

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Carina Konrad, Bernd Reuther, Pascal Kober, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Christian Bartelt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Maximilian Funke-Kaiser, Martin Gassner-Herz, Julian Grünke, Thomas Hacker, Philipp Hartewig, Ulrike Harzer, Peter Heidt, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Ann-Veruschka Jurisch, Karsten Klein, Dr. Lukas Köhler, Konstantin Kuhle, Dr. Thorsten Lieb, Michael Georg Link (Heilbronn), Kristine Lütke, Anja Schulz, Dr. Stephan Seiter, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Jens Teutrine, Stephan Thomae, Sandra Weeser, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP**

### **Erneuerbare Kraftstoffe für den Autostandort Deutschland und nachhaltige Mobilität**

Eine Option, um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, sind erneuerbare Kraftstoffe. Damit werden fossile Kraftstoffe eins zu eins durch erneuerbare Alternativen ersetzt – ohne neue Infrastruktur und neue Autos. Nach Ansicht der Fragesteller bieten sie eine vielversprechende Möglichkeit, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im gesamten Verkehrssektor zu senken. Erneuerbare Kraftstoffe werden von weiten Teilen der Industrie (u. a. IVECO, Mahle, Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZdK), Bosch, UNITI, siehe: [www.efuel-alliance.eu/de/initiative/mitglieder](http://www.efuel-alliance.eu/de/initiative/mitglieder)) als notwendiger Baustein für eine zukunftsfähige Mobilität gesehen.

Somit stehen diese Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen und erneuerbaren Energien in der Diskussion rund um die Antriebsfrage und die zukünftige Mobilität im Personenverkehr und Güterverkehr auf der Straße sowie im Luftverkehr und Schiffsverkehr im Fokus. Unterschiedlichste Ausgangsstoffe, von Biomasse über tierische Fette bis zu CO<sub>2</sub> und Wasser, werden in chemischen Prozessen zu leistungsfähigen Treibstoffen umgewandelt, mit denen heutige Benzin- oder Dieselmotoren angetrieben werden können. Um die Herstellung von erneuerbaren Kraftstoffen voranzubringen, braucht es nach Ansicht der Fragesteller aber ein Bekenntnis zur technologieoffenen Mobilität und den Willen, in der EU die Weichen neu zu stellen, um Anrechnungsmöglichkeiten, beispielsweise bei der Lkw-CO<sub>2</sub>-Maut, zu realisieren.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller sind interessiert an der Positionierung der aktuell nur von den Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN getragenen Bundesregierung zu diesbezüglichen Fragestellungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung am Verbrennerverbot für das Jahr 2035 fest?
2. Wenn ja, favorisiert die Bundesregierung das Betanken von Nutzfahrzeugen und Personenkraftfahrzeugen nach 2035 mit fossilen Kraftstoffen, oder hält sie an ihrer bisherigen Meinung fest, dass erneuerbare Kraftstoffe ein wesentlicher Teil der Transformation der Mobilität sind?
3. Wie beurteilt heute die Bundesregierung die Rolle bzw. die Möglichkeit von biologisch sowie synthetisch hergestellten Kraftstoffen jeweils für den Personenverkehr und Güterverkehr auf der Straße, den Luftverkehr sowie den Schiffsverkehr (bitte einzeln aufschlüsseln)?
4. Welche Schritte sollen, nach Meinung der Bundesregierung, folgen, um die Rahmenbedingungen für den Einsatz von Wasserstoff auszubauen, dass dieser wettbewerbsfähig gegenüber konkurrierenden Treibstoffen wird, und wenn ja, wie will sie das schnellstmöglich erreichen, und was wurde hierbei in den letzten drei Jahren schon erreicht?
5. Wie hat die Bundesregierung in der Vergangenheit die Erforschung, Herstellung und den Vertrieb erneuerbarer Kraftstoffe in Deutschland gestärkt, und welche sind geplant (bitte nach Legislaturperiode und Ressort aufschlüsseln)?
6. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Menge der in Deutschland hergestellten erneuerbaren Kraftstoffen, wie hat sich diese Menge in den letzten zehn Jahren verändert, welche Veränderungen konnten in den letzten drei Jahren beobachtet werden, und mit welcher Entwicklung in den kommenden fünf Jahren rechnet die Bundesregierung (bitte in absolute Zahlen nach Jahren sowie prozentual über den Zeitraum aufschlüsseln)?
7. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Menge an importierten sowie exportierten erneuerbaren Kraftstoffen, und welche Länder sind daran hauptsächlich beteiligt?
8. Wer stellt nach Kenntnis der Bundesregierung wo in Deutschland erneuerbaren Kraftstoff her?
9. Wird sich die Bundesregierung in der EU einsetzen, dass auch erneuerbare Kraftstoffe, wie Bio-LNG (Liquified Natural Gas), bei der Lkw-CO<sub>2</sub>-Maut anzurechnen sind, und hat sich hierbei die öffentliche Position des Verkehrsministers seit 2021 geändert?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Herstellung von erneuerbaren Kraftstoffen mit Strom, der aus Kernenergie gewonnen wird, und wie verhält sich diese Bewertung auf E-Mobilität, die mit ebensolchem Strom betrieben wird?
11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, wie der aktuelle Ausbaustand bei Tankstellen für alternative Kraftstoffe, insbesondere Wasserstofftankstellen bzw. Ladesäulen, aussieht (bitte nach Lade- und Tankinfrastruktur aufschlüsseln), und was die Prognose für die nächsten fünf Jahre vorhersagt?
12. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über politische Anreize und Unterstützung durch die Wissenschaft, die in den letzten drei Jahren für die Speicherung und Verteilung von Wasserstoff realisiert wurden, und darüber, welche Förderungen dazu noch anstehen?

13. Wird sich die Bundesregierung für die Anrechenbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten auf EU-Ebene einsetzen?

Berlin, den 4. Dezember 2024

**Christian Dürr und Fraktion**

