

## **Kleine Anfrage**

### **der Fraktion der CDU/CSU**

#### **Verbrenner-Aus**

Das Verbrenner-Aus wurde nach Auffassung der Fragesteller auf EU-Ebene im Zuge der Trilog-Verhandlungen am 27. Oktober 2022 besiegelt. Ab dem Jahr 2035 dürfen nur noch emissionsfreie Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden. Auch wenn die Entscheidung im Jahr 2026 erneut überprüft wird, ist das nach Ansicht der Fragesteller ein Rückschlag für die Technologieoffenheit.

Die Bundesregierung interpretiert die Entscheidung zum Verbrenner-Aus jedoch unterschiedlich: Bundesminister Christian Lindner twittert über „Technologie-Optionen, auch beim #Verbrenner“ (vgl. [https://twitter.com/c\\_lindner/status/1585717862437507072](https://twitter.com/c_lindner/status/1585717862437507072)), während sich Grünen-Politiker nach Ansicht der Fragesteller öffentlich darüber lustig machen, dass sich die FDP bei den E-Fuels nicht durchsetzen konnte (vgl. [https://twitter.com/micha\\_bloss/status/1585705737770221571](https://twitter.com/micha_bloss/status/1585705737770221571)), und eindeutig vom „#VerbrennerAus“ und „Technologieklarheit“ sprechen (vgl. <https://twitter.com/GrueneBundestag/status/1585932541327990784>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung den im Rahmen der Trilog-Verhandlungen getroffenen Beschluss, und hat die Bundesregierung damit eine Lösung im Sinne der Technologieoffenheit erreicht?
2. Wie bewertet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Entscheidung im Rahmen der Trilog-Verhandlungen ab dem Jahr 2035?
3. Durch wen war das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) an den vorbereitenden Sitzungen für die Trilog-Verhandlungen vertreten?
4. Für welche Lösungen im Sinne der Technologieoffenheit hat sich die Bundesregierung auf EU-Ebene eingesetzt, und welche Position haben jeweils das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das BMUV vertreten?
5. Was versteht die Bundesregierung unter dem Prüfauftrag, nach dem die Kommission prüfen soll, wie Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen angetrieben werden, auch nach dem Jahr 2035 zugelassen werden können?
  - a) Handelt es sich nach Ansicht der Bundesregierung dabei um einen klaren Arbeitsauftrag oder um eine „windelweiche Bitte“ (vgl. <https://twitt>

er.com/micha\_bloss/status/1585705737770221571) an die Europäische Kommission?

- b) Muss nach Ansicht der Bundesregierung die Europäische Kommission die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Verbrennermotoren nach dem Jahr 2035 mit klimaneutralen E-Fuels oder fortschrittlichen Biokraftstoffen betrieben werden können?
  - c) Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, damit die Europäische Kommission dem Prüfauftrag nachkommt?
  - d) Setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine schnelle Umsetzung des Erwägungsgrunds 9a ein, und wenn ja, was wurde bisher getan?
  - e) Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Vorschlag der Europäischen Kommission gemäß Erwägungsgrund 9a?
6. Wie passt das Ergebnis im Rahmen der Trilog-Verhandlungen nach Ansicht der Bundesregierung zu den vom Europäischen Parlament und Rat beschlossenen E-Fuel-Quoten für den Kraftstoffmarkt?
  7. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage von Bundesminister Volker Wissing vom 28. Juni 2022, dass das Verbrenner-Aus vom Tisch sei (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Video/YouTube/verbot-verbrennungsmotor.html>) vor dem Hintergrund der Trilog-Einigung?
  8. Bekennt sich die Bundesregierung zur Technologieoffenheit für den gesamten Verkehrsbereich?
  9. Wird die Bundesregierung in den nächsten drei Monaten aktiv werden, damit vor dem Jahr 2026 ein Vorschlag zur Berücksichtigung von regenerativen Kraftstoffen ausgearbeitet wird, und wenn nein, warum nicht?
  10. Ist der Evaluierungszeitraum bis zum Jahr 2026 aus Sicht der Bundesregierung ausreichend, um die Regelungen zum Verbrenner-Aus zu überprüfen und ggf. zu einer anderen Bewertung zu gelangen?
  11. Wie bewertet die Bundesregierung den Beschluss bezüglich der Vorlage der LCA (Lebenszyklusanalyse)-Bilanzierungsmethode für Fahrzeuge bis zum Jahr 2025?
  12. Für welche Fahrzeughersteller, die weniger als 10 000 Autos pro Jahr produzieren, wird es nach Erkenntnissen der Bundesregierung Ausnahmen geben, und wie bewertet die Bundesregierung diese Ausnahmeregelungen?
  13. Wird sich das Ergebnis des Prüfauftrags, wie Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen angetrieben werden, auch nach dem Jahr 2035 zugelassen werden können, nur auf Sonderfahrzeuge oder auch auf Pkw und Lkw oder Busse auswirken?
  14. Besteht aus Sicht der Bundesregierung nun Planungssicherheit für Unternehmen, die synthetische Kraftstoffe herstellen?
    - a) Ist nach Auffassung der Bundesregierung nun ein ausreichender Investitionsanreiz für die industrielle Produktion von E-Fuels gegeben?
    - b) Hält die Bundesregierung einen Markthochlauf für die Produktion synthetischer Kraftstoffe in Deutschland und Europa im nächsten Jahr für realistisch, und wenn nein, warum nicht?
    - c) Setzt sich die Bundesregierung für die Nutzung von E-Fuels in Pkws mit Verbrennungsmotoren ein, und wenn ja, inwiefern?
    - d) Plant die Bundesregierung in den kommenden sechs Monaten Energiepartnerschaften, um den Hochlauf der Produktion von E-Fuels voran-

