

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Durch Technologieoffenheit die Transformation der Automobilindustrie beschleunigen und die Klimaschutzziele erreichen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem Europäischen Klimagesetz wird das im Europäischen Green Deal formulierte Ziel, die europäische Wirtschaft und Gesellschaft bis 2050 klimaneutral zu gestalten, gesetzlich verankert. Teil des Klimagesetzes ist das Maßnahmenpaket „Fit for 55“, durch das die Emissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden sollen. Im Straßenverkehr war als Zwischenschritt bislang vorgesehen, dass die Hersteller den spezifischen Kohlendioxid-Ausstoß ihrer Neuwagenflotte bis 2030 um 37,5 Prozent (verglichen mit 2021) senken. Nun sollen die Emissionen bis 2030 um 55 Prozent fallen. Bereits 2035 sollen neu zugelassene Pkw vollständig emissionsfrei sein.

Um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen, müssen auch in Deutschland die Treibhausgasemissionen im motorisierten Individualverkehr zeitnah sinken. Wie die konkrete Ausgestaltung des Maßnahmenpakets „Fit for 55“ aussieht und wie mit den Flottengrenzwerten umgegangen wird, wird auf nationaler Ebene in der Öffentlichkeit, in der Bundesregierung und in der Industrie sowie auf europäischer Ebene kontrovers debattiert. Eine einzige richtige Antriebsenergie wird es nicht geben. Dies zeigt bereits der Blick auf die große Zahl an Bestandsfahrzeugen, deren fossile Antriebsenergie in den kommenden Jahren ersetzt werden muss. Stattdessen kommt es auf das Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen an.

Fest steht, dass der Transformationsprozess nur gelingen kann, wenn alle zur Verfügung stehenden Instrumente und Technologien eingesetzt werden, die deutsche Automobilindustrie praktikable Vorgaben umsetzen kann und in den Prozess mit eingebunden wird. Es wird auch darauf ankommen, dass die Mobilität für Verbraucherinnen und Verbraucher bezahlbar bleibt, um die Akzeptanz für den Transformationsprozess in der Mobilität zu erhöhen.

Wenn es derzeit um das zukünftige Autofahren geht, ist derzeit vor allem das Thema Elektromobilität in aller Munde – sei es wegen der Ziele im Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition oder wegen der in den Medien thematisierten Ausbaupläne der Ladesäuleninfrastruktur. Der Verbrennungsmotor wird teils vorschnell generell als Klimasünder dargestellt, die Elektromobilität wird hingegen als Königsweg beschrieben. Genauso wichtig ist es jedoch (sowohl im Hinblick auf Neuwagen als insbesondere auch im Hinblick auf den großen Fahrzeugbestand), neben der Elektromobilität zu

überprüfen, inwiefern andere Antriebsarten und Treibstoffe die Emissionen im motorisierten Individualverkehr ebenfalls kurzfristig senken können. Plug-in-Hybride, Wasserstoffautos und Autos, die mit regenerativen Kraftstoffen angetrieben werden (Biokraftstoffe und strombasierte, synthetische Flüssigkraftstoffe (E-Fuels) auf Basis erneuerbarer Energien) kommen als Alternativen in Betracht. Dabei sollte es nicht darum gehen, eine Antriebsform gegenüber anderen Antriebsformen zu bevorzugen, sondern um den schnellsten und praktikabelsten Weg hin zu einer klimaneutralen Mobilität. Auch sollte sich die ideologisch geführte Diskussion um „grünen Wasserstoff“ ändern und durch eine Diskussion um die Versorgung mit „klimaneutralem Wasserstoff“ ersetzt werden. Die Flüssiggas-Infrastruktur von morgen ist die E-Fuel- und Biokraftstoff-Infrastruktur von übermorgen. Zur Anlandung und Verteilung dieser regenerativen Kraftstoffe können die gleichen Häfen, Knotenpunkte und Verteilnetze genutzt werden.

Statt lediglich auf die Abgase am Auspuff zu schauen, muss der gesamte Lebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen CO₂-Fußabdruck (Well-to-Wheel) betrachtet und bei Berechnungen berücksichtigt werden. Dies erfordert auch eine grenzüberschreitende Analyse, die beispielsweise die Gewinnung von benötigten Rohstoffen wie Lithium in Entwicklungsländern und die dortigen Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt. Nur auf diese Art und Weise können Klimaschutzmaßnahmen im Bereich individueller motorisierter Mobilität ganzheitlich wirken und realistisch bewertet werden.

