



# Klimafreundliche Kraftstoffe nutzen – Technologieoffenheit gewährleisten

Positionspapier der  
CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag

Beschluss vom 27. November 2023

Der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag ist es ein wichtiges Anliegen, dass Mobilität für alle Menschen in Deutschland bezahlbar bleibt, Arbeitsplätze erhalten und die Klimaschutzziele im Verkehr erreicht werden. Voraussetzung dafür ist, dass neben der batteriebetriebenen Elektromobilität alle verfügbaren technischen und regulativen Möglichkeiten für alternative klimafreundliche Antriebe und Kraftstoffe genutzt werden. Vor allem im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr gehören dazu E-Fuels, Wasserstoff, fortschrittliche Biokraftstoffe und nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse.

Vor allem E-Fuels bieten enormes Potenzial auf dem Weg hin zu einem klimaneutralen Verkehr und einen Beitrag des Sektors zum Ziel der Klimaneutralität 2045, das bisher noch nicht ausreichend genutzt wird. E-Fuels sind klimafreundliche Kraftstoffe, mit denen Verbrennungsmotoren betrieben werden können. Im zugrundeliegenden Herstellungsprozess wird Wasser unter Einsatz von Strom per Elektrolyse in Sauerstoff (O<sub>2</sub>) und Wasserstoff (H<sub>2</sub>) gespalten. Der so gewonnene Wasserstoff wird dann mit CO<sub>2</sub> zu E-Benzin, E-Diesel oder E-Kerosin verbunden. Sofern für den Elektrolyseprozess ausschließlich Strom aus regenerativen Quellen genutzt und das benötigte CO<sub>2</sub> aus nachwachsenden Rohstoffen, direkt der Atmosphäre oder Biomasse gewonnen wird, gelten E-Fuels als klimaneutral. Denn im Gegensatz zu herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen setzen sie bei der Verbrennung nur so viel CO<sub>2</sub> frei, wie sie zuvor bei ihrer Erzeugung gebunden haben. E-Fuels leisten damit einen Beitrag hin zu einer CO<sub>2</sub>-Kreislaufwirtschaft.

Die bestehende Tankstelleninfrastruktur und die vorhandenen Transport- und Logistikketten für fossile Kraftstoffe können auch für E-Fuels genutzt werden, wodurch deren Einsatz unkompliziert möglich ist. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren funktionieren mit E-Fuels und auch in den Bereichen, in denen batteriebetriebene Fahrzeuge auf absehbare Zeit nicht eingesetzt werden können, etwa bei land- und forstwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen oder in der Luftfahrt, stellen E-Fuels eine Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen dar.

Neben Herstellung und Einsatz von E-Fuels sowie der Elektromobilität möchten wir den Einsatz von Wasserstoff sowie von fortschrittlichen Biokraftstoffen und nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse vorantreiben. Wir stehen allen Technologien im gesamten Verkehrsbereich offen gegenüber und wollen die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass sich die beste Technologie am Markt durchsetzt. Trotz des Hochlaufs der wasserstoff- und batteriebetriebenen Elektromobilität ist davon auszugehen, dass auch 2030 noch über 30 Millionen Verbrenner-Pkw auf unseren Straßen fahren werden. Wenn wir es mit dem Klimaschutz ernst meinen – ohne Ideologie und Rechenricks –, dann sparen wir am effizientesten dort CO<sub>2</sub> ein, wo die meisten Emissionen entstehen. Und das ist nun mal bei den Bestandsfahrzeugen und bei den Kraftstoffen.

Unsere Kernforderungen sind daher:

### **1. Technologieoffenheit im gesamten Verkehrsbereich gewährleisten**

Eine Vorfestlegung auf eine Technologie lehnen wir ab. Nur wenn wir alle Technologien und Antriebsarten zulassen, bleibt Mobilität bezahlbar, werden Innovationen ermöglicht und Abhängigkeiten von einigen wenigen Staaten reduziert.

