

## Antrag

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Karsten Hilse, Andreas Bleck, Dr. Rainer Kraft, Dr. Heiko Wildberg, Marcus Bühl, Siegbert Droese, Udo Theodor Hemmelgarn, Jörn König, Jens Maier, Christoph Neumann, Nicole Höchst, Dietmar Friedhoff und der Fraktion der AfD**

### **Synthetische Kraftstoffe als CO<sub>2</sub>-frei einstufen – Weg für einen freien Kraftstoffmarkt öffnen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die von der Bundesregierung verfolgte „Energiewende“ und „Klimaschutzpolitik“ hat in den letzten 20 Jahren immense Geldmengen gekostet, Notstandsrisiken erhöht, aber keinen Nutzen erbracht.
2. Auch nach 20 Jahren Förderung ist die Stromerzeugung aus Wind, Sonne und Biomasse im Vergleich zur Stromerzeugung aus Kohle, Erdgas, Erdöl oder nuklearer Energie nicht wettbewerbsfähig.
3. Ineffiziente Energieumwandlung bleibt ineffizient, auch wenn man weitere Prozesse der Energieumwandlung ergänzt; die physikalischen Gesetze lassen sich nicht umgehen.
4. Die Speicherung von Umgebungsenergien aus Wind, Sonne und Biomasse (z. B. Mais) in Form von chemischer Energie („E-Fuels“) ist nicht nur ineffizient und teuer, sondern auch mit erheblichen Eingriffen in Naturräume (trockeneres und wärmeres Regionalklima durch Wind-Industrieanlagen, Insektensterben, Vogelschlag und Monokulturen) verbunden beziehungsweise steht in Konkurrenz zur Nahrungsproduktion. Die Wohlstandsvernichtung und Naturzerstörung durch diese „erneuerbare Energien“ wird auf diese Weise noch potenziert.
5. Synthetische Kraftstoffe („SynFuels“) im Sinne dieses Antrags sind Kraftstoffe, die durch Nutzung von Wind, Photovoltaik, Biomasse oder Kernenergie hergestellt werden und Kraftstoffe aus Erdöl und Erdgas ersetzen könnten.
6. Der mögliche Ersatz von Kraftstoffen aus Erdöl und Erdgas durch synthetische Kraftstoffe ist kein Selbstzweck, sondern dient der langfristigen, strategischen Verfügbarkeit und muss sich an wettbewerbsfähigen Kosten orientieren.
7. Die großtechnische Produktion von synthetischen Kraftstoffen als denkbaren Ersatz für Kraftstoffe aus Erdöl oder Erdgas setzt eine kostengünstige, verlässliche und in großen Mengen verfügbare Hochtemperatur-Energiequelle voraus.

8. Auch eine umfassende Umstellung der Mobilität auf Elektrofahrzeuge würde eine kostengünstige, verlässliche und in großen Mengen verfügbare Stromversorgung erfordern, zusätzlich noch milliarden schwere Investitionen in Ladeinfrastruktur und Stromversorgung.
  9. Mit einer kostengünstigen Hochtemperatur-Quelle können aus verschiedensten Ausgangsstoffen (Abfall, Luft, Wasser) unterschiedlichste Betriebs- und Kraftstoffe (Ammoniak, Benzin, Diesel, Kerosin, Raketentreibstoff) hergestellt werden.
  10. Es gibt keinen nennenswerten technischen Grund, die Herstellung und Nutzung synthetischer Kraftstoffe zu verbieten oder zu beschränken und in gesetzlichen Vorschriften (u. a. TEHG, BEHG, BImSchV, Treibhausgasminderungsquote und EU-Regelungen) zu benachteiligen.
- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV) mit Stand vom 13. Dezember 2019 zu novellieren, einen Absatz zu ergänzen und zuzulassen, dass synthetische Kraftstoffe gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, soweit ihre wesentlichen Eigenschaften (z. B. Cetanzahl, Dichte, Flammpunkt, Viskosität) den Anforderungen der DIN EN 228 (Benzin) oder der DIN EN 590 (Diesel) genügen oder als Kraftstoff nach der DIN EN 15940 zugelassen sind,
  2. in den entsprechenden Gesetzen und Verordnungen, den Regelungen des Treibhausgasemissionshandels, Brennstoffemissionshandels, der Treibhausgasminderungsquote, den Flottenemissionsvorgaben für Fahrzeughersteller sowie auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, synthetische Kraftstoffe als CO<sub>2</sub>-frei bzw. CO<sub>2</sub>-neutral einzustufen,
  3. die Herstellung synthetischer Kraftstoffe durch Nutzung der Kernenergie, insbesondere mit Hilfe von Flüssigbrennstoff-Hochtemperatur-Reaktoren, als geeignete Strategie zur langfristigen, strategischen Verfügbarkeit anzuerkennen und dieser Strategie Priorität einzuräumen.

