

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Bezahlbare und klimafreundliche Mobilität fördern – Klimaneutrale Kraftstoffe im Verkehr nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Damit die Mobilität für alle Menschen in Deutschland bezahlbar bleibt, Arbeitsplätze erhalten und die Klimaschutzziele im Verkehr erreicht werden, müssen von der Bundesregierung – neben der Elektromobilität – alle weiteren zur Verfügung stehenden technischen und regulativen Möglichkeiten für alternative Antriebe und Kraftstoffe genutzt werden. Im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr gehören dazu E-Fuels, Wasserstoff, fortschrittliche Biokraftstoffe und nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse. Entwicklungen zu alternativen und klimaneutralen Kraftstoffen aus Deutschland leisten zudem einen Beitrag zum weltweiten Klimaschutz. Denn unabhängig davon, ob in der EU ideologisch motiviert der Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2035 zum Auslaufmodell wird, wird diese Technologie in anderen Regionen der Welt noch sehr lange vorherrschend sein. Wer ernsthaftes Interesse am Erfolg des globalen Klimaschutzes hat, muss alles dafür tun, dass in diesen Motoren möglichst klimafreundliche Kraftstoffe zum Einsatz kommen.

Wenn das Erreichen der Klimaschutzziele das oberste Ziel der Bundesregierung ist, dann ist nicht nachvollziehbar, wieso sie sich im Verkehrssektor unter Außerachtlassen des Potenzials alternativer Kraftstoffe ausschließlich auf die Elektromobilität vorfestlegt. Es ist zwingend erforderlich, dass sich die Bundesregierung für eine sachgerechte Lösung einsetzt, anstatt eine ideologiegesteuerte Politik zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger und des Wirtschaftsstandortes Deutschland durchzusetzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich eindeutig zur Technologieoffenheit im gesamten Verkehrsbereich zu bekennen;
2. die Kraftstoffnorm DIN EN 15940 in die 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) aufzunehmen und damit zu ermöglichen, dass Kraftstoffe wie biogener Diesel HVO 100 (Hydrotreated Vegetable Oil) und E-Diesel auf paraffinischer Basis in Reinform in Deutschland getankt werden können;
3. die Beimischung von fortschrittlichen Biokraftstoffen zu erhöhen, sodass innovative Lösungen und Investitionen weiter vorangetrieben werden;

4. die Norm DIN EN 16734 in die 10. BImSchV aufzunehmen und damit die Beimischung von 10 Prozent Biodiesel (B10) zu ermöglichen;
5. das Ambitionslevel der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) nicht abzusenken, um die Klimaschutzziele im Verkehr nicht noch weiter zu gefährden. Zudem sollte auch eine Erhöhung der Mehrfachanrechnung von Faktor 3 auf 4 für Strom verzichtet werden;
6. die Obergrenze von 4,4 Prozent bei der Anrechnung nachhaltig zertifizierter Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse auf die THG-Quote unverändert beizubehalten und damit für Investitionssicherheit im Bereich der Produktion von Biokraftstoffen zu sorgen;
7. den Umgang mit Transitverkehr aus Drittstaaten mit Verbrennungsmotoren mitzubedenken;
8. die neue Wasserstoffstrategie zeitnah fertigzustellen und im Zuge dessen klimafreundliche Alternativen zur Elektromobilität, bspw. Wasserstoffverbrenner und E-Fuels, gleichermaßen zuzulassen. Der einseitige Fokus der Strategie auf Lkw sollte um Pkw ergänzt werden, damit sich Investitionen in Infrastruktur und H₂-Produktionskapazitäten schneller amortisieren;
9. zügig die Rahmenbedingungen dafür zu setzen, dass insbesondere für Lkw eine Wasserstofftankinfrastruktur und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur für klimaneutrale Kraftstoffe für Lkw, Landmaschinen und Baumaschinen sowie dem krisensicheren Einsatz von Polizei-, Feuerwehr-, THW- und Militärfahrzeugen geschaffen wird;
10. im Rahmen einer umfassenden Kohlenstoffmanagementstrategie (CO₂-Speicherung und -Nutzung), die Bedeutung von E- und Bio-Fuels systematisch zu erfassen und zu nutzen; insbesondere Potenziale im Bereich negativer Emissionen (biogenes CO₂) für die Dekarbonisierung im Verkehr zu nutzen;
11. sich für Energiepartnerschaften zur Entwicklung und Herstellung von synthetischen Kraftstoffen in EU-Mitgliedstaaten sowie in Drittstaaten einzusetzen, mit dem Ziel des Hochlaufs der E-Fuel- und Wasserstoffproduktion;
12. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass im Rahmen der EU-Energiesteuerrichtlinie nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe und E-Fuels im Vergleich zu konventionellen Kraftstoffen deutlich geringer besteuert werden, um den Übergang zu klimafreundlichen Kraftstoffen weiter voranzutreiben;
13. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die EU-Kommission noch vor dem Jahr 2026 einen Vorschlag veröffentlicht, der die Anrechenbarkeit von E-Fuels innerhalb der CO₂-Flottenregulierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen beinhaltet;
14. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass klimaneutrale Kraftstoffe im Rahmen der CO₂-Flottengrenzwerte für Lkw und schwere Nutzfahrzeuge angerechnet werden können und damit die Abhängigkeit des Güter- und Schwerlastverkehrs von konventionellen Energieträgern zu verringern.

Berlin, den 28. Februar 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion