Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8902**

21. Wahlperiode 03.11.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Markus Frohnmaier, Stefan Keuter, Tobias Teich, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Alexander Gauland, Udo Theodor Hemmelgarn, Heinrich Koch, Kay Gottschalk, Iris Nieland, Hauke Finger, Torben Braga, Christian Douglas, Rainer Groß, Reinhard Mixl, Marcel Queckemeyer, Rocco Kever, Matthias Rentzsch, Denis Pauli, Johann Martel, Martina Uhr, Adam Balten, Dr. Christina Baum, Carsten Becker, Dr. Christoph Birghan, Joachim Bloch, Dr. Michael Blos, René Bochmann, Erhard Brucker, Marcus Bühl, Thomas Dietz, Boris Gamanov, Dr. Ingo Hahn, Nicole Höchst, Dr. Michael Kaufmann, Martina Kempf, Kurt Kleinschmidt, Achim Köhler, Knuth Meyer-Soltau, Arne Raue, Dr. Rainer Rothfuß, Bastian Treuheit, Mathias Weiser, Sven Wendorf, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD

Diesel-Abkommen für Deutschland – Energiesicherheit nach US-Vorbild in Kooperation mit Russland gewährleisten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Russland und die Ukraine greifen gegenseitig die Getreideexporte und die Energieinfrastruktur des Gegners an. Dies hat nicht nur Folgen für die beiden Staaten, sondern für Deutschland, die EU und viele Staaten des sogenannten Globalen Südens wie Ägypten oder die Vereinigten Arabischen Emirate. Diese sind hochgradig von russischen bzw. ukrainischen Getreideexporten abhängig. Massive Migrationsbewegungen nach Deutschland und in weitere Staaten der Europäischen Union, politische Instabilität und der Aufstieg von islamistischen Bewegungen könnten, wie bereits 2011 während des sogenannten Arabischen Frühlings, die Folge sein.

Die ukrainischen Angriffe auf die russische Energieinfrastruktur führten bereits zu einem Exportstopp von russischem Diesel und verschärften die Dieselknappheit. Diese Angriffe waren wiederum eine Reaktion auf den russischen völkerrechtswidrigen Angriffskrieg und den Versuch Russlands, die Energieversorgung der Ukraine, welche für die militärische Logistik ihrer Streitkräfte wichtig ist, zu zerstören. Durch den US-amerikanischen und israelischen Iran-Krieg sind die Treibstoffpreise ohnehin weltweit stark angestiegen. Aufgrund der deutschen Energiesteuern und der EU-CO2-Abgaben hat sich Diesel und Benzin allerdings in Deutschland besonders massiv verteuert. Im Ergebnis lag der Dieselpreis in Deutschland zeitweise gar 44 Prozent über dem Niveau vor dem Iran-Krieg (vor Steuern und Abgaben). In den ersten Septemberwochen lag der

durchschnittliche Dieselpreis bei 2,31 Euro pro Liter.[1] Nach der Wiedereinführung des Tankrabatts liegt dieser immer noch bei durchschnittlich 2,29 Euro pro Liter (Stand: 28.10.2026).[2] Donald Trump hat nun, um die hohen Dieselpreise abzusenken und, da die Dieselpreise ein wichtiger Inflationstreiber z.B. für Lebensmittelpreise sind, einen Diesel-Deal mit Russland verkündet, wonach Russland ab sofort mehr als 300.000 Tonnen Diesel für die USA und den Weltmarkt bereitstellt; im November sollen weitere 500.000 Tonnen Diesel folgen, unmittelbar danach eine weitere Million Tonnen. In der EU dagegen bestehen seit 2023 Sanktionen gegen russisches Öl und Rohölprodukte.[3] Die Bundesregierung hält laut Eigenaussage „uneingeschränkt“ an den Russland-Sanktionen fest.[4]

