

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner, Mariana Iris Harder-Kühnel, Udo Theodor Hemmelgarn, Dr. Heiko Heßenkemper, Christoph Neumann, Ulrich Oehme, Thomas Seitz, Dr. Harald Weyel, Uwe Witt und der Fraktion der AfD

Keine Bevorzugung von E-Mobilität – Beschleunigung bei synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland verfolgt derzeit das vorrangige Ziel, den Verkehrssektor vollständig zu dekarbonisieren. Im Vergleich zu 1990 sollen die CO₂-Emissionen bis 2030 um circa 42 Prozent reduziert werden. Dabei setzt die Bundesregierung speziell auf den Umstieg auf Elektromobilität und fördert diesen massiv. So sollen bis 2030 zwischen sieben und zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein und die Anschaffung eines E-Autos bis dahin weiter steuerlich angekurbelt werden. Derzeit wird der Neukauf von Stromern mit bis zu 6.000 Euro finanziell bezuschusst. Daneben forciert die Bundesregierung einen radikalen Umstieg „auf die Schiene“ mit 86 Milliarden Euro Subvention in Schiene und ÖPNV bis 2030. Weiterhin wird der Umstieg auf alternative Verkehrskonzepte durch eine Reform der Kfz-Steuer verstärkt, die sich ab 2021 auch am CO₂-Ausstoß der Autos orientiert – bei gleichzeitiger Kfz-Steuer-Befreiung für Elektroautos. In den nächsten Jahren verteuert sich auch die Haltung von herkömmlichen Verbrennern, da die Kfz-Steuer um eine Klimakomponente erweitert wird und so der Unterhalt jährlich steigt. Daneben werden Kraftstoffanbieter verpflichtet, die CO₂-Emissionen bei Benzinern und Dieselfahrzeugen schrittweise um 22 Prozent bis 2030 zu senken. Mit der neuen Treibhausgasminierungsquote (THG-Quote) soll der Anteil erneuerbarer Energien bis 2030 auf 28 Prozent erhöht werden. Damit folgt die Regierung einer europäischen Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED-II). Gleichzeitig wird der direkte Einsatz von Strom in Elektroautos mit einer dreifachen Anrechnung innerhalb der THG-Quote gefördert. Damit soll nach Aussagen der Bundesumweltministerin Svenja Schulze indirekt die Mineralölwirtschaft am Betrieb der bundesweiten Ladeinfrastruktur beteiligt werden.¹

Flankiert werden die Maßnahmen mit einer Politik der Verteuierung seitens der Europäischen Union. So sinken jährlich die erlaubten CO₂-Flottenemissionswerte der

¹ www.bmu.de/pressemitteilung/schulze-wir-foerdern-kraftstoffe-die-das-klima-schuetzen-ohne-die-natur-zu-zerstoeren/

PKW. Im Zuge des sogenannten „European Green Deal“ werden weitere Verschärfungen für CO₂-Flottenemissionswerte im Sommer 2021 verabschiedet werden,² die Automobilhersteller de facto die gewinnbringende Herstellung von Verbrennern verunmöglicht. Mit der sogenannten „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ sollen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 90 Prozent (55 Prozent bis 2030) verringert werden. Bis 2030 plant die Kommission zudem mindestens 30 Millionen emissionsfreie PKW auf europäischen Straßen zuzulassen und 100 europäische Städte sollen klimaneutral sein.³ Ein vollständiges Verbot des Verbrennungsmotors in Innenstädten und ein generelles Verbot von Benzinern und Diesel ist somit nur noch eine Frage der Zeit.

Sowohl europäisch wie auch national stellen strombasierte Kraftstoffe und Biokraftstoffe in der Strategie der Kommission und Bundesregierung keine wirkliche Option dar. In den Plänen der Bundesregierung ist der Einsatz von synthetisch hergestellten Kraftstoffen nur bei Luft- und Seefahrt vorgesehen, während der PKW-Sektor einseitig mit Elektromobilität transformiert werden soll. Schon allein die geringen Forschungsgelder für synthetische Kraftstoffe von etwa 100 Millionen Euro⁴ zeigen den geringen Stellenwert im Energie- und Klimafonds von rund 1,5 Milliarden Euro bis 2024 auf. Zudem ist auch die Bundesregierung nicht an einer konkreten Umsetzung von synthetischen Kraftstoffen im Straßenverkehr interessiert. Weder hat die Bundesregierung Wissen über Produktionsmengen und Standorte noch scheint sie daran interessiert zu sein, dass synthetische Kraftstoffe getankt werden können. Zum jetzigen Zeitpunkt ist lediglich die Beimischung von synthetischen Kraftstoffen von etwa 26 Prozent erlaubt, während die Anforderung als Reinkraftstoff nicht als erfüllt gilt.

Ferner wurde bei der Novellierung der Zehnten 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 versäumt, Paraffinische Kraftstoffe (E-Fuels) nach DIN EN 15940 im § 4 Absatz 1, zu ergänzen. Damit ist die Etablierung dieser Kraftstoffe momentan nur mit Sondergenehmigung zulässig.

Während bei der E-Mobilität konkrete Realisierungsziele über die nächsten Jahre umgesetzt werden, gibt es bei synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen keine Roadmap oder Aktionspläne. Politisch ist das mehr als waghalsig. In einer Allensbach-Umfrage im März 2021 gab eine Mehrheit von 55 Prozent an, dass der Erwerb eines E-Autos für sie nicht in Frage kommt. Während solche Momentaufnahmen sicherlich noch weitere Untersuchungen benötigen, bleibt jedoch festzuhalten, dass der kalte Winter den Glauben an einen raschen Umstieg auf Elektromobilität nachhaltig geschadet hat.

Gleichzeitig könnte mit synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen das bisherige Netz der Tankstelleninfrastruktur optimal genutzt und Wetterschwankungen ohne den Verlust der individuellen Mobilität gewährleistet werden. Zudem gäbe es für den Verbraucher nur geringe Anpassungsanstrengungen und eine hohe Akzeptanz. Solange jedoch die Bundesregierung alternative Kraftstoffe stiefmütterlich behandelt und sich einseitig auf Elektromobilität konzentriert, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Privatwirtschaft größere Summen an Forschungsgeldern in synthetische Kraftstoffe investiert und über den Stand von Pilotprojekten und Demonstrationsanlagen hinauskommt.

² https://ec.europa.eu/germany/news/20201116-konsultationen-klimaneutralitaet_de

³ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/DE/COM-2020-562-F1-DE-MAIN-PART-1.PDF>

⁴ www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/forschung-fuer-klimaschutz-1792048

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. zusammen mit Wissenschaft und Wirtschaft eine Roadmap für die Umsetzung von synthetischen Kraftstoffen im PKW-Sektor zu entwickeln,
 2. in Anlehnung an die „Nationale Wasserstoffstrategie“ eine „Nationale Synthetische Kraftstoff- und Biokraftstoff-Strategie“ mit dem Ziel, einen kohärenten Handlungsrahmen für die Forschung, Erzeugung, den Transport und Nutzung von synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen, zu konzipieren,
 3. gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Kraftstoffe zu beschließen, die ideologiefrei und marktorientiert in die Zukunft gerichtet sind,
 4. alle steuerlichen und finanziellen Benachteiligungen von synthetischen Kraftstoffen – dazu gehören auch indirekt Steuerbegünstigungen und Subventionen für E-Mobilität – und Biokraftstoffen zum Zwecke unbedingter Technologieoffenheit und politischer Neutralität in der Energiepolitik mit Verweis auf Erklärungen des BMU⁵ im Verkehrsbereich sofort aufzuheben,
 5. zukünftig keine Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben, die einseitig die Elektromobilität als „Mobilität der Zukunft“ beschreibt und so indirekt das Marktgeschehen beeinflusst sowie bei ihrer Öffentlichkeitsarbeit darauf hinzuwirken, dass die Pluralität der Antriebsmöglichkeiten gleichermaßen dargestellt und keine Technologie gegenüber der anderen vorangestellt wird,
 6. organisatorische und rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, dass an Tankstellen synthetische Kraftstoffe und Biokraftstoffe als Reinkraftstoff getankt werden können sowie solche Rahmenbedingungen auch für den Transport, die Nutzung und für die Weiterverwendung von synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen geschaffen werden,
 7. die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV) so anzupassen, dass die Paraffinischen Kraftstoffe nach DIN EN 15940 in den Verkehr gebracht werden können.

