

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/9322 –**

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

A. Problem

Ab 2035 dürfen in der Europäischen Union (EU) nur noch solche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden, die nicht mit Benzin oder Diesel fahren und die kein CO₂ ausstoßen. Zwischen der EU und Deutschland ist allerdings vereinbart worden, eine neue Fahrzeugkategorie namens „E-Fuels-only“ zu schaffen. Solche Fahrzeuge sollen ausschließlich mit klimafreundlichen Kraftstoffen betrieben werden und auch nach 2035 neu zugelassen werden können. Nach Ansicht der Fraktion, die den Antrag in den Deutschen Bundestag eingebracht hat, gebe es zwischen der EU und Deutschland keine rechtlich bindenden Vereinbarungen und keine belastbaren Garantien, entsprechende Regelungen auf europäischer Ebene bis zur Europawahl im Juni 2024 zu schaffen. Es sei unklar, inwieweit sich eine neue EU-Kommission an Zusagen ihrer Vorgängerkommission gebunden fühle. Gleichzeitig hätten die Menschen in Deutschland einen Mobilitätsanspruch. Dabei spiele der motorisierte Individualverkehr nach wie vor und auch zukünftig eine bedeutende Rolle. Weiterhin müsse die Bundesregierung für bestmögliche gesetzliche Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie sorgen. Insbesondere ein Verbot des Verbrennungsmotors, der mit klimafreundlichen Kraftstoffen betrieben werde, müsse abgewendet werden.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Die Kosten wurden im Ausschuss nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 20/9322 abzulehnen.

Berlin, den 17. Januar 2024

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Stefan Gelbhaar
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Stefan Gelbhaar

I. Überweisung

Der Antrag auf **Drucksache 20/9322** wurde vom Deutschen Bundestag in seiner 142. Sitzung am 1. Dezember 2023 beraten und an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Wirtschaftsausschuss, den Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und den Ausschuss für Klimaschutz und Energie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, verschiedene Maßnahmen zu ergreifen, um insbesondere das Verbot des Verbrennungsmotors, der mit klimafreundlichen Kraftstoffen betrieben werde, abzuwenden sowie dessen steuerliche oder sonstige Schlechterstellung gegenüber anderen Antriebssystemen zu beenden. Sie solle sich etwa auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass bis zur Europawahl im Juni 2024 ein verbindliches Regelwerk geschaffen werde, um Neuzulassungen von ausschließlich mit klimafreundlichen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auch nach dem Jahr 2035 zu ermöglichen. Weiterhin solle die Bundesregierung für alle Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebssystemen am Markt gleiche und faire Regeln hinsichtlich Besteuerung, Förderungen und Kaufprämien anwenden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Antrag in seiner 66. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Antrag in seiner 52. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Antrag in seiner 62. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag in seiner 58. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Klimaschutz und Energie** hat den Antrag in seiner 94. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag in seiner 64. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten.

Die **Fraktion der SPD** wies darauf hin, dass sich der Antrag mit dem Thema der Neuzulassungen von Pkw nach 2035 beschäftige, die mit klimaneutralen Kraftstoffen betankt werden könnten. Die Frage nach der Bestandsflotte

sei eine ganz andere, aber gleichwohl richtige Frage. 2035 würden etwa 50 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotoren auf den Straßen unterwegs und auch noch mindestens weitere 15 bis 20 Jahre im Einsatz sein. Wolle man die Antriebe dieser Pkw auf Klimaneutralität umstellen, seien Alternativen zu Diesel und Benzin erforderlich.

