



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ferdinand Mang, Katrin Ebner-Steiner AfD**
vom 22.04.2020

Emissionseinsparungen und Umweltschutz/Klimaschutz durch Kehrdiesel

Die Ablehnung des Kehrdiesels ist angesichts der vielen Vorteile nicht nachvollziehbar. Nicht nur der gewünschte Bioanteil könnte bei Kraftstoffen erreicht werden, sondern auch die Erdölunabhängigkeit. Es ist eher eine Farce, dass fragwürdige Emissionsziele nicht durch die einfachste aller Möglichkeiten erreicht werden sollen (die Verwendung des bereits vorhandenen Kehrdiesels), sondern anhand enormer Förderungen der Elektromobilität erreicht werden sollen. Nicht nur die Tatsache, dass die gesamte Forschung hinter der Elektromobilität noch in Kinderschuhen steckt und aktuell nicht alltagstauglich ist, nein, es wird auch noch eine bereits jahrzehntelang erforschte Technik verworfen und weshalb? Richtig, weil die Elektromobilität aktuell im Trend ist und den Kehrdiesel allein schon von seiner Wurzel abgeleitet abstößt. Es erscheint einem fast schon, als wäre die Forschung hinter heiklen Themengebieten nichts mehr wert, nur noch die Ideologie hinter bestimmten Dingen zählt. Es muss nicht mal ins Ausland geblickt werden um zu erkennen, dass der Kehrdiesel in vollem Munde ist (ganz großes Thema in Skandinavien – Volvo etc.), es reicht schon aus, auf die neuesten Berichte von BOSCH im eigenen Lande zuzugreifen, um zu verstehen, dass es sich hierbei um eine wahrlich zukunftsorientierte Möglichkeit handelt, die Umwelt zu schützen und den deutschen Automobilmarkt nicht einfallen zu lassen.

Wir fragen die Staatsregierung:

- 1.1 Sind die gesetzlichen Vorgaben (CO₂, Stickoxide pro Kilometer etc.) sowohl technisch als auch ökonomisch für die Automobilindustrie umsetzbar? 2
- 1.2 Liegen der Staatsregierung Zahlen vor, die die Ausgaben der deutschen Automobilindustrie (sowie von deren Partnern) im Laufe der Umstellung hin zum neuen erlaubten CO₂-Grenzwert aufzeigen? 2
- 2.1 Sind der Staatsregierung negative Kritiken der deutschen Automobilindustrie (sowie von deren Partnern) zu dem erlaubten Grenzwert zugekommen? 2
- 2.2 Wenn ja, welche Hauptaugenmerke wurden hierbei am häufigsten genannt? 2
3. Inwiefern kann die Staatsregierung die Forderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (6,25 Prozent aller verkauften Kraftstoffe müssen aus regenerativen Quellen gewonnen worden sein) in Vor- und Nachteilen bewerten? 2
- 4.1 Wie bewertet die Staatsregierung den Kehrdiesel (kein fossiler Diesel!) hinsichtlich des enormen Einsparungspotenzials von 65 Prozent aller Emissionen? 2
- 4.2 Inwiefern sieht die Staatsregierung Vor- und Nachteile im Vergleich von reiner Elektromobilität und der Verwendung von Kehrdiesel bei Kraftfahrzeugen? 2
- 4.3 Welche Änderungen zieht die Staatsregierung in Bezug auf die negative Auffassung von Kehrdiesel in Betracht? 2
5. Wie schätzt die Staatsregierung den Einsparungseffekt für Erdöl solcher mit Kehrdiesel betriebenen Kraftfahrzeuge ein? 2

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- 6.1 Liegen der Staatsregierung Daten vor, inwieweit der Kehrdiesel den fossilen Diesel ersetzen könnte (jeder Diesel kann theoretisch Kehrdiesel tanken)?..... 3
- 6.2 Liegen der Staatsregierung Daten vor, inwieweit die gesetzten Emissionsziele weitaus schneller und positiver erreicht werden könnten? 3

Antwort

des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz

vom 02.06.2020

Vorbemerkung:

Siehe Antwort zur Vorbemerkung der Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Ferdinand Mang, Katrin Ebner-Steiner (AfD) vom 12.02.2020; Drs. 18/6753 vom 17.03.2020.