E-Fuels, Wasserstoff, fortschrittliche Biokraftstoffe sowie nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse sind Ergänzungsmöglichkeiten zur Batterie-Elektromobilität, deren Hochlauf wir gleichermaßen befürworten und vorantreiben wollen.

### **2. Nachfrage nach klimafreundlichen Kraftstoffen steigern**

Damit E-Fuels bezahlbar und wettbewerbsfähig werden, muss eine gesicherte Nachfrage bestehen. Dafür sind die richtigen politischen Rahmenbedingungen unabdingbar:

Auf europäischer Ebene muss sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass im Rahmen der EU-Energiesteuerrichtlinie nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe und E-Fuels im Vergleich zu konventionellen Kraftstoffen deutlich geringer besteuert werden, um den Übergang zu klimafreundlichen Kraftstoffen zu fördern.

### **3. Energiepartnerschaften verfestigen**

Die Herstellung von E-Fuels bietet sich insbesondere in sonnen- und windreichen Regionen an, wo erneuerbarer Strom in ausreichender Menge erzeugt werden kann, wie bspw. in Südamerika und Nordafrika. Effizienzverluste bei der Herstellung klimafreundlicher Kraftstoffe im Vergleich zur Nutzung der Energie in batterieelektrischen Fahrzeugen können dort durch die immense Menge erneuerbarer Energie, die dank der intensiven Sonneneinstrahlung erzeugt werden kann, reduziert werden. Nach ihrer Herstellung lassen sich E-Fuels einfach transportieren und speichern.

Daher ist es notwendig, Energiepartnerschaften zwischen EU- und Drittstaaten mit dem Ziel des Hochlaufs der E-Fuel- und Wasserstoffproduktion auf- und auszubauen. Es gilt, Wertschöpfungsstrukturen für strombasierte klimafreundliche Energieträger und PtX-Produktion innerhalb und außerhalb Europas aufzubauen.

### **4. Biokraftstoffe nutzen**

Fortschrittliche Biokraftstoffe und nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse leisten einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs. Jährlich werden dank der Biokraftstoffe in Deutschland weit mehr als zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.

Die Branche wird verunsichert, wenn die „Tank-oder-Teller-Diskussion“ immer wieder geführt wird. Stattdessen bedarf es in Deutschland einer verlässlichen Gesetzeslage, auf deren Grundlage Abfall- und Reststoffe für die Produktion von Biokraftstoffen eingesetzt werden und auf diesem Weg dazu beitragen können, Emissionen im Verkehrsbereich einzusparen.

Damit Planungssicherheit für die Branche entsteht, fordern wir, die Beimischungsquote von fortschrittlichen Biokraftstoffen zu erhöhen. Damit können innovative Lösungen und Investitionen vorangetrieben werden. Die Obergrenze von 4,4 Prozent bei der Anrechnung nachhaltig zertifizierter Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse auf die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) sollte unverändert beibehalten werden, damit auch im Bereich der Produktion von Biokraftstoffen für Investitionssicherheit gesorgt ist.

Deshalb müssen wir auch sicherstellen, dass Betrug mittels gefälschter Zertifizierungen von Biokraftstoffen aus China und anderen außereuropäischen Ländern unterbunden wird.

## **5. Wasserstofffahrzeuge auf die Straße bringen**

Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoff als Energieträger sind Elektrofahrzeuge. Im Unterschied zum elektrisch betriebenen Fahrzeug ist eine Brennstoffzelle samt Wasserstofftank verbaut, die den Strom für den Antrieb während der Fahrt erzeugt. Daneben stellen Wasserstoffverbrenner eine Chance dar, die wie konventionelle Verbrennerfahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind, aber mit Wasserstoff als Kraftstoff arbeiten und kein CO<sub>2</sub> ausstoßen. Gerade im Bereich der Spezialfahrzeuge gilt es, das Potenzial dieser Technologie für einen klimaneutralen Antriebsmix zu heben.