Es gebe Verkehrsträger, wie etwa den Flug- und den Schiffsverkehr, die in den nächsten Jahren nicht auf elektrische Antriebe umgestellt werden könnten, wenn dies überhaupt möglich sei. Es gebe einen großen Bedarf an E-Fuels. Man sei aber weder technisch noch wirtschaftlich so weit, dass dem Markt E-Fuels in ausreichender Menge für die Pkw- und Lkw-Bestandsflotten, den Flug-, den Luft- sowie teilweise den Schienenverkehr zur Verfügung stünden. 2035 müsse Schluss sein mit Verbrennungsmotoren. Die Automobilindustrie habe diesen Schritt längst vollzogen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, die Maßnahmen, die der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in Brüssel ergriffen habe, widersprüchen der europapolitischen Praxis und seien zum Scheitern verurteilt. Die vom Minister in der Öffentlichkeit vorgetragene Ankündigung würden nicht eintreten. Das werde durch die Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der eigenen Fraktion deutlich, wonach das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) entgegen der im letzten Herbst vorgetragenen Positionen auf die Linie der EU-Kommission eingeschwenkt sei. Ein solches Vorgehen des BMDV auf europäischer Ebene dürfe sich nicht wiederholen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, der Antrag sei nicht neu und werde von der Fraktion der CDU/CSU immer wieder vorgelegt. Bemerkenswert sei dessen Inhalt vor allem vor dem Hintergrund, dass Veränderungen auf europäischer Ebene häufig lange, mitunter mehrere Jahre bräuchten. Ein Beispiel sei die Abbiegeassistentenpflicht. Als der Bundesminister Dr. Volker Wissing das BMDV übernommen habe, habe er zu den im vorliegenden Antrag adressierten Themen aber keinerlei Vorarbeiten der Vorgängerregierung vorgefunden. Es sei bemerkenswert, im Wochentakt Forderungen zu erheben, bei denen man wisse, dass deren Umsetzung auf europäischer Ebene einige Zeit benötige.

Dass der Antrag von klimafreundlichen Antriebssystemen spreche, sei eine Wortneuschöpfung. Der korrekte Begriff laute „alternative Kraftstoffe“. Die seien auf europäischer Ebene sehr genau definiert. Er schlägt vor, dass sich die Fraktion der CDU/CSU klar zu der Frage positioniere, ob die alternativen Kraftstoffe gemeint seien. Wirklich klimafreundlich wäre es, Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zu gehen. Der Antrag unterscheide weiterhin zwischen klimafreundlich und klimaneutral, was die Frage aufwerfe, ob der Begriff „klimafreundlich“ bedeute, dass eine gewisse Klimaschädlichkeit akzeptabel sei.

E-Fuels seien von großer Wichtigkeit. Es gebe viel zu wenig davon, weil die Vorgängerregierung in dieser Hinsicht keine Vorarbeit geleistet habe. E-Fuels seien insbesondere für die Verkehrsträger erforderlich, die nicht ohne Weiteres dekarbonisiert werden könnten, wie etwa Luft- und Schifffahrt. Hier stelle sich die Frage nach der Position der Fraktion der CDU/CSU.

Der Antrag widme sich weiterhin dem Thema der Neutralität bei den Antriebstechnologien. Auch diesbezüglich habe die Vorgängerregierung keine Vorarbeit geleistet. Der Antrag ergebe keinen Sinn. Die Bundesregierung ergreife die in diesem Bereich erforderlichen Maßnahmen. Der Antrag werde abgelehnt.

Die **Fraktion der FDP** bekräftigte die Aussage, die Opposition stelle immer wieder die gleichen Anträge, worauf insofern reagiert werde, als dass auf das in der Vergangenheit dazu Gesagte hingewiesen werde. In diesem Zusammenhang werde etwa das vollkommen ambitionslose Voranschreiten des unionsgeführten BMDV in der vergangenen Bundesregierung sowie die noch ambitionslosere Politik der Präsidentin der EU-Kommission hervorgehoben.

Die **Fraktion der AfD** erläuterte, der Antrag zeige, dass Realismus Einzug halte bei der Politik zu diesem Thema. Die Annahme der Bundesregierung, dass ab 2035 keine Verbrennungsmotoren mehr zugelassen würden, werde sich nicht bewahrheiten.