Berlin, den 14. Mai 2021

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

## Begründung

Die Politik der Europäischen Union und der Bundesrepublik verfolgt seit Jahren das Ziel den Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen. So schreibt das Bundeswirtschaftsministerium: „Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch. Elektromobilität ist ein wichtiges Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik. Im Rahmen des „Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität“ erwartet die Bundesregierung, Deutschland bis 2022 als Leitmarkt mit mindestens einer Million Elektrofahrzeugen zu etablieren.“ So sicher sich die politischen Akteure in Brüssel und Berlin auch sind, so unsicher sieht die Realität aus. Welche Antriebstechnologie sich auf mittel- bis langfristig durchsetzen wird, steht noch lange nicht fest. Neben Diesel, Benzin, Wasserstoff bzw. Strom ist großen Teilen der Öffentlichkeit noch immer nicht bekannt, dass es noch eine andere CO<sub>2</sub>-freie Antriebsart gibt: synthetische Kraftstoffe.

Synthetische Kraftstoffe haben entscheidende Vorteile: einerseits kann die bisherige Tankstelleninfrastruktur genutzt werden, andererseits würde der bisherige Bestand an Verbrennungsmotoren noch auf Jahre auf unseren Straßen fahren können. Denn sobald synthetische Kraftstoffe innerhalb der Normen für Diesel und Benzin in den Markt gebracht werden, können sie auch von konventionellen Verbrennungsmotoren als Kraftstoff eingesetzt werden. Mobilität mit Elektrofahrzeugen hingegen bedeutet einen radikalen Bruch und erfordert milliarden-schwere Investitionen in Ladeinfrastruktur und Stromversorgung. Eine umweltfeindliche, nicht nachhaltige massenweise Entwertung völlig intakter Fahrzeuge geschieht nebenher infolge Verteuerungen und Nutzungseinschränkungen durch irrationale Grenzwertverschärfungen für Verbrennungsmotoren. Zusätzlich benötigt Elektromobilität in der geplanten Form horrend Subventionen. Somit wird individuelle Mobilität ein Luxusgut für hohe Einkommen und für den Durchschnittsverdiener eine finanzielle Herausforderung.

Die bisherige Haltung der Europäischen Union und der Bundesregierung zu synthetischen Kraftstoffen ist ablehnend. Zwar sieht die Bundesregierung prinzipiell in den Bereichen Luft- und Seeverkehr den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen als sinnvoll an, räumt jedoch bei anderen Verkehrsträgern der Elektrifizierung den Vorrang ein. Zum jetzigen Zeitpunkt ist lediglich die Beimischung von synthetischen Kraftstoffen erlaubt. Obwohl im Personenverkehr der motorisierte Individualverkehr mit knapp 80 Prozent noch auf Jahre überwiegen wird, gibt es keine politische Bereitschaft, auf synthetische Kraftstoffe umzusteigen, oder zumindest eine Chancengleichheit mit Elektromobilität zu gewährleisten.

Oftmals wird das Argument angeführt, dass die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen nicht wirtschaftlich wäre. Gleichzeitig hofft man bei Elektromobilität auf technologische Fortschritte bei der (Zwischen-)Speicherung von Strom, Innovationen bei Ladeprozessen von Batterien und allgemein auf Fortschritte in der Batterieforschung. Technologie- und Skaleneffekte sind bereits von der Regierung eingepreist und werden nicht weiter hinterfragt. Das Prinzip Hoffnung reicht der Bundesregierung, um sich einseitig auf die Elektromobilität zu konzentrieren. Bei synthetischen Kraftstoffen geht man genau umgekehrt vor. Es wird mit zweierlei Maß gemessen.

