

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Technologieoffener Klimaschutz im Straßenverkehr – Kein Verbot des klimaneutralen Verbrennungsmotors

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit einem Anteil von über 75 % an der Verkehrsleistung ist das Auto für die meisten Menschen in Deutschland das wichtigste Verkehrsmittel. Auch im Güterverkehr werden mehr als 70 % der Transportleistung durch Lkw erbracht. Bei insgesamt steigender Verkehrsleistung lassen aktuelle Prognosen allenfalls eine geringfügige Verlagerung auf andere Verkehrsträger erwarten (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html>). Klar ist deshalb: Effektiver Klimaschutz im Verkehr wird nicht über die Verdrängung von Pkw und Lkw gelingen. Er wird nur dann funktionieren, wenn es gelingt, das Auto, den Lkw, die Bahn und den Bus klimafreundlicher zu machen. Ziel muss es sein, die Emissionen zu senken und dabei die individuelle Mobilität, Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze zu erhalten.

Diesen Weg haben die Bundesregierung und allen voran Bundesverkehrsminister Wissing verbaut. Er hat bei den Verhandlungen auf EU-Ebene zugelassen, dass ab 2035 nur noch bestimmte Technologien zugelassen werden dürfen, um das Ziel der Klimaneutralität im Bereich der Pkw und der leichten Nutzfahrzeuge zu erreichen. Gleichzeitig jedoch wurde vereinbart, dass an die versprochene neue Fahrzeugkategorie, auf deren Basis Fahrzeuge, die ausschließlich mit klimafreundlichen Kraftstoffen betrieben werden, als klimaneutral betrachtet und weiterhin neu zugelassen werden dürfen, viel härtere Anforderungen angelegt werden als etwa für die Elektrizität zum Betrieb von batterieelektrischen Fahrzeugen. Dies macht einen Einsatz von klimafreundlichen Kraftstoffen und den Verkauf von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf dieser Basis unmöglich. Der Einsatz des Verbrennungsmotors im Pkw ist damit ab 2035 de facto verboten. Der Bundesverkehrsminister Wissing hat sein Versprechen nicht gehalten, für einen Fortbestand des Verbrennungsmotors auch als Teil der Wende hin zu klimafreundlichem Verkehr zu sorgen. Auch die CO₂-Flottenregulierung für Busse und Lkw, der die Bundesregierung auf EU-Ebene zugestimmt hat, kann perspektivisch auf ein Verbrennerverbot hinauslaufen.

Die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag ist davon überzeugt, dass effektiver Klimaschutz im Verkehrsbereich mit seinen vielfältigen Anforderungen nur mit einer technologieoffenen Herangehensweise zu erreichen ist. Es müssen alle verfügbaren technischen und regulativen Möglichkeiten für alternative klimafreundliche Antriebe und Kraftstoffe genutzt werden. Vor allem im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr gehören dazu die Elektromobilität, E-Fuels, Wasserstoff, fortschrittliche,

abfallbasierte Biokraftstoffe und nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse.

Vor allem E-Fuels bieten hier große Potenziale für CO₂-Einsparungen. E-Fuels sind klimafreundliche Kraftstoffe, mit denen Verbrennungsmotoren betrieben werden können und viele Vorteile mit sich bringen. Sie sind zudem im Zusammenhang mit dem Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft ein zentraler Partner und unterstützen diese zugleich durch die Schaffung eines besonders attraktiven Nachfragesegments in einem besonders schwer zu dekarbonisierenden Sektor. Im Gegensatz zu herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen setzen sie bei der Verbrennung dann nur so viel CO₂ frei, wie sie zuvor bei ihrer Erzeugung gebunden haben. E-Fuels leisten damit einen Beitrag hin zu einer CO₂-Kreislaufwirtschaft. E-Fuels und Biokraftstoffe sind in Anwendungsbereichen einsetzbar, in denen bislang fossile Kraftstoffe verwendet werden und bedürfen keiner zusätzlichen Tankinfrastruktur. Auch große Automobilhersteller haben das längst erkannt und setzen neben dem Hochlauf der Elektromobilität auch weiter auf die klimafreundliche Verbrennungstechnologie. Ein Verbot des Verbrennungsmotors ist daher der völlig falsche Weg.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Zukunft des klimafreundlichen Verbrennungsmotors in Deutschland dauerhaft und ohne Enddatum zu sichern und zu einer breit anwendbaren Dekarbonisierungsoption für den Verkehrsbereich weiterentwickeln;
2. gute und bezahlbare klimafreundliche Mobilität zur obersten Maxime im Bereich der Individualmobilität und des Güterverkehrs per Lkw zu machen;
3. bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft im Personen- und im Güterverkehr
 - a. einen technologieoffenen Ansatz zu verfolgen;
 - b. sich gegen Forderungen nach einem automatischen Vorrang bei Investitionen der Schiene gegenüber der Straße auszusprechen;
4. an einheitlichen Wettbewerbsbedingungen im Bereich klimafreundlicher Antriebstechnologien zu arbeiten, und sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen,
 - a. dass ein Regelwerk geschaffen wird, das die Neuzulassung und den Weiterbetrieb von ausschließlich mit klimafreundlichen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen – auch solchen mit Verbrennungsmotor – über das Jahr 2035 hinaus ohne Enddatum ermöglicht;
 - b. dass die klimafreundlichen Kraftstoffe zum Betrieb von „E-Fuels-Only“-Fahrzeugen nicht bereits ab 2035 die Vorgabe einer 100-prozentigen CO₂-Emissionsreduktion über die gesamte Produktionskette im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen erfüllen müssen, sondern zunächst die bereits geltende Nachhaltigkeitsvorgabe der EU-Erneuerbaren-Energien-Richtlinie gilt;
 - c. dass zur Beurteilung klimafreundlicher Kraftstoffe und alternativen Antriebssystemen vergleichbare Maßstäbe angewendet werden, insbesondere im Vergleich zu batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Brennstoffzelle;
 - d. dass klimafreundliche Kraftstoffe im Rahmen der CO₂-Flottengrenzwerte angerechnet werden können, sodass Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor zukünftig CO₂-neutral genutzt werden können;
 - e. 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-verschleiernenden Tank-to-Wheel-Betrachtung eine umfassendere Cradle-to-Grave-Betrachtung herangezogen wird;

- f. dass der in der Verordnung (EU) 2019/613 Art. 7a genannte Bericht der EU-Kommission bis zum 31. Dezember 2025 Schritte aufzeigt, um den gesamten Lebenszyklus in der Betrachtung der CO₂-Bilanz zu verankern;
5. eine Strategie zur Förderung eines Kraftstoff-Markthochlaufs für klimafreundliche Kraftstoffe zu erarbeiten, versprochene Förderprogramme fortzusetzen bzw. einzurichten und für Rechtssicherheit, nachvollziehbare Investitionsbedingungen und faire Regulierungen zu sorgen;
6. die Umstellung von fossilen Kraftstoffen hin zu klimafreundlichen Kraftstoffen zu beschleunigen;
7. 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 Wasserstoff- und E-Fuels-Produktion;
8. zur Steigerung der Marktverfügbarkeit Energiepartnerschaften mit Staaten günstiger Produktionsbedingungen für Wasserstoff und E-Fuels aufzubauen, um Wertschöpfungsstrukturen für strombasierte, klimafreundliche Energieträger und die PtX-Produktion innerhalb und außerhalb Europas aufzubauen,
9. für Investitionssicherheit bei der Produktion von fortschrittlichen Biokraftstoffen zu sorgen und die 2021 vereinbarten Regelungen wirken zu lassen, anstatt durch fortlaufende politische Angriffe für eine Verunsicherung einer Branche zu sorgen, die erheblich zur Wertschöpfung im Land und zum Klimaschutz beiträgt;
10. sich im Sinne wettbewerbsfähiger Bedingungen für alle Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebssystemen einzusetzen,
 - a. dass gleiche und faire Regeln hinsichtlich Besteuerung, Förderungen und Kaufprämien wendet;
 - b. dass die Besteuerung direkt vom jeweiligen, tatsächlichen CO₂-Gehalt des Energieträgers abhängig ist;
 - c. dass die EU-Energiesteuerrichtlinie steuerlichen Spielraum für die Anpassung der HVO100-Kraftstoffe sowie der B100-Kraftstoffe gegenüber fossilen Kraftstoffen ermöglicht;
11. eine umfassende Carbon-Management-Strategie in Verbindung mit einer praxistauglichen Biomassestrategie vorzulegen, die die Voraussetzungen für eine nachhaltige Nutzung von CO₂ (CCS/CCU) im Verkehrssektor unterstützt;
12. gegen den Betrug bei der THG-Quotenanrechnung von Upstream Emissions Reduction-Projekten vorzugehen und dazu in diesen Fällen die Anrechenbarkeit dieser Quotenerfüllungsoption zu beenden, die Anerkennung der unter Verdacht stehenden Projekte durch das Umweltbundesamt (UBA) zu widerrufen sowie die rechtliche Voraussetzung dafür zu schaffen, eine bereits erfolgte Quotenanrechnung von erwiesenermaßen gefälschten Projekten rückwirkend abzuerkennen;
13. bis Juli 2024 einen Gesetzentwurf für eine Nachhaltigkeitszertifizierung für fortschrittliche Biokraftstoffe zum Zweck weltweit robuster Kontrollen vorzulegen, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und um einer THG-Quotenanrechnung von importiertem Biokraftstoff mit zweifelhaften Nachhaltigkeitsnachweisen ohne hinreichende Kontrollmöglichkeit vorzubeugen und Schaden von deutschen und europäischen Herstellern abzuwenden.

Berlin, den 11. Juni 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

