

Antrag

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Kulitz, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP

Technologieoffene Förderung alternativer Antriebe

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Um die Mobilität der Zukunft ökonomisch, ökologisch und klimafreundlich zu gestalten, ist es essentiell, nicht nur herkömmliche, sondern auch neuartige Antriebsformen breitgefächert zu erforschen und zu fördern. Alternative Antriebe, wie z. B. Elektromobilität, Erdgas, Wasserstoff und E-Fuels, spielen hierbei eine wichtige Rolle. Dieses wird auch in der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung aufgegriffen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/energie-auf-neuen-wegen.pdf?__blob=publicationFile). Die aktuelle Förderung durch die Bundesregierung konzentriert sich allerdings vor allem auf E-Mobilität. Andere alternative Antriebsformen werden nicht technologieoffen in gleichem Maße gefördert bzw. rechtlich gleichgestellt. Beispielsweise werden Fahrzeuge mit Gasantrieb nicht bei der von der Bundesregierung geplanten Reduzierung der Dienstwagenbesteuerung berücksichtigt, obwohl die Treibhausgasemissionen bei CNG schon heute geringer als bei etablierten Kraftstoffen sind und durch die Beimischung von synthetischen Kraftstoffen oder Biomethan noch weiter verringert werden (S. 32, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/energie-auf-neuen-wegen.pdf?__blob=publicationFile). Insgesamt leisten Gasantriebe im Bereich Klimaschutz einen in der öffentlichen Diskussion wenig vertretenen, aber substanziellen Beitrag. Vom Personen- bis hin zum Lkw-Verkehr vielfältig einsetzbar, im Vergleich zu den klassischen Verbrennungsantrieben kostengünstig zu betreiben und mit einem europaweit gut ausgebauten Netz an Tankstellen haben sie sich im Markt etabliert. Zusammen mit der E-Mobilität, die aber voraussichtlich auch im Jahr 2025

erst einen Anteil von 15 bis 25 % an den Pkw-Neuzulassungen haben wird (www.themen-magazin.de/artikel/technologieneutralitaet-statt-technikverbote/), kann mit Gasantrieben der Übergang hin zu E-Fuels und Brennstoffantrieben CO₂-emissionsarm und wirtschaftlich vertretbar gestaltet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Entwicklung innovativer Mobilitätslösungen am Standort Deutschland sicherzustellen, indem sie auf Technologieoffenheit bei der Forschungsförderung von Antriebstechnologien setzt, um die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im internationalen Vergleich zu gewährleisten;
2. im Rahmen der Trilog-Verhandlungen auf eine technologieoffene Ausgestaltung der künftigen Regulierung hinzuwirken, in der die CO₂-Vermeidung durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe ebenso Berücksichtigung findet wie die Elektromobilität, sodass Anreize für die Nutzung von Fahrzeugen mit auf synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien basierenden Antrieben geschaffen werden;
3. alle Fahrzeuge mit reduziertem CO₂-Ausstoß bei der von der Bundesregierung geplanten Reform der Dienstwagenbesteuerung zu berücksichtigen und somit umweltfreundliche Mobilität zu fördern;
4. die Mehrgewichtbefreiung, die für elektrisch betriebene Kleintransporter gilt, auch auf Erdgastransporter auszuweiten, um den Einsatz klimaschonender Fahrzeuge zu fördern.

Berlin, den 19. Februar 2019

Christian Lindner und Fraktion