Inwiefern das Kostenargument in Zukunft eine Rolle spielen wird, ist heute noch nicht abzusehen. Je nachdem woher die Energie zur Produktion bezogen würde, könnten synthetische Kraftstoffe noch günstiger werden – solche aus Kernkraftwerken würde zu weiteren Kostenreduzierungen führen, bei Nutzung nuklearer Prozesswärme wäre sogar Marktparität mit Mineralölprodukten denkbar. Die großtechnische Produktion von synthetischen Kraftstoffen als Ersatz für Kraftstoffe aus Erdöl oder Erdgas setzt eine kostengünstige, verlässliche und in großen Mengen verfügbare Hochtemperatur-Energiequelle, eine umfassende Umstellung der Mobilität auf Elektrofahrzeuge zusätzlich noch milliarden-schwere Investitionen in Ladeinfrastruktur und Stromversorgung voraus. Zudem ist die Speicherung von Energie in synthetischen Kraftstoffen deutlich energie- und ressourceneffizienter als die Speicherung in Akkumulatoren (Batterien).

Daher sind die Argumente, die derzeit gegen synthetische Kraftstoffe sprechen, nicht nachvollziehbar und im direkten Vergleich mit der Elektromobilität inkonsistent. Jedoch kann sich unsere Industrie die Ignoranz der Bundesregierung bei synthetischen Kraftstoffen nicht weiter leisten, denn speziell im Schwerverkehr wird sich keine wirtschaftlich auch nur einigermaßen durchführbare Alternative zum Verbrennungsmotor mittel- bis langfristig durchsetzen können. Gerade der auf Langstrecken ausgelegte Schwerverkehr wäre mit der aktuellen Generation an Batterien nicht mehr überlebensfähig und würde entlang der gesamten Lieferkette massive Preissteigerungen nach sich ziehen. Speziell eine Exportnation wie Deutschland ist enorm auf günstige Kosten bezüglich Transporte und Transaktionen in unsere europäischen Nachbarländer angewiesen. Ohne die rechtliche Anerkennung von synthetischen Kraftstoffen als Reinkraftstoff wird es für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren technisch äußerst schwierig, die geplanten Grenzwerte einzuhalten, denn die politische Drehschraube wird immer

enger gezogen.

Hintergrund: Verstärkt werden die einseitigen Maßnahmen der Bundesregierung durch die Verteuerung von Verbrennungsmotoren seitens der Europäischen Union. So sinken jährlich die erlaubten CO<sub>2</sub>-Flottenemissionswerte der PKW. Im Zuge des sogenannten „European Green Deal“ dürften weitere Verschärfungen für CO<sub>2</sub>-Flottenemissionswerte im Sommer 2021 verabschiedet werden, die Automobilherstellern de facto die gewinnbringende Herstellung von Verbrennern verunmöglicht. Daneben werden Kraftstoffanbieter verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Benzinern und Dieselfahrzeugen schrittweise um 22 Prozent bis 2030 zu senken. Mit der neuen Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) soll der Anteil sogenannter „erneuerbarer Energien“ bis 2030 auf 28 Prozent erhöht werden. Damit folgt die Regierung einer europäischen Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus diesen volatilen Quellen (RED-II). Gleichzeitig wird der direkte Einsatz von elektrischer Energie in Elektroautos mit einer dreifachen Anrechnung innerhalb der Treibhausgasminderungsquote gefördert.

Technisch gibt es keine Beschränkung für die Verfügbarkeit von kostengünstiger Energie; öl- und kohlebasierte Brennstoffe werden auch bei steigendem Energieverbrauch noch viele Jahrzehnte zur Verfügung stehen, Nuklearbrennstoffe sind nach menschlichen Maßstäben unbegrenzt verfügbar. Einschränkungen für die Verfügbarkeit kostengünstiger Energie sind ausschließlich durch menschliches Unverständnis begründet.