

Antrag

der Abgeordneten Judith Skudelny, Frank Sitta, Dr. Lukas Köhler, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Till Mansmann, Christoph Meyer, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Technologieoffenheit in der Luftreinhaltung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit der Verabschiedung der 13. Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) beabsichtigt die Bundesregierung ihr Konzept „Saubere Luft“ (Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten) umzusetzen. Im geänderten BImSchG wird eine Mobilitätsgarantie nur nach erfolgter Hardwarenachrüstung gewährleistet. Dies schränkt jedoch die Technologieoffenheit der zu ergreifenden Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugmotoren ein.

Eine Alternative zur konventionellen Kraftstoffherstellung aus Erdöl ist die Synthese von Dieselmotoren aus Erdgas (Gas-to-Liquid – GtL) oder Strom, Wasser und CO₂ (Power-to-Liquid – PtL). Erfolgt die Kraftstoffherstellung nach dem PtL-Verfahren handelt es sich sogar um klimaneutralen Dieselmotoren. Es ist nachgewiesen, dass bei der Verbrennung von synthetischem Dieselmotoren weniger Stickoxide (NO_x), aber auch weniger andere Luftschadstoffe, wie Schwefeloxide und Feinstaub, emittiert werden. Je nach Abgasnorm des Antriebs kann der Stickoxidausstoß zwischen 16 % bei Abgasnorm I und 37 % bei Abgasnorm VI im Vergleich zu konventionellem Dieselmotoren (DIN EN 590) reduziert werden. Es ist jedoch auch möglich synthetische Kraftstoffe als Additiva zusätzlich zu konventionellem Dieselmotoren zu verwenden. In anderen europäischen Ländern ist der Vertrieb von E-Fuels an handelsüblichen Tankstellen bereits an der Tagesordnung.

Der große Vorteil dieser Kraftstoffe ist, dass eine Umrüstung des Antriebs- und Abgasstrangs der Fahrzeuge nicht nötig ist. Dadurch lassen sich synthetische Kraftstoffe in der vorhandenen Fahrzeugflotte, sowohl in älteren als auch in neueren Dieselfahrzeugen, nutzen. Dieses Emissionsminderungspotential wird jedoch in der aktuellen Fassung des BImSchG nicht berücksichtigt.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,
1. im Bundes-Immissionsschutzgesetz einen technologieoffenen Ansatz zu verankern und nicht mehr ausschließlich an Hardwarenachrüstungen festzuhalten;
 2. die deutsche Gesetzgebung dahingehend zu ändern, dass der Einsatz synthetischer Kraftstoffen ermöglicht wird. Dazu ist die 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft und Brennstoffen – 10. BImSchV) wie folgt im § 4 Absatz 1 um folgende Worte zu erweitern: und der DIN EN 15940, Ausgabe August 2018. Desweiteren ist im § 11 Nummer 1 zwischen § 11 1 b und § 11 1 c ein neuer Unterpunkt hinzuzufügen: DIN EN 15940, Ausgabe August 2018.

Berlin, den 9. April 2019

Christian Lindner und Fraktion