

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marc Bernhard, Karsten Hilse, Dr. Rainer Kraft, Andreas Bleck, Dr. Heiko Wildberg und der Fraktion der AfD

Zulassung von C.A.R.E.-Diesel und E-Fuels in Deutschland

Die Bundesregierung hat vor, den Ausstoß von CO₂ im Verkehr bis zum Jahr 2030 in Deutschland um rund 40 Prozent zu reduzieren (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896>). Statt eines technologieoffenen Ansatzes setzt die Bundesregierung im Rahmen der Verkehrswende nach Ansicht der Fragesteller ausschließlich auf den planmäßigen Umstieg auf Elektrofahrzeuge (ebd.). Dabei könnten sogenannte E-Fuels wie beispielsweise der Dieseldieselkraftstoff C.A.R.E und andere alternative Kraftstoffe nicht nur einen signifikanten Beitrag leisten, um den CO₂-Ausstoß im Verkehr zu senken. Sie könnten zudem von herkömmlichen Verbrennungsmotoren genutzt werden. Laut Medienberichterstattung erteilt Deutschland jedoch keine Zulassung für E-Fuels wie den C.A.R.E- Diesel, obwohl in zahlreichen EU-Mitgliedstaaten alternativer Dieseldieselkraftstoff verkauft werden darf (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.klimafreundliche-kraftstoffe-keine-erlaubnis-fuer-sauberer-care-diesel.e5c2bb70-6459-4028-98ce-7bfd1d4793d.html?reduced=true>).

Als E-Fuels werden synthetische Kraftstoffe bezeichnet, die mit erneuerbaren Energien hergestellt werden (vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article191319329/E-Fuels-oder-Elektroautos-Die-Verkehrswende-wird-zur-Glaubensfrage.html>). In ihren chemischen Strukturen und Grundeigenschaften unterscheiden sich E-Fuels nach Kenntnis der Fragesteller nicht von herkömmlichem Dieseldiesel oder Benzin aus Erdöl. Der große Vorteil aus Sicht der Fragesteller ist, dass die bestehenden Verbrennungsmotoren die synthetischen Kraftstoffe tanken können und dafür auch die bereits existierende Tankstelleninfrastruktur genutzt werden könnte. Die Markteinführung von E-Fuels und synthetischen Kraftstoffen würde somit ökologisch wesentlich schneller wirken und zugleich den ökonomischen Druck aus der Elektrowende nehmen. C.A.R.E-Dieseldiesel wird vor allem aus Reststoffen und Abfallstoffen hergestellt wie Altspeiseölen und Fettresten (vgl. oben verlinkter Artikel der Stuttgarter Zeitung), und gilt als 100 Prozent regenerativer Kraftstoff (https://www.focus.de/auto/news/care-diesel-medienbericht-behoerden-lassen-sauberer-diesel-nicht-zu_id_11309187.html). „Zwar entsteht bei der Verbrennung nach wie vor CO₂. Doch durch die Nutzung von Abfällen und Reststoffen, die ja bereits existieren und nicht extra produziert werden müssen, sei die gesamte CO₂-Bilanz eines mit diesem Dieseldiesel betankten PKW laut Autozulieferer Bosch um 65 Prozent reduzierbar.“ (ebd.)

C.A.R.E-Dieseldiesel erfüllt als ein E-Fuel-Dieseldiesel die Kraftstoffnorm DIN EN 15940, welche die „Paraffinischen Dieseldieselkraftstoff aus Synthese oder Hydrierungsverfahren“ regelt (<https://www.noz.de/deutschland-welt/wissenswertes/artikel/1970595/alternativen-zum-e-auto-lohnen-sich-c-a-r-e-diesel-und-e-fuels>).

Im Unterschied zu anderen EU-Mitgliedstaaten wurde DIN EN 15940 als Dieselmotorkraftstoff im November 2019 nicht in die Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes aufgenommen (ebd.). C.A.R.E.-Diesel darf aus diesem Grund nicht alleine an der Zapfsäule angeboten, aber herkömmlichem Diesel beigemischt werden (ebd.).

Auch Teile der Bundesregierung betonten bereits, dass die Thematik der synthetischen Kraftstoffe wichtig und zukunftssträchtig wäre. So kritisierte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, dass der C.A.R.E.-Diesel noch nicht vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit genehmigt sei: „Aber jetzt Technologien einschlafen zu lassen, allein durch Verzögerung von Genehmigungen, wäre falsch“ (<https://www.merkur.de/wirtschaft/scheuer-fordert-autoindustrie-zu-mehr-tempo-bei-wandel-auf-zr-13423347.html>).