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. auf Ebene der EU für eine schnellstmögliche Aufhebung aller Sanktionen gegen russische Energielieferungen, inklusive Öl- und Rohölprodukten, einzutreten und nach Vorbild der Vereinigten Staaten von Amerika mit Russland ein Übereinkommen über die Lieferung von Diesel für Deutschland zu erzielen, um die hohen Treibstoffpreise für unsere Autofahrer und die Inflation für alle Bürger zu senken;
2. dem Deutschen Bundestag bis zum 1. Dezember 2026 einen Bericht vorzulegen über ihre diplomatischen Aktivitäten hinsichtlich der Beendigung des Ukraine-Krieges im Allgemeinen und hinsichtlich des Abschlusses eines Abkommens zwischen Russland und der Ukraine zum Schutz der Getreideexporte (nach dem Vorbild des Istanbul-Abkommens von 2022) sowie den gegenseitigen Verzicht auf Angriffe gegen die gegnerische Energieinfrastruktur;
3. zusammen mit den Vereinigten Staaten von Amerika, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Ägypten, anderen arabischen sowie afrikanischen Staaten, der Türkei sowie Indien und China und unseren EU-Partnern für eine Konferenz einzutreten, auf der Abkommen zwischen der Ukraine und Russland hinsichtlich des Schutzes von Getreideexporten, der Ermöglichung der Abwicklung der Zahlungen für russische Getreideexporte und dem gegenseitigen Verzicht auf Angriffe auf die Energieinfrastruktur erzielt werden sollen;
4. auf EU-Ebene für eine schnellstmögliche Aufhebung der zusätzlichen Einfuhrzölle auf Düngemittel aus Russland und Belarus einzutreten, um den Kostendruck auf die landwirtschaftlichen Betriebe zu senken, und zugleich durch wettbewerbsfähige Energiepreise die heimische Düngemittelproduktion zu stärken.

Berlin, den 3. November 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

[1] Vgl. https://www.welt.de/wirtschaft/article69b27a2538797877ddaa0542/spritpreise-superbenzin-und-diesel-erstmals-seit-beginn-des-iran-kriegs-billiger.html sowie https://www.markt-intern.de/infobriefe/technik-lifestyle/automarkt-tankstelle/a-2026-38/kraftstoffpreise-im-september

[2] Vgl. zur geringen Effektivität des Tankrabatts:https://www.t-online.de/mobilitaet/aktuelles/id_101461340/tankrabatt-wer-von-der-steuersenkung-auf-benzin-und-diesel-profitiert.html

[3] Vgl. https://www.zeit.de/politik/2026-10/donald-trump-wladimir-putin-russland-diesel-lieferungen-sanktionen-usa sowie https://www.reuters.com/business/energy/trump-big-announcement-coming-up-diesel-2026-10-09/

[4] Vgl. https://www.zeit.de/politik/2026-10/donald-trump-wladimir-putin-russland-diesel-lieferungen-sanktionen-usa

