [redacted]

Jürgen Resch	Martin Kaiser	Olaf Band
Deutsche Umwelthilfe e.V.	Greenpeace e.V.	BUND
Bundesgeschäftsführer	*Geschäftsführender Vorstand*	*Vorsitzender*

[redacted]

Jörg-Andreas Krüger
NABU
Präsident

[redacted]

Sebastian Bock
Transport& Environment
Geschäftsführer

[redacted]

Stefanie Langkamp
Klima-Allianz
Geschäftsführung Politik

[redacted]

Kerstin Haarmann
Verkehrsclub Deutschland e.V.
Bundesvorsitzende

[redacted]

Prof. Dr. Kai Niebert
Deutscher Naturschutzring (DNR) e.V.
Präsident

[redacted]

Christoph Bals
Germanwatch
Geschäftsführender Vorstand Politik