Derzeit sind Brennstoffzellenfahrzeuge sehr teuer, nur wenige Modelle sind auf dem Markt verfügbar und die Tankinfrastruktur fehlt. Momentan gibt es weltweit gut 800 H<sub>2</sub>-Tankstellen, davon befinden sich circa 100 H<sub>2</sub>-Tankstellen in Deutschland. Fahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotor sind bislang noch in der Erprobungsphase und nicht in Serie auf dem Markt erhältlich.

Wir fordern die Bundesregierung auf, klimafreundliche Alternativen zur Elektromobilität, bspw. Wasserstoffverbrenner und E-Fuels, gleichermaßen zuzulassen. Sie muss zügig die Rahmenbedingungen dafür setzen, dass insbesondere für den Lkw-Verkehr, und in bestimmten Bereichen als Alternative für den Pkw-Verkehr, innerhalb der nächsten Jahre eine Wasserstofftankinfrastruktur und der Aufbau eines europäischen Netzes sichergestellt sind.

## **6. Lösung für den Verbrennungsmotor auf europäischer Ebene umsetzen**

Politische Alleingänge und passives Auftreten auf EU-Ebene schaden nicht nur dem Ansehen Deutschlands, sondern auch der deutschen Wirtschaft, allen voran der Automobilindustrie, die klare und umsetzbare Rahmenbedingungen benötigt. Der

jüngste Vorschlag der EU-Kommission, an den Einsatz von E-Fuels hinsichtlich der Klimaneutralität der gesamten Liefer- und Produktionskette weit höhere Maßstäbe anzulegen als etwa bei batterieelektrischen Fahrzeugen, ist inakzeptabel und für die Hersteller nicht umsetzbar. Wir fordern die Bundesregierung auf, endlich für realistische und faire Vorgaben auf europäischer Ebene zu sorgen und bei der E-Fuel-Ausnahme beim Verbrenner-Verbot ab 2035 den großen Worten Taten folgen zu lassen.

Zudem muss sich Deutschland als führender Automobilstandort im eigenen und europäischen Interesse dafür einsetzen, dass innerhalb Europas die Produktionskapazitäten für Batteriezellen ausgebaut, die Halbleiterproduktion gefördert und ambitionierte, realistische Ziele im Hinblick auf die Lade- und Wasserstoffinfrastruktur angestrebt werden.

Gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) der Europäischen Union soll bis zum Jahresende 2025 in allen EU-Mitgliedstaaten ein umfangreiches Netz an Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, insbesondere Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur aufgebaut sein. Ab 2030 muss eine sowohl für Pkw als auch Lkw geeignete H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur an allen städtischen Knoten sowie alle 200 km auf den Strecken des TEN-V-Kernnetzes errichtet werden. Wir fordern die Bundesregierung auf, intensiv am Ausbau der Infrastruktur zu arbeiten und die genannten Ziele schneller als von der AFIR-Verordnung geregelt zu erreichen.

## **7. Nutzung von klimafreundlichen Kraftstoffen fördern**

Rund drei Viertel der gesamten Verkehrsleistung werden vom motorisierten Individualverkehr erbracht. Die Zahl der Pkws befindet sich auf einem Höchststand. Die Bürgerinnen und Bürger möchten weiterhin ihr Auto nutzen. Familien und Menschen auf dem Land sind oft auf ihr Auto angewiesen.

Angesichts der höheren Anschaffungskosten für E-Autos, des Wegfalls von Förderprämien für E-Autos und der steigenden Rohstoff- und Energiepreise sorgen sich jedoch viele Menschen darum, ob sie sich zukünftig ihren eigenen Pkw noch leisten können. Hier dürfen die Bürgerinnen und Bürger nicht allein gelassen werden. Daher fordern wir, alle klimaneutralen Antriebsformen gleich zu behandeln und die Besteuerung vom CO<sub>2</sub>-Gehalt des Energieträgers abhängig zu machen.

E-Fuels-Fahrzeuge müssen die gleichen steuerlichen Vorteile wie Elektrofahrzeuge genießen und dürfen nicht schlechter gestellt sein.

Diese Veröffentlichung der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.

Herausgeber: CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag  
Thorsten Frei MdB  
Stefan Müller MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin