

Antrag

der Abgeordneten Marc Bernhard, Karsten Hilse, Andreas Bleck, Dr. Heiko Wildberg, Dr. Rainer Kraft, Stephan Brandner, Marcus Bühl, Joana Cotar, Dr. Gottfried Curio, Peter Felser, Dr. Götz Frömming, Markus Frohnmaier, Franziska Gminder, Kay Gottschalk, Armin-Paulus Hampel, Mariana Iris Harder-Kühnel, Udo Theodor Hemmelgarn, Martin Hess, Dr. Heiko Heßenkemper, Nicole Höchst, Jens Kestner, Stefan Keuter, Norbert Kleinwächter, Jörn König, Steffen Kotré, Frank Magnitz, Jens Maier, Dr. Lothar Maier, Andreas Mrosek, Volker Münz, Christoph Neumann, Ulrich Oehme, Frank Pasemann, Tobias Matthias Peterka, Stephan Protschka, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Zulassung von paraffinischen Kraftstoffen wie dem C.A.R.E.-Diesel in Reinform – Technologieoffenheit gewährleisten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung hat vor, den Ausstoß von CO₂ im Verkehr bis 2030 in Deutschland um rund 40 Prozent zu reduzieren (www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896). Paraffinische Kraftstoffe, wie beispielsweise der aus Rest- und Abfallstoffen sowie Altspeiseölen und Fettresten hergestellte C.A.R.E.-Diesel sind aus Sicht der Antragsteller geeignet, in Reinform einen signifikanten Beitrag zu leisten, um den CO₂-Ausstoß im Verkehr zu senken. Laut dem Autozulieferer Bosch reduziert sich der CO₂-Ausstoß beim 100 Prozent regenerativen C.A.R.E.-Diesel beispielsweise um rund 65 Prozent (www.bosch-presse.de/pressportal/de/de/bosch-geschaefsfuehrer-fahren-mit-100-prozent-regenerativem-diesel-178240.html). Paraffinischer Dieselmotorkraftstoff wird im Allgemeinen mittels Synthese- oder Hydrierungsverfahren hergestellt und umfasst neben PtL-Kraftstoff aus Strom auch synthetischen Kraftstoff aus anderen Ausgangsenergieträgern wie Erdgas/Biomethan, Kohle und Biomasse sowie hydrierten Pflanzenölen (HVO, englisch Hydrogenated Vegetable Oils) aus Rest- und Abfallstoffen (www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/kraftstoffe/).

Der entscheidende Vorteil einer Zulassung von paraffinischen Kraftstoffen in Reinform wäre, dass die herkömmlichen Verbrennungsmotoren diese Kraftstoffe tanken könnten und dafür auch die bereits existierende Tankstelleninfrastruktur genutzt werden könnte.

Im Unterschied zu anderen EU-Mitgliedstaaten, welche die Kraftstoffnorm DIN EN 15940, die die „Paraffinischen Dieselkraftstoff aus Synthese oder Hydrierungsverfahren“ regelt, in ihre nationalen Gesetzesregelwerke aufgenommen haben, sind paraffinische Dieselkraftstoffe nach DIN EN 15940 nicht in die Bundesimmissionsschutzverordnung aufgenommen worden (www.noz.de/deutschland-welt/wissenswertes/artikel/1970595/alternativen-zum-e-auto-lohnen-sich-c-a-r-e-diesel-und-e-fuels). Sie dürfen aus diesem Grund nicht alleine an der Zapfsäule angeboten, sondern lediglich herkömmlichem Diesel beigemischt werden.

Eine Novellierung der Bundesimmissionsschutzverordnung sei seitens der Bundesregierung „derzeit nicht vorgesehen“, wie die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion der AfD ergab (Bundestagsdrucksache 19/18611). Aus Sicht der Antragssteller blockiert die Bundesregierung beziehungsweise das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit somit eine technologieoffene Mobilitätswende einseitig zugunsten eines planmäßigen Umstiegs auf Elektrofahrzeuge, indem der Marktzugang in Reinform von paraffinischen Kraftstoffen wie dem C.A.R.E.-Diesel verhindert wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

eine Novellierung der 10. BImSchV zur Aufnahme von paraffinischen Dieselkraftstoffen nach DIN EN 15940 vorzunehmen, um den Vertrieb dieser Kraftstoffe auch in der Reinform in Deutschland zu ermöglichen.

Berlin, den 3. Juni 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Die gravierenden ökonomischen Folgen der Corona-Maßnahmen treffen auf eine aufgrund der „Klimapolitik“ der Regierung ohnehin schwer angeschlagene deutsche Automobilindustrie: Der von der Bundesregierung forcierte technologische Strukturbruch im Rahmen der Elektromobilitäts-Wende ist die Hauptursache für die sich immer weiter verschärfende Krise der deutschen Schlüsselindustrie und wird dazu führen, dass allein in Baden-Württemberg bis 2030 etwa 50 Prozent aller Arbeitsplätze im produzierenden Bereich gefährdet sein werden, wie die Stuttgarter Landesregierung bereits 2019 einräumen musste. Die Elektromobilitäts-Wende der Regierung kostet Unternehmen sowie Bürger Geld, was das ihnen angesichts der existenzbedrohenden Wirtschaftslage umso schmerzhafter fehlt.

