Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 23.02.2021 **Drucksache** 18/**14003**

Antrag

der Abgeordneten **Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Uli Henkel, Martin Böhm, Ferdinand Mang, Josef Seidl, Katrin Ebner-Steiner** und **Fraktion (AfD)**

Wertschöpfung der bayerischen Autoindustrie bewahren: synthetische Kraftstoffe dem Wasserstoff und der E-Mobilität gleichstellen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen für die ordnungspolitische Gleichstellung (Meistbegünstigungsregime) der Forschung, Entwicklung und des Markthochlaufs von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen im Vergleich zu Wasserstoff und E-Mobilität einzusetzen.

Dies soll, unter anderem, aber nicht ausschließend, folgende Maßnahmen enthalten:

- Die Adoption von Strategien für CO_2-neutrale synthetische Kraftstoffe auf bayerischer, Bundes- und EU-Ebene nach Vorbild der jeweiligen Wasserstoffstrategien auf bayerischer, Bundes- und EU-Ebene.
- Die steuerliche Gleichstellung (Meistbegünstigungsregime) von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen sowie von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, bei denen technisch sichergestellt ist, dass diese nur mit CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen betrieben werden können, im Vergleich zu Elektromobilitäts- und Wasserstofftechnologien im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG), Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG), Elektromobilitätsgesetz (EmoG), Einkommensteuergesetz (EStG), EU-Emissionshandelssystem (ETS), etc.
- Die Anrechnung von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen in der Flottenbilanz in den EU-Richtlinien 2009/30/EG und 2009/50/EG.
- Die Gleichstellung von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen in der EU RED-II-Richtlinie im Vergleich zu Wasserstoff und E-Mobilität.
- Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, bei denen sichergestellt ist, dass diese nur mit CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen betrieben werden können, sind bei der von der Bundesregierung geplanten Reform der Dienstwagenbesteuerung zu berücksichtigen.
- Der rechtliche Rahmen über Zuschüsse zum Kauf von Fahrzeugen mit alternativem Antriebssystem, welche auf Wasserstoff und E-Mobilität basieren, sind so abzuändern, dass diese Mittel auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gelten, sofern technisch sichergestellt ist, dass diese nur mit CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen betrieben werden können.
- Die im Entwurf des Haushaltsplans 2021 vorgesehenen Posten für die Förderung der Forschung, Entwicklung und des Markthochlaufs von Elektromobilitäts- und Wasserstofftechnologien sind auf CO_2-neutrale synthetische Kraftstoffe auszuweiten.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Begründung:

Sofern sich die EU, Deutschland und Bayern das Ziel gesetzt haben, eine CO_2-neutrale Wirtschaft zu schaffen, ist es wichtig, dass dieses Ziel technologieoffen und auf maximal marktwirtschaftlicher Basis erreicht wird. U. a. bedeutet dies die Schaffung und das Einhalten eines „level playingfield“ (Meistbegünstigungsregime) für alle CO_2-neutralen Energieträger.

Nach Analyse der bestehenden Strategien, Fahrpläne, Haushaltspläne und Unterstützungsmaßnahmen ist jedoch klar, dass die Regierungen auf EU-, Bundes- und Landesebene die industriepolitische Unterstützung von Elektromobilitäts- und Wasserstofftechnologien anderen CO_2-neutralen Energieträgern und Technologien eindeutig vorzieht.

Jedoch gibt es schlagkräftige Gründe, aus denen CO_2-neutrale synthetische Kraftstoffe im ordnungspolitischen Rahmen der EU, des Bundes und des Freistaates im Vergleich zu Wasserstoff und E-Mobilität gleichbehandelt werden sollen.

Es gibt bereits viele und relativ weit entwickelte technologische Möglichkeiten, synthetische Kraftstoffe CO_2-neutral herzustellen. Z. B. arbeitet das Fraunhofer-Institut in Sulzbach-Rosenberg an der Forschung, Entwicklung und Markteinführung des TCR-Verfahrens, bei dem aus biogenen Abfallstoffen und mit Teil-Sequestrierung synthetische Kraftstoffe CO_2-neutral hergestellt werden. Allein in Deutschland gibt es ein technisches Potenzial von über 20 Mio. Tonnen ungenutzter biogener Rest- und Abfallstoffe, die sich für die Herstellung von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen nutzen ließen. Im Gegensatz zu Biodiesel stehen diese auch nicht im Konflikt mit der Nahrungsmittelerzeugung[1]. Im Vergleich dazu ist festzustellen, dass E-Autos in ihrem Lebenszyklus mit dem gegenwärtigen deutschen Strommix mehr CO_2 als konventionelle Verbrenner produzieren[2].

Im Gegensatz zu Wasserstoff und v. a. zur E-Mobilität, ist es bei der Umstellung auf synthetische Kraftstoffe möglich, die Wertschöpfungsstruktur auf Basis des Verbrennungsmotors in der Automobilindustrie zu erhalten, welche für die internationale Wettbewerbsfähigkeit, den Arbeitsmarkt und die Innovationsaktivität in Deutschland und Bayern von zentraler Bedeutung ist. Laut Studien des ifo Instituts, hängen mehr als 600 000 deutsche Industriearbeitsplätze, rund 130 000 Arbeitsplätze in kleinen und mittleren Unternehmen und ca. 13 Prozent (Euro 48 Mrd.) der Bruttowertschöpfung direkt und indirekt vom Verbrennungsmotor ab[3]. Der Wandel hin zur Elektrobatterie hingegen, welche hauptsächlich in Asien produziert werden wird, wird allein die bayerischen Kfz-Zulieferer ca. 55 000 Arbeitsplätze bis 2025 kosten[4].

Der Einsatz von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen ist auch deshalb vorteilhaft, weil Verbrennungsmotoren trotz aller staatlichen Maßnahmen auch weiterhin Verbreitung im in- und v. a. ausländischen Mobilitätssektor haben werden. Prognosen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) für 2030 gehen davon aus, dass – bei einem Bestand von dann 10 bis 13 Mio. Elektroautos – weiterhin über 70 Prozent der Fahrzeuge

---

1 Fraunhofer UMSICHT (2021). Synthetische Kraftstoffe aus Biomasse-Reststoffen. URL: https://www.umsicht-suro.fraunhofer.de/de/unsere-loesungen/biokraftstoff.html

2 Sinn H.W. (2020). Möglichkeiten und Grenzen der europäischen Energiewende – Perspektive eines Volkswirtes. ifo Institut. München. URL: https://www.hanswernersinn.de/de/moeglichkeiten-grenzen-europ-energiewende-ake-dpg-02102020

3 ifo Institut (2017). Auswirkungen eines Zulassungsverbots für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor. URL: https://www.ifo.de/publikationen/2017/monographie-autoren-schaft/auswirkungen-eines-zulassungsverbots-fuer

4 BIHK und ifo Institut (2019). Fahrzeugbau – wie verändert sich die Wertschöpfungskette? München. URL: https://www.ifo.de/en/publikationen/2019/monograph-authorship/fahrzeugbau-wie-verandert-sich-die-wertschopfungskette

mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sein werden[5]. Die weltweite Nachfrage nach Verbrennungsmotoren soll bis 2025 um 4,9 Prozent jährlich steigen[6].

Nach ersten Wirtschaftlichkeitsberechnungen könnte der CO_2-neutrale synthetische Kraftstoff nach bayerischem TCR-Verfahren zu 75 Cent pro Liter (vor Steuern) hergestellt werden. Eine weitere Kostensenkung durch die Hochskalierung der Technologien ist absehbar[7].

Dazu verbleiben nach Einschätzung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie große Bereiche des Verkehrssektors, in denen auch bis 2050 ein rein batterieelektrischer oder H_2O -Antrieb wirtschaftlich schwierig, wenn nicht gar unmöglich ist. Zu diesen Bereichen gehören der Flugverkehr, die Schifffahrt, landwirtschaftliche Transportmittel, ggf. auch Land- und Baumaschinen und der Schwerlastverkehr[8].

Mit dem Wandel hin zu synthetischen Kraftstoffen können nicht nur die konkurrenzfähige deutsche (und bayerische) Wertschöpfungsstruktur in den Automobil-, Luftfahrts- und Schifffahrtsindustrien gewährleistet und vermehrt werden, sondern auch die bestehende konventionelle Infrastruktur von Tankstellen, Lagerstätten und Pipelines ohne Mehrkosten erhalten und weiter genutzt werden.

---

5 DLR (2019). Studie Tankstelle der Zukunft. Mobilitätstrends 2040. URL: https://www.aral.de/content/dam/aral/business-sites/de/global/retail/presse/pressemeldungen/2019/Aral_Studie_Tankstelle_der_Zukunft_2019.pdf

6 Grand View Research (2018). Internal Combustion Engine Market Size, Share & Trends Analysis Report 2018 – 2025. URL: https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/internal-combustion-engine-market

7 Fraunhofer UMSICHT (2021). Leitprojekt „Verbrennungsmotor für die Mobilität der Zukunft“. URL: https://www.umsicht-suro.fraunhofer.de/content/dam/umsicht-suro/de/documents/Infomaterial/Gr%C3%BCner%20Verbrenner_DE.pdf

Grand View Research (2018). Internal Combustion Engine Market Size, Share

8 BMWI (2020). Die Nationale Wasserstoffstrategie. URL: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.html