Berlin, den 12. Mai 2021

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

⁵ www.bmu.de/pressemitteilung/schulze-wir-foerdern-kraftstoffe-die-das-klima-schuetzen-ohne-die-natur-zu-zerstoeren/

Begründung

Aus ordnungspolitischer Sicht ist die Verkehrspolitik der Bundesregierung seit einigen Jahren in einem ideologischen Kampf gegen den Verbrennungsmotor verstrickt. Technologisch wird dabei einseitig die Elektromobilität stark gefördert und gleichzeitig künstlich versucht den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dabei wird nicht nach Präferenz der Bürger und Unternehmen entschieden, sondern nach der Wunschvorstellung der Bundesregierung. Ansonsten sprechen die Fakten für sich: Das Verkehrsaufkommen auf der Straße ist immer noch dominant (im Modal-Split noch immer knapp 80 Prozent im motorisierten Individualverkehr). Elektrofahrzeuge sind und bleiben bei der Bevölkerung unerwünscht. Jedoch sind Markt und Wettbewerb für die handelnden Akteure der Bundesregierung keine ernst zu nehmenden Instanzen, sondern stehen der eigenen Ideologie allenfalls im Weg. Daher werden immer weitere steuerliche Hintertüren geöffnet, um den Markthochlauf für die Elektromobilität anzukurbeln und den Verbrennungsmotor künstlich zu verteuern. Das hat zur Folge, dass derzeit die vom Steuerzahler bereitgestellten Gelder für den Neukauf eines E-Fahrzeugs oftmals den Kaufpreis eines herkömmlichen Verbrenners sogar übersteigen.

Dieser ordnungspolitische Fehlkurs erschwert nicht nur eine günstige und sichere Individualmobilität für breite Schichten der Bevölkerung, sondern gefährdet auch massiv Arbeitsplätze. Der Stellenabbau in der Automobil- und Zuliefererbranche in Baden-Württemberg hat nicht nur fiskalpolitisch schon jetzt extrem negative Auswirkungen, sondern nimmt ganzen Regionen und Branchen die finanzielle Zukunft und gefährdet den Mittelstand. Jedoch wird aus Sicht der Bundesregierung die „Transformation der Automobilwirtschaft“ als alternativlos angesehen. Anstatt sich wirtschaftlich dafür einzusetzen, dass die Automobil- und Zuliefererbranche einen klaren Zukunftsplan erhält, auf dessen Grundlage auch heute schon Investitionen in zukünftige Motorenentwicklung getätigt werden können, wird die Branche im Stich gelassen. Zudem wehrt sich die Bundesregierung nicht gegen immer schärfere und realitätsfernere CO₂-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene. Aus sozialpolitischer Sicht verschärft die Bundesregierung dadurch immer stärker die Situation für einkommensschwache Haushalte. Der Umstieg auf E-Mobilität trifft weniger wohlhabende Bevölkerungsschichten mit Eigenheim oder eigenen Tiefgaragenstellplatz. Negativ betroffen sind Haushalte in dichten Siedlungsgebieten, die keine Investitionen in Elektroinfrastruktur vornehmen können. Die Konsequenzen sind entweder Investitionen des Eigentümers, infolgedessen die Mieten steigen, oder aber die Verdrängung von ärmeren Bevölkerungsschichten in weniger dicht besiedelte Räume außerhalb der Stadt.

Jedoch gibt es, wie zu jeder politischen Entscheidung, Alternativen. Unter der Einhaltung der mehr als ambitionierten Emissionsziel lassen sich durch einen Hochlauf von synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen gepaart mit den neuen Verbrenner-Generationen im weltweiten Vergleich die CO₂-ärmsten Fahrzeuge herstellen. Jedoch fehlt der Branche ein klares Commitment zu synthetischen Kraftstoffen von Seiten der Bundesregierung. Gerade in der Erprobungsphase verursacht die Bereitstellung von Pilot- und Modellprojekten hohe betriebswirtschaftliche Kosten mit unsicherem Ausgang. Daher ist ein klares Bekenntnis zu synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen ein wichtiges betriebswirtschaftliches Signal, um das Investitionsvolumen auszubauen.

Ein nicht zu vernachlässigender Anreiz ist auch steuerliche Gleichstellung, um gleiche Wettbewerbsbedingungen bei den Kraftstoffen zu erreichen. Dadurch entscheidet nicht der Staat über den Antrieb der Zukunft, sondern der Kunde an der Zapfsäule. Unter Einhaltung der Klimaziele kristallisieren sich somit die volkswirtschaftlich besten Technologien am Markt heraus unter dem gleichzeitig effizientesten Einsatz der Ressourcen.