Statt eines technologieoffenen Ansatzes setzt die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser desaströsen Entwicklung im Rahmen ihrer „Verkehrswende“ nach wie vor ausschließlich auf den planmäßigen Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Auch die gerade mal 18,51 Millionen Euro Projektförderung für „Synthetische Kraftstoffe“ im Rahmen der Ausgaben des Bundes für Forschung und Entwicklung – bei insgesamt 6,6 Milliarden für Klima, Umwelt und Nachhaltigkeit – belegen die nicht gewollte Technologieoffenheit gegenüber alternativen Antrieben und Kraftstoffen.

Dabei würde eine Markteinführung von paraffinischen Kraftstoffen nach DIN EN 15940 in Reinform aus Sicht der Antragssteller unmittelbar den enormen ökonomischen Druck aufgrund des von der Bundesregierung forcierten technologischen Strukturbruchs im Rahmen der Elektromobilitäts-Wende für die betroffenen deutschen Unternehmen und Bürger erheblich reduzieren: Die herkömmlichen Verbrennungsmotoren, immerhin bundesweit über 52 Millionen Pkw und Nutzfahrzeuge, könnten die paraffinischen Kraftstoffe tanken und dafür auch die bereits existierenden Tankstelleninfrastrukturen nutzen. Stattdessen hält die Bundesregierung, um ihre eigenen

Klimaschutzziele zu erreichen, sieben bis zehn Millionen E-Autos in Deutschland für notwendig. Laut Kraftfahrt-Bundesamt wurden 2019 jedoch lediglich 63.281 reine E-Autos neu zugelassen. Indem die Bundesregierung eine technologieoffene Mobilitätswende blockiert, riskiert sie zudem ein neues Vertragsverletzungsverfahren der EU. Mit ihrer Nichtzulassung paraffinischen Kraftstoffe im Sinne der DIN EN 15940 verstößt sie nämlich möglicherweise gegen das in Artikel 5 98/70/EC normierte Gebot des freien Marktes: Dieses sieht vor, dass kein EU-Mitgliedstaat das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, untersagen, beschränken oder verhindern darf.

Der Herstellungsprozess erlaubt eine hohe Flexibilität in Bezug auf die Auswahl der Ausgangsstoffe von paraffinischen Kraftstoffen, so dass aus technischer Sicht gänzlich auf den Einsatz des umstrittenen Palmöls verzichtet werden kann.

Im Zuge der gegen die COVID-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen hat sich zudem herausgestellt, dass für die Überschreitung der EU-Stickoxidgrenzwerte an Verkehrsmessstationen in deutschen Innenstädten nicht die Diesel-PKW hauptverantwortlich sein können: Die Stickstoffdioxid-Werte veränderten sich bundesweit im Mittel kaum – trotz drastischem Verkehrsrückgang während des „Shutdowns“ in Deutschland von bis zu 70 Prozent (www.mdr.de/nachrichten/politik/gesellschaft/luftwerte-feinstaub-stickoxide-corona-krise-verkehr-100.html). Die Ursachen für die Luftverschmutzung in deutschen Städten müssen offensichtlich woanders liegen. Die somit völlig wirkungslosen und ökonomisch höchst schädlichen Diesel-Fahrverbote, die offenkundig nicht auf Grund objektiver und belastbarer Daten verhängt wurden, erweisen sich als beispiellose Fehleinschätzung von deutschen Behörden und Gerichten. Eine politisch nicht gewollte Technologieoffenheit gegenüber dem Verbrennungsmotor entbehrt damit aus Sicht der Antragssteller jeglicher Grundlage.

Laut einer repräsentativen YouGov-Umfrage im Auftrag der Deutschen Presse Agentur halten mehr als 50 Prozent der Bürger in Deutschland alternative Kraftstoffe für eine sinnvolle Alternative zu batteriegetriebenen Elektroautos. Die Mehrheit der Befragten hat Interesse an Ressourcen und Umwelt schonenden 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 (www.noz.de/deutschland-welt/wissenswertes/artikel/1970595/e-auto-alternativen-wie-preiswert-sind-c-a-r-e-dieselund-e-fuels).

Gerade in der Nach-Corona-Zeit dürfen die Bürger und darf die deutsche Volkswirtschaft nicht unnötig zusätzlich belastet werden. Die ökonomischen Auswirkungen der im Zuge der COVID-19-Pandemie ergriffenen Regierungsmaßnahmen sind dramatisch und werden den Industriestandort Deutschland perspektivisch massiv belasten. Auch wenn die finanziellen Schäden bei Millionen Dieselbesitzern sowie der deutschen Automobilwirtschaft aufgrund der politisch gewollten „Verkehrswende“ bereits teilweise eingetreten sind, muss die Bundesregierung den Weg für wirtschaftsfreundliche alternative Technologien freimachen und für Entlastungen sorgen.