1.1 Sind die gesetzlichen Vorgaben (CO₂, Stickoxide pro Kilometer etc.) sowohl technisch als auch ökonomisch für die Automobilindustrie umsetzbar?

Mit der Regulierung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen wird seitens der Europäischen Union der rechtliche Rahmen für zukünftige Antriebsformen vorgegeben. Der Freistaat Bayern verfolgt grundsätzlich einen technologieoffenen Ansatz, der neben alternativen Antriebstechnologien auch eine weitere Optimierung des Verbrennungsmotors einschließlich des Einsatzes synthetischer Kraftstoffe zur CO₂-Reduzierung umfasst. Die rechtlich vorgegebenen Grenzwerte stellen für die Automobilindustrie eine Herausforderung dar. Die technologieneutrale Ausgestaltung lässt jedoch die nötigen Freiräume, um durch Innovation die technisch und ökonomisch besten Lösungen zu finden.

1.2 Liegen der Staatsregierung Zahlen vor, die die Ausgaben der deutschen Automobilindustrie (sowie von deren Partnern) im Laufe der Umstellung hin zum neuen erlaubten CO₂-Grenzwert aufzeigen?

2.1 Sind der Staatsregierung negative Kritiken der deutschen Automobilindustrie (sowie von deren Partnern) zu dem erlaubten Grenzwert zugekommen?

2.2 Wenn ja, welche Hauptaugenmerke wurden hierbei am häufigsten genannt?

3. Inwiefern kann die Staatsregierung die Forderungen des Bundesimmissionschutzgesetzes (6,25 Prozent aller verkauften Kraftstoffe müssen aus regenerativen Quellen gewonnen worden sein) in Vor- und Nachteilen bewerten?

4.1 Wie bewertet die Staatsregierung den Kehrdiesel (kein fossiler Diesel!) hinsichtlich des enormen Einsparungspotenzials von 65 Prozent aller Emissionen?¹

4.2 Inwiefern sieht die Staatsregierung Vor- und Nachteile im Vergleich von reiner Elektromobilität und der Verwendung von Kehrdiesel bei Kraftfahrzeugen?

4.3 Welche Änderungen zieht die Staatsregierung in Bezug auf die negative Auffassung von Kehrdiesel in Betracht?

5. Wie schätzt die Staatsregierung den Einsparungseffekt für Erdöl solcher mit Kehrdiesel betriebenen Kraftfahrzeuge ein?

¹ Die 200-Grad-Lösung Neue Bosch-Dieselmotoren hilft, selbst unter künftigen EU-Grenzwerten zu bleiben // BOSCH Technik fürs Leben URL: <https://www.bosch.com/de/stories/neue-bosch-technik-fuer-diesel-motoren/> (Aufgerufen am: 24.01.2020).

Siehe Antworten 1.2 bis 5 zur Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Ferdinand Mang, Katrin Ebner-Steiner (AfD) vom 12.02.2020; Drs. 18/6753 vom 17.03.2020.

6.1 Liegen der Staatsregierung Daten vor, inwieweit der Kehrdiesel den fossilen Diesel ersetzen könnte (jeder Diesel kann theoretisch Kehrdiesel tanken)?

Siehe Antwort zur Frage 7 der Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Ferdinand Mang, Katrin Ebner-Steiner (AfD) vom 12.02.2020; Drs. 18/6753 vom 17.03.2020.

6.2 Liegen der Staatsregierung Daten vor, inwieweit die gesetzten Emissionsziele weitaus schneller und positiver erreicht werden könnten?

Siehe Antwort zur Frage 7 der Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Ferdinand Mang, Katrin Ebner-Steiner (AfD) vom 12.02.2020; Drs. 18