Dieser Realismus zwingt auch zu der Erkenntnis, dass man die Versorgung mit synthetischen Kraftstoffen nicht zeitnah sicherstellen könne. Bei dem Thema sei zu wenig passiert. Man müsse sich mit dem Gedanken anfreunden, die Einführung des CO₂-neutralen Verbrennungsmotors auf einen realistischen Zeitpunkt zu verschieben, wenn Mobilität in Deutschland und Europa weiterhin gewährleistet werden solle.

Interessant sei, dass der Antrag in Ziffer 1.d) fordere, für die Bewertung der CO₂-Bilanz von Fahrzeugen eine Cradle-to-Grave-Betrachtung vorzunehmen. Allen sei aber klar, dass eine Cradle-to-Grave-Berechnung aufgrund

der CO₂-Regulierung der EU und vor dem Hintergrund von Importen und Exporten von Bauteilen sehr schwierig und höchstwahrscheinlich unendlich kompliziert sei. Einfacher wäre das von der eigenen Fraktion vorgeschlagene Prinzip „Tank-to-Wheel“ oder „Source-to-Wheel“ – je nachdem, wie der Strom oder die Energie erzeugt werde –, mit dessen Hilfe man von der Quelle der Energieerzeugung zur tatsächlichen Energiebilanzierung des Fahrzeugs komme. Lege man den heutigen Strommix zu Grunde führe diese Betrachtung zu einer anderen realistischen Einschätzung der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge.

Ein weiterer interessanter Punkt im Antrag betreffe die Verwendung von landwirtschaftlich erzeugten Kraftstoffen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Proteste der Bauern und den wirtschaftlichen Bedingungen der Landwirtschaft stelle sich die Frage, ob die Fraktion der CDU/CSU diese Forderung aufrechterhalte. Im Endeffekt führe dies zur Einschränkung der wirtschaftlichen Landwirtschaft, wenn man die Erzeugerpreise in Deutschland betrachte.

Der **Abgeordnete Bernd Riexinger (fraktionslos)** meinte, er sei sehr dafür, über den Stand der Elektromotorisierung, den Zustand der Automobilindustrie und über die Bewältigung der entsprechenden Zukunftsaufgaben zu diskutieren. Die Beiträge der Fraktionen der CDU/CSU und der AfD zeigten aber keine Lösungswege auf. Jede Verlängerung des Verbrennungsmotors sei falsch. Vielmehr müsse die Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung beschleunigt werden. Man müsse sich darüber sorgen, dass die deutsche Automobilindustrie dabei sei, das erforderliche Tempo und die richtige Richtung der Transformation zu verschlafen.

Dass das Ziel verfolgt werde, dem Verbrennungsmotor das zukünftige Überleben zu sichern, sei offensichtlich, gehe aber an der Realität vorbei. Die maßgeblichen Entscheidungen würden nicht in Deutschland getroffen. Die Automobilindustrie entwickle sich weltweit und man sehe derzeit, in welchem Tempo die asiatischen, insbesondere die chinesischen Automobilkonzerne die Elektromotorisierung vorantrieben und dabei seien, auch die europäischen Märkte zu erobern. Er sei nicht dafür, die Märkte abzuschotten. Er sei aber daran interessiert zu erfahren, ob das für das BMDV ein Thema sei. Die Tatsache, dass Tesla oder BYD mehr Elektrofahrzeuge produzierten als die gesamte deutsche Automobilindustrie zusammen, müsste alle in hohem Maße beunruhigen. Der krasse Widerspruch zwischen den Versprechungen der Manager der Automobilindustrie und der Wirklichkeit beunruhige ihn ebenfalls. Gerade in Deutschland seien in hohem Maße Arbeitsplätze der Zukunft gefährdet.

Ein Bündnis aus EVG, IG Metall und anderen fordere, 50 Prozent der Bahn- und ÖPNV-Güter im Inland zu produzieren. Das erfordere eine industrielle Strukturpolitik. Es sei dringend erforderlich, sich mit derartigen Zukunftsfragen auseinanderzusetzen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD, den Antrag auf Drucksache 20/9322 abzulehnen.

Berlin, den 17. Januar 2024

Stefan Gelbhaar
Berichterstatter