Für Deutschland als führenden Automobilstandort in Europa ist es wichtig, die Automobilindustrie in den Transformationsprozess einzubinden, so dass ihr unternehmerischer Erfolg weiterhin ermöglicht und ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig gesichert wird. Die Industrie legt mit ihrem Wissen den Grundstein für die Mobilität von morgen. Ein technologieoffener Ansatz mit konkreten Zielvorgaben und fairen Regulierungen ermöglicht den größtmöglichen Spielraum, um Innovationen zuzulassen und eine Nutzungsperspektive verschiedener Antriebsarten zu gewährleisten. Mit ihren über 800.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern braucht die Automobilindustrie Planungssicherheit und Unterstützung beim Umstieg auf andere Antriebe und Technologien, so dass sich Investitionen lohnen und mit Hilfe von Qualifizierungsmaßnahmen Arbeitsplätze in der Branche nachhaltig gesichert werden können.

Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland werden in erster Linie die Auswirkung der CO₂-Flottengrenzwerte bei Autos durch die Verteuerung von Kleinwagen zu spüren bekommen, wenn überwiegend nur noch Elektroautos zugelassen werden. Damit die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger bezahlbar bleibt, ist es somit unumgänglich, Prämien für Elektroautos fortlaufend zu prüfen und alle zur Verfügung stehenden Technologien im Sinne der Sozialen Marktwirtschaft zuzulassen.

Der Deutsche Bundestag spricht sich in diesem Sinne für die Technologieoffenheit im motorisierten Individualverkehr aus, da alle zur Verfügung stehenden Instrumente und Technologien zu nutzen sind, um die Klimaschutzziele zügig zu erreichen. Schnelles und entschlossenes Handeln sowie klare und konkrete Aussagen der Bundesregierung sind dringend erforderlich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich eindeutig zur Technologieoffenheit im motorisierten Individualverkehr und zu allen zur Verfügung stehenden Instrumente und Technologien zu bekennen, um die Klimaschutzziele zügig zu erreichen und den nationalen Transformationsprozess vor dem Hintergrund des Maßnahmenpakets „Fit for 55“ nachhaltig zu gestalten. Schnelles und entschlossenes Handeln sowie klare und konkrete Aussagen der Bundesregierung sind dringend erforderlich;
2. eine Strategie für die Umsetzung des Ziels der Technologieoffenheit zu entwickeln, die konkrete Maßnahmen vor dem Hintergrund der EU-Vorgaben benennt;

3. auf EU- Ebene zum Erreichen der ambitionierten CO₂-Einsparziele technologieoffen und ideologiefrei zu agieren;
4. die von der EU vorgegebenen Flottengrenzwerte nicht zu verschärfen, da bereits das Minus-55-Prozent-Ziel für das Jahr 2030 höchst ambitioniert ist;
5. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, die Anrechenbarkeit des Einsatzes bzw. der Beimischung von erneuerbaren Kraftstoffen auf die europäischen CO₂-Flottengrenzwerte zu ermöglichen;
6. Lösungen und Alternativen, die zur klimaneutralen Mobilität beitragen, beispielsweise Wasserstoff und regenerative Kraftstoffe, gleichermaßen zu fördern, eine Strategie für deren Markthochlauf zu erarbeiten sowie für Rechtssicherheit, für nachvollziehbare Investitionsbedingungen und für faire Regulierungen zu sorgen;
7. neben den Markthochlauf von Elektrofahrzeugen auch den Markthochlauf klimaneutraler alternativer Kraftstoffe durch ergänzende Maßnahmen zu stärken, insbesondere den Aufbau einer umfassenden Import-Infrastruktur zu fördern;
8. kein unwiderrufliches Enddatum für den Verbrennungsmotor festzulegen, sondern es der Automobilindustrie zu erlauben, diesen mit dem Ziel der rechtzeitigen Klimaneutralität weiterzuentwickeln;
9. in Kooperation mit der deutschen Automobilindustrie Maßnahmen zu erarbeiten, mit denen die Zukunft eines klimapolitisch und wirtschaftlich nachhaltigen Verbrennungsmotors erhalten bleibt;
10. einen konkreten Fahrplan vorzulegen, wie das laut Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition ausgegebene Ziel von 15 Millionen E-Autos bis zum Jahr 2030 zu erreichen ist, und klarzustellen, ob die Bundesregierung daran festhält, dass es sich bei den 15 Millionen neuen E-Autos ausschließlich um vollelektrische Pkw handelt;
11. als Übergangstechnologie weiterhin Plug-In-Hybride zu berücksichtigen, dabei jedoch Anreize zu schaffen, mehr Kilometer elektrisch zu fahren;
12. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, Vorgaben zu entwickeln, die sicherstellen, dass bei der Berechnung der Umweltbilanz im Sektor Mobilität grenzüberschreitende Analysen stärker berücksichtigt werden, die beispielsweise die Gewinnung von benötigten Rohstoffen wie Lithium in Entwicklungsländern und die dortigen Auswirkungen auf die Umwelt in den Blick nehmen (Well-to-Wheel);
13. den Aufbau einer Halbleiterproduktion in der EU zu fördern, damit die EU insbesondere bei Hochleistungs-Halbleiter-Bauteilen unabhängiger vom internationalen Markt wird. Für den Bau von Fabrikationsanlagen ist der ordnungspolitische Rahmen in Bund und Ländern zu überprüfen und gegebenenfalls auf eine Beschleunigung der Verfahren hinzuwirken;
14. mehr Tempo beim Aufbau von Produktionskapazitäten für Batteriezellen zu machen;
15. sich ambitioniert für Projekte zur Entwicklung und Herstellung von synthetischen Kraftstoffen in EU-Mitgliedstaaten sowie in Drittstaaten einzusetzen, mit dem Ziel eines zügigen industriellen Hochlaufs der E-Fuels-Produktion. Hierfür sind die Instrumente der Entwicklungszusammenarbeit und der Außenwirtschaftsförderung effektiv einzusetzen;
16. sich dafür einzusetzen, dass für den Technologietransfer von digitalen Techniken in den Automobilsektor mehr Experimentierräume, sogenannte Reallabore, geschaffen werden. Rechtliche Einschränkungen sollten dahingehend überprüft werden, ob zeitlich und räumlich eingegrenzte Ausnahmen genehmigt werden können, mit dem Ziel, dass Unternehmen ihre Technologie nach der Experimentierphase planungssicher auf dem Markt etablieren können;

17. Umschulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen zu prüfen und einzuleiten, um Arbeitsplätze in der Automobilindustrie zu sichern;
18. die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) zeitnah an die Erfordernisse des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 anzupassen, damit die Anrechnung synthetischer bzw. paraffinischer Kraftstoffe gemäß DIN EN 15940 auf die Beschaffungsquoten für saubere schwere Nutzfahrzeuge ermöglicht und der entstandene Flickenteppich von Regelungen in den Ländern beseitigt wird.

Berlin, den 15. März 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

Begründung

Laut einer Studie zur Verkehrsmittelwahl vom 21. Februar 2022 bleibt der private Pkw das beliebteste Verkehrsmittel in Deutschland – im Jahr 2020 machte der motorisierte Individualverkehr einen Anteil von rund 87,5 Prozent am Modal Split im Personenverkehr in Deutschland aus (vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/168397/umfrage/modal-split-im-personenverkehr-in-deutschland/#:~:text=Der%20private%20Pkw%20bleibt%20das,im%20Personenverkehr%20in%20Deutschland%20aus>). Das zeigt, dass zum Erreichen der Klimaschutzziele Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs angegangen werden müssen. Die individuelle motorisierte Mobilität sollte daneben weiterhin zuverlässig und vor allem bezahlbar bleiben.

Laut Koalitionsvertrag sollen bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren. Derzeit fahren in Deutschland gerade einmal 600 000 vollelektrische Pkw. Der Markthochlauf der Elektromobilität ist daher hoch ambitioniert und es bleibt fraglich, ob das Ziel erreicht werden kann. Laut Prognosen werden im Jahr 2030 nach wie vor rund 2/3 der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf deutschen Straßen unterwegs sein. Sowohl für diese Fahrzeuge als auch für Neuwagen müssen dringend bezahlbare, nachhaltige und praktische Lösungen gefunden werden.