

## Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

### Kein Verbot des klimaneutralen Verbrennungsmotors – Technologieoffenheit gewährleisten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Haltung der Bundesregierung zu der Frage, ob Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2035 zugelassen werden, ist auch nach den Verhandlungen der EU-Umweltminister in Luxemburg am 28. Juni 2022 unklar. Diese Unklarheit und die widersprüchlichen Aussagen der Koalitionspartner verunsichern weiterhin Unternehmer und Verbraucher.

Statt einseitig auf die Elektromobilität zu setzen und dadurch neue Abhängigkeiten zu riskieren, müssen alle zur Verfügung stehenden Instrumente und Technologien, wie synthetische Kraftstoffe oder fortschrittliche Biokraftstoffe, genutzt werden, damit die Mobilität für alle Menschen bezahlbar bleibt, Arbeitsplätze (wie in der Zulieferindustrie) gesichert und die Klimaschutzziele erreicht werden. Die verbindliche Entscheidung für nur eine Antriebstechnologie schränkt den Spielraum für Innovationen ein.

Die Vorschläge der Europäischen Kommission und die anstehenden Trilog-Verhandlungen auf EU-Ebene werden entscheidend für die Umstellung von fossilen auf synthetische Kraftstoffe und den Beitrag des Verbrennungsmotors zur Erreichung der Klimaschutzziele sein.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf nationaler und europäischer Ebene eindeutig zur Technologieoffenheit zu bekennen;
2. sich bei der Europäischen Kommission und bei den Trilog-Verhandlungen dafür einzusetzen, dass synthetische Kraftstoffe im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte angerechnet werden können, sodass Neufahrzeuge im Pkw-, Nutzfahrzeug- und Lkw-Bereich mit Verbrennungsmotoren mit E-Fuels CO<sub>2</sub>-neutral genutzt werden können;
3. klimafreundliche Alternativen zur Elektromobilität, beispielsweise Wasserstoffverbrenner und synthetische Kraftstoffe, gleichermaßen zuzulassen und eine Strategie zur Förderung ihres Markthochlaufs zu erarbeiten sowie für Rechtssicherheit, für nachvollziehbare Investitionsbedingungen und für faire Regulierungen zu sorgen;

4. sich im EU-Ministerrat bei den Beratungen zur aktuellen Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie dafür einzusetzen, dass die vorgeschlagenen Mindeststeuersätze der EU-Kommission für alle erneuerbaren, klimaneutralen Energieträger umgesetzt werden;
5. sich im EU-Ministerrat bei den Beratungen zur aktuellen Reform der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) dafür einzusetzen, dass der Vorschlag der EU-Kommission durch ambitioniertere Treibhausgasminderungsquoten und deutlich höhere Unterquoten für klimafreundlichen Wasserstoff, fortschrittliche Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe über den gesamten Verkehrssektor hinweg weiterentwickelt wird, um langfristig eine klimaneutrale Lösung für Bestandsfahrzeuge herbeizuführen;
6. die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dahingehend zu ändern, dass synthetischer, paraffinischer Diesel der Norm DIN EN 15940 freigegeben wird und darüber hinaus dafür im Dialog mit den Kraftfahrzeugherstellern zu sorgen, dass künftige strombasierte klimaneutrale Kraftstoffe den Normen für Benzin und Diesel entsprechen bzw. entsprechende Freigaben erhalten;
7. die Umstellung von fossilen Kraftstoffen hin zu nachhaltigen Kraftstoffen deutlich zu beschleunigen;
8. 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;
9. für Investitionssicherheit im Bereich der Produktion von Biokraftstoffen zu sorgen und die erst 2021 vereinbarten Regelungen wirken zu lassen, anstatt durch fortlaufende politische Angriffe für eine Verunsicherung einer gesamten Branche zu sorgen, die in erheblicher Weise zur Wertschöpfung im Land und dem Klimaschutz beiträgt;
10. sich bei der Europäischen Kommission und bei den Trilog-Verhandlungen dafür einzusetzen, dass bei der Bewertung der CO<sub>2</sub>-Bilanz von Fahrzeugen der gesamte Lebenszyklus eines Fahrzeuges in den Blick genommen wird und dass, statt einer CO<sub>2</sub>-Bilanz verschleiernenden Tank-to-wheel-Betrachtung, eine alle Einflussfaktoren berücksichtigende Cradle-to-grave-Betrachtung herangezogen wird.

Berlin, den 5. Juli 2022

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**