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Seit Juli 2026 greift die Ukraine vermehrt russische Schiffe an, die landwirtschaftliche Güter über das Schwarze Meer exportieren, sowie die Eisenbahn- und Hafeninfrastruktur im Asowschen Meer. Angriffe auf Getreideterminale am Schwarzen Meer betrafen mehr als 40 Prozent der russischen Getreideexporte. Die russischen Behörden haben die Exporte pausiert, bis die Reparaturen abgeschlossen sind. Im Gegenzug hat Russland seinen Raketenbeschuss gegen ukrainische Häfen am Schwarzen Meer verstärkt, u.a. gegen Odessa. Es droht eine erhebliche Einschränkung der Weizenexporte beider Länder oder gar deren Ausfall. Dies hat gravierende Folgen für den weltweiten Getreidemarkt: Moskau und Kiew kontrollieren zusammen 27 Prozent der weltweiten Exporte, wobei der Großteil über das Schwarze Meer transportiert wird. Russland und die Ukraine sind die wichtigsten Lieferanten für viele Länder im Nahen Osten und Nordafrika. Bereits ohne die gegenseitigen Angriffe auf Getreideexporte war die Situation für Weizenproduzenten äußerst schwierig: Preise für Treibstoff und Dünger sind aufgrund der zusätzlichen EU-Einfuhrzölle für russische und belarussische Düngemittel und dem Iran-Krieg gestiegen und die Hitzewellen haben die EU- und US-Produktion beeinträchtigt. Die Weizenpreise stiegen seit 2025 um ein Viertel und wachsen weiterhin. Die Vereinten Nationen gehen davon aus, dass ca. 50 Millionen Menschen in diesem Jahr allein aufgrund klimatischer Faktoren in akute Ernährungsunsicherheit geraten könnten.[5] Bereits 2022 ließen Blockaden der Schwarzmeerhäfen den Weizenpreis um über 40 Prozent steigen – mit verheerenden Folgen für Länder in Afrika und im Nahen Osten. Ägypten, der größte Weizenimporteur der Welt, sah die Ernährungssicherheit seiner 120 Millionen Einwohner bedroht.[6] Der russische Weizen erreicht in Ägypten einen Marktanteil von 42 Prozent, der ukrainische von 13 Prozent.[7] Die ägyptische Abhängigkeit von Weizenimporten wächst weiter aufgrund des Bevölkerungsanstiegs. Am Horn von Afrika wiederum verschärften Dürre, Preisexplosionen und Lieferausfälle laut dem Welternährungsprogramm der Vereinten Nationen die Lage von über 40 Millionen Menschen, die unter akuter Ernährungsunsicherheit leiden.[8] Im Jahre 2022 wurde unter UN-Vermittlung ein Abkommen erzielt, das bis ins Jahr 2023 galt, als Russland aus dem Abkommen ausstieg, weil westliche Sanktionen die Abwicklung von Zahlungen für russische Agrarexporte verhinderten (u.a. Ausschluss der russischen Landwirtschaftsbank aus dem internationalen Zahlungssystem SWIFT).[9]
Bereits 2011 war Nahrungsmittelknappheit im Arabischen Raum einer der Hauptfaktoren für den sogenannten Arabischen Frühling, in dessen Zuge u.a. in Ägypten und Tunesien islamistische Regierungen die Macht übernahmen, in Libyen im Zuge eines westlichen Regime Changes der langjährige autoritäre Herrscher Ghadafi gestürzt wurde, wodurch Libyen in Chaos versank und bis heute einer der wichtigsten Migrationsrouten in die EU darstellt und in Syrien der Bürgerkrieg ausbrach, der – mit Unterstützung des Westens – eine islamistische Diktatur an die Macht brachte, die die Minderheiten – u.a. Christen und Alawiten – brutal unterdrückt.
An einem Abkommen zum Schutz der Getreideexporte hätte daher Deutschland (sowie die EU) ein unmittelbares Interesse – aus humanitären Gründen sowie zur Verhinderung von massenhafter Migration aus dem Islamischen Raum, welche unser Land weiter destabilisiert und islamisiert. Ebenso hätten wichtige Weizenimporteure wie Ägypten oder die Vereinigten Arabischen Emirate, Saudi-Arabien sowie die Türkei ein Interesse an diesem Abkommen. Auch Indien und China sind von russischen und ukrainischen Nahrungsmittelexporten abhängig. Nicht zuletzt deshalb hätten mehrere Staaten aus dem sogenannten Globalen Süden die Bundesregierung hinsichtlich eines Treffens zwischen dem deutschen Bundesminister des Auswärtigen Wadephul und seinem russischen Amtskollegen Lawrow angesprochen, auf dem nach Darstellung der Bundesregierung, auch das Thema der Getreideexporte über das Schwarze Meer behandelt worden sei.[10]

Deutschland, die EU sowie die USA sind ebenfalls von den gegenseitigen russischen und ukrainischen Angriffen auf die Energieinfrastruktur betroffen. Während Russland die ukrainische Energieinfrastruktur massiv angreift und beschädigt, was gravierende humanitäre Folgen und eine weitere Massenmigration von Ukrainern gerade