zutreiben, und wenn ja, mit welchen Staaten, und wenn nein, warum nicht?

15. Sind aufgrund der Festlegung auf die Elektromobilität und des faktischen Verbrenner-Aus aus Sicht der Bundesregierung Arbeitsplätze in der Automobilbranche inklusive Zulieferbetrieben in Deutschland in Gefahr, wenn ja, wie viele, und was plant die Bundesregierung dagegen zu unternehmen, und wenn nein, warum nicht?
16. Mit welchen Folgen rechnet die Bundesregierung für den Automobilstandort Deutschland, wenn die Verbrennerfertigung zunehmend in Regionen außerhalb Europas verlagert wird?
17. Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass die Mobilität für alle Menschen in Deutschland bezahlbar bleibt?
18. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um eine Importabhängigkeit zu vermeiden, wenn einseitig auf die Elektromobilität gesetzt wird, und welche weiteren Maßnahmen sind geplant?
19. Welche Haltung hat die Bundesregierung zur noch ungeklärten Lkw-Flottenregulierung?  
Wie sollten nach Ansicht der Bundesregierung E-Fuels und andere regenerative Kraftstoffe berücksichtigt werden?
20. Welche Änderungen am Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die sich auf Kraftstofflösungen auswirken könnten, plant die Bundesregierung?
21. Wann ermöglicht die Bundesregierung den öffentlichen Verkauf von Reinkraftstoffen wie HVO100 und perspektivisch von synthetischem Diesel (eDiesel) als Klimaschutzlösung für Pkw und Lkw und alle sonstigen Fahrzeuge?
22. Wie lautet der Umsetzungsstand der PtL (Power to Liquid)-Roadmap der Bundesregierung, die für das Jahr 2030 einen Anteil von 2 Prozent E-Fuels im inländischen Flugverkehr vorsieht?
23. Inwieweit wurde bei der anstehenden Änderung der Lkw-Maut durch die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes berücksichtigt, dass Lkw mit regenerativen Kraftstoffen als CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge genutzt werden können?
24. Welche Förderprojekte sind im Bundeshaushalt 2023 für synthetische Kraftstoffe enthalten, und wie werden sie finanziert (bitte nach Einzelplan, Titel und Betrag auflisten)?
25. Wie plant das BMDV die Ziele, die das geplante Klimaschutz-Sofortprogramm vorgibt, zu erreichen?
  - a) Welche Rolle spielen klimaneutrale E-Fuels oder fortschrittliche Biokraftstoffe im Hinblick auf die Pkw-Bestandsflotte?
  - b) Warum kann sich das BMDV nicht mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) auf die Einsparziele im Verkehrsbereich einigen, wodurch unnötig Zeit verloren geht, in der bereits Emissionen eingespart werden könnten?

Berlin, den 8. Dezember 2022

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**

