

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr muss sein Versprechen einlösen – Kein Verbot des klimaneutralen Verbrennungsmotors

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In der Europäischen Union (EU) dürfen ab dem Jahr 2035 nur noch Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden, die nicht mit Benzin oder Diesel fahren und die kein CO₂ ausstoßen. Im Rahmen des Fit-for-55-Programms haben sich die EU-Mitgliedstaaten im Frühjahr des Jahres 2023 darauf verständigt, den CO₂-Ausstoß neu zugelassener Pkw und leichter Nutzfahrzeuge bis 2030 gegenüber den Werten aus dem Jahr 2021 um 55 Prozent zu senken und ihn bis 2035 auf null herunterzufahren.

Darüber hinaus ist zwischen der EU und Deutschland vereinbart, bis Herbst 2024 eine neue Fahrzeugkategorie namens „E-Fuels only“ zu schaffen, im Rahmen derer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die ausschließlich mit klimafreundlichen Kraftstoffen betrieben werden können, auch über 2035 hinaus weiter neu zugelassen werden können. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat öffentlich bekannt gegeben, dass als Ergebnis der Verhandlungen auf europäischer Ebene die Zukunft des Verbrennungsmotors auch über 2035 hinaus gesichert wurde. Er reklamiert dies als großen, eigenen Verhandlungserfolg von immenser Bedeutung für die deutschen Verbraucher sowie für die Automobil- und Zulieferindustrie.

Gleichwohl sind es keine rechtlich bindenden Vereinbarungen und keine belastbaren Garantien, dass eine entsprechende Regelung auf europäischer Ebene tatsächlich bis Herbst 2024 geschaffen wird. Vor dem Hintergrund der Europawahl im Juni 2024 ist unklar, inwieweit sich eine neue Kommission überhaupt an Zusagen ihrer Vorgängerkommission gebunden fühlt.

Die Menschen in Deutschland haben einen berechtigten Anspruch auf gute und bezahlbare Mobilität. Für viele Menschen in Deutschland, insbesondere aber für jene, für die aus verschiedenen Gründen die Nutzung anderer Verkehrsmittel keine oder in einigen Situationen keine praktikable Option darstellt, spielt die Individualmobilität mit dem eigenen Pkw nach wie vor eine sehr große Rolle, und dies wird auch in Zukunft so bleiben.

Die Bundesregierung steht in der Verantwortung, der Automobilindustrie bestmögliche gesetzliche Rahmenbedingungen zu setzen. Dabei muss es nicht nur gleiche Bedingungen bei der Zulassung bzw. bei Zulassungsbeschränkungen für die verschiedenen Antriebssysteme geben, auch hinsichtlich der Besteuerung, Förderung und bei Kaufprämien müssen zwischen allen klimafreundlichen Antriebssystemen gleiche Wettbewerbsbedingungen bestehen. Ziel darf es nicht sein, durch Verbote oder einseitige Besteuerung, Förderkulissen oder Kaufprämien einige wenige Antriebssysteme

aus politischen Gründen gegenüber anderen zu bevorzugen. Insbesondere ein Verbot des Verbrennungsmotors, der mit klimafreundlichen Kraftstoffen genutzt wird, aber auch dessen steuerliche oder sonstige Schlechterstellung gegenüber anderen Antriebssystemen müssen deshalb in jedem Fall abgewendet bzw. beendet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen,
 - a) dass bis zur Europawahl im Juni 2024 ein verbindliches Regelwerk geschaffen wird, das die Neuzulassung von ausschließlich mit klimafreundlichen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auch über das Jahr 2035 hinaus zulässt und diese somit vom Neuzulassungsverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausnimmt;
 - b) dass klimafreundliche Kraftstoffe im Rahmen der CO₂-Flottengrenzwerte angerechnet werden können, sodass Neufahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge- und Lkw) mit Verbrennungsmotoren zukünftig bspw. mit E-Fuels CO₂-neutral genutzt werden können;
 - c) dass hinsichtlich der Beurteilung der Klimaneutralität klimafreundlicher Kraftstoffe bzw. der damit betriebenen Fahrzeuge sowie der dazugehörigen Produktionsketten, einschließlich der zur Produktion verwendeten Energie, die gleichen Maßstäbe wie bei anderen alternativen Antriebssystemen angewendet werden, insbesondere im Vergleich zu batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Brennstoffzelle sowie der zum Betrieb benötigten elektrischen Energie bzw. dem zum Betrieb benötigten Wasserstoff;
 - d) dass bei der Bewertung der CO₂-Bilanz von Fahrzeugen der gesamte Lebenszyklus eines Fahrzeuges in den Blick genommen wird und dass statt einer die CO₂-Bilanz-verschleiern Tank-to-Wheel-Betrachtung eine alle Einflussfaktoren berücksichtigende Cradle-to-Grave-Betrachtung herangezogen wird;
 - e) dass eine Quote von 70 Prozent Emissionsminderung bei klimafreundlichen Kraftstoffen im Vergleich zu konventionellen Benzin- oder Dieselmotoren erreicht wird;
2. das Ziel guter und bezahlbarer Mobilität zur obersten Maxime in der europäischen und nationalen Gesetzgebung im Bereich der klimafreundlichen Individualmobilität zu machen;
3. einen technologieoffenen Ansatz mit gleichen Wettbewerbsbedingungen für alle klimafreundlichen Antriebssysteme zu wählen;
4. klimafreundliche Alternativen zur batteriebetriebenen Elektromobilität, bspw. Wasserstoffverbrenner und klimafreundliche Kraftstoffe, gleichermaßen anzuerkennen, eine Strategie zur Förderung eines Kraftstoff-Markthochlaufs zu erarbeiten und für Rechtssicherheit, nachvollziehbare Investitionsbedingungen und faire Regulierungen zu sorgen;
5. die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes kurzfristig dahingehend zu ändern, dass synthetischer, paraffinischer Diesel der Norm DIN EN 15940 freigegeben wird, und darüber hinaus im Dialog mit den Kraftfahrzeugherstellern dafür zu sorgen, dass dieser Kraftstoff sämtliche Freigaben erhält;
6. die Obergrenze von 4,4 Prozent bei der Anrechnung nachhaltig zertifizierter Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse auf die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) beizubehalten;
7. die Umstellung von fossilen Kraftstoffen hin zu klimafreundlichen Kraftstoffen deutlich zu beschleunigen;

8. sich ambitioniert für Projekte zur Entwicklung und Herstellung von klimafreundlichen 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 zum Klimaschutz beiträgt;
10. für alle Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebssystemen am Markt gleiche und faire Regeln hinsichtlich Besteuerung, Förderungen und Kaufprämien anzuwenden;
11. eine klare Roadmap für alternative Kraftstoffe in der Landwirtschaft und darüber hinaus zu entwickeln, um alle verfügbaren Optionen technologieoffen in den Blick zu nehmen und nicht voreilig einzelne Energieträger auszuschließen.

Berlin, den 14. November 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