[5] Vgl. https://www.ft.com/content/a2e965ee-31be-40ad-ab13-75861b6df838?sharetype=blocked
[6] Vgl. https://www.pressenza.com/de/2025/10/der-hunger-der-welt-die-geopolitik-der-nahrungsmittel/
[7] Vgl. https://www.bpb.de/themen/europa/russland-analysen/nr-455/552194/analyse-konzentration-der-russischen-weizenexporte-nach-aegypten-und-in-die-tuerkei-evidenzen-aus-den-exporten-der-haefen-noworossijsk-und-rostow/
[8] Vgl. https://www.pressenza.com/de/2025/10/der-hunger-der-welt-die-geopolitik-der-nahrungsmittel/
[9] Vgl. https://www.tagesschau.de/ausland/europa/getreideabkommen-reaktionen-verlaengerung-104.html
[10] Vgl. https://ostdeutscheallgemeine.com/article/wer-bat-um-das-treffen-mit-lawrow-bundesregierung-laesst-entscheidende-fragen-offen-10443723

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nach Deutschland und in die EU nach sich ziehen könnte, antwortete die Ukraine wiederum mit Angriffen auf russische Raffinerien, die immerhin zehn Prozent des weltweiten Diesels produzieren. Die Diesel-Export-Restriktionen Russlands aufgrund von ukrainischen Angriffen haben für einen weiteren Preisanstieg an einem Markt gesorgt, der ohnehin durch den Iran-Krieg von Engpässen bei Energie wie bei Düngemitteln geprägt ist.[11] In den USA stiegen kürzlich die Dieselpreise im Durchschnitt auf über 6 US-Dollar pro Gallone (3,78 Liter), in Deutschland lag der Dieselpreis zeitweise gar 44 Prozent über dem Niveau vor dem Iran-Krieg (vor Steuern und Abgaben). In den ersten Septemberwochen betrug der durchschnittliche Dieselpreis 2,31 Euro pro Liter.[12] Nach der Wiedereinführung des Tankrabatts liegt dieser immer noch bei durchschnittlich 2,20 bis 2,23 Euro pro Liter (Stand: 07.10.2026).[13] In Deutschland sind fast 29 Prozent aller zugelassenen Fahrzeuge Dieselautos.[14] Aufgrund der deutschen Energiesteuern und der EU-CO2-Abgaben sind die deutschen Diesel- und Benzinpreise ohnehin überdurchschnittlich und höher als z.B. in den Nachbarstaaten Österreich und Polen. Ukrainische Angriffe auf die russische LNG-Infrastruktur hätten direkte Folgen für die Verbraucher in der EU, da die EU trotz ihres Ausstiegs aus russischem Flüssiggas im Jahre 2027, der die Preise durch den Import von teurem US- und katarischem Flüssiggas wird weiter ansteigen lassen, nach wie vor viel russisches LNG importiert.[15] Im ersten Quartal des Jahres 2026 haben EU-Staaten so viel russisches Flüssiggas importiert wie noch nie seit Kriegsbeginn.[16] Im Juni 2026 kamen 14 Prozent der europäischen Gasimporte aus Russland. Im bisherigen Jahresverlauf importierte die EU russisches LNG für 7,3 Milliarden Euro.[17]

[11] Vgl. https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-09-13/trump-demands-ukraine-halt-refinery-strikes-as-diesel-surges
[12] Vgl. https://www.welt.de/wirtschaft/article69b27a2538797877ddaa0542/spritpreise-superbenzin-und-diesel-erstmals-seit-beginn-des-iran-kriegs-billiger.html sowie https://www.markt-intern.de/infobriefe/technik-lifestyle/automarkt-tankstelle/a-2026-38/kraftstoffpreise-im-september
[13] Vgl. zur geringen Effektivität des Tankrabatts:https://www.t-online.de/mobilitaet/aktuelles/id_101461340/tankrabatt-wer-von-der-steuersenkung-auf-benzin-und-diesel-profitiert.html
[14] Vgl. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahrebilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html
[15] Vgl. https://www.n-tv.de/wirtschaft/Europa-haengt-am-russischen-LNG-Hahn-dreht-die-Ukraine-ihn-ab-id31265765.html
[16] Vgl. ebd.
[17] Vgl. https://www.tichyseinblick.de/wirtschaft/eu-kauft-russisches-lng/

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.