Laut einer repräsentativen YouGov-Umfrage im Auftrag der Deutschen Presse Agentur halten mehr als 50 Prozent der Bürger in Deutschland E-Fuels für eine sinnvolle Alternative zu Elektroautos mit Batterien. Die Mehrheit der Befragten hat Interesse an ressourcenschonenden und umweltschonenden synthetischen Kraftstoffen – wenn sie nicht spürbar mehr kosten, als herkömmliche Kraftstoffe. 72 Prozent finden, dass die Politik Alternativen zu herkömmlichen Kraftstoffen oder Elektroautos zu wenig fördert (<https://www.noz.de/deutschland-welt/wissenswertes/artikel/1970595/e-auto-alternativen-wie-preiswert-sind-c-a-r-e-diesel-und-e-fuels>).

Aus Sicht der Fragesteller blockiert die Bundesregierung beziehungsweise das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit eine technologieoffene Mobilitätswende einseitig zugunsten eines planmäßigen Umstiegs auf Elektrofahrzeuge, indem der Marktzugang von C.A.R.E.-Diesel und E-Fuels und weiteren synthetischen Kraftstoffen verhindert wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welcher Begründung wurde der synthetische und regenerative Kraftstoff C.A.R.E.-Diesel und sogenannte E-Fuels in Deutschland bisher nicht in Reinform zugelassen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Warum wurden der C.A.R.E.-Diesel und sogenannte E-Fuels aus Sicht der Bundesregierung in anderen EU-Mitgliedstaaten zugelassen und in Deutschland nicht (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Ist seitens der Bundesregierung in der Zukunft eine Zulassung des C.A.R.E.-Diesels und von E-Fuels geplant?
Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?
4. Würde aus Sicht der Bundesregierung eine Zulassung des C.A.R.E.-Diesel und weiterer E-Fuels die Bundesregierung bei ihrem Ziel weiterbringen, den CO₂-Ausstoß im Verkehr bis zum Jahr 2030 um rund 40 Prozent zu senken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. In welchem Umfang ließe sich nach Einschätzung der Bundesregierung der CO₂-Ausstoß in der Folge einer Markteinführung des C.A.R.E.-Diesels sowie anderer E-Fuels in Deutschland verringern (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, bitte nach Jahrgängen und Prozenten aufschlüsseln)?
6. Wäre aus Sicht der Bundesregierung die Zulassung des C.A.R.E.-Diesels grundsätzlich ein positiver Schritt hin zu mehr Umweltschonung und Ressourcenschonung in Deutschland?
7. Würde aus Sicht der Bundesregierung die Markteinführung des C.A.R.E.-Diesels und generell von E-Fuels und synthetischen Kraftstoffen ökolo-

gisch im Sinne der CO₂-Reduktion schneller wirken als die ausschließliche Erneuerung von Fahrzeugen und Infrastruktur im Zuge der Elektrowende – da bestehende Tankstellen und Automobile sich weiter nutzen ließen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

8. Wie hoch waren die Ausgaben für Umweltforschung nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren, und wie viel wurde für die Erforschung von E-Fuels und weiteren alternativen Kraftstoffen ausgegeben?
9. Welche gesetzgeberischen Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um E-Fuels und andere alternative Kraftstoffe marktfähiger zu machen?

Plant die Bundesregierung, derartige Maßnahmen zu treffen, und wenn ja, welche?

10. Welche Relevanz werden E-Fuels und alternative Kraftstoffe nach Einschätzungen der Bundesregierung in den EU-Partnerländern in Zukunft haben?
11. Wie viele Liter synthetischen Kraftstoffes könnten nach Schätzungen der Bundesregierung bis 2030 in Deutschland, nach Zulassung, und seinen EU-Partnerländern produziert werden?
12. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse bezüglich der volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer Markteinführung von e-Fuels und C.A.R.E.-Diesel?
Wenn ja, welche?
13. Wäre die Einführung von e-Fuels und C.A.R.E.-Diesel aus Sicht der Bundesregierung ein geeignetes Mittel, den Druck auf die Automobilindustrie und den Arbeitsmarkt beim politisch forcierten Umstieg auf die Elektromobilität zu minimieren?
14. Hat sich die Bundesregierung bereits Gedanken über die Wirtschaftlichkeit des C.A.R.E.-Diesel, von E-Fuels und synthetischen Kraftstoffen vor dem Hintergrund einer angenommenen, der heutigen Förderung der Elektromobilität vergleichbaren steuerlichen Förderung gemacht?
Wenn ja, zu welchen Erkenntnissen gelangte sie?
15. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Gesamtkosten in der Lebenszeitbilanz des Elektroautos, wenn man die Kosten der notwendigen E-Lade-Infrastruktur und den Aufwand für das Batterie-Recycling mitrechnet, im Vergleich zu den Kostenfaktoren bei einem bestehenden Verbrennungsmotor, der synthetische Kraftstoffe tanken und die bestehende milliardenschwere Infrastruktur nutzen würde?
Wenn ja, wie fallen diese aus?
16. Welche EU-Mitgliedstaaten haben nach Kenntnis der Bundesregierung den synthetischen Kraftstoff C.A.R.E.-Diesel in Reinform bereits zugelassen?

Berlin, den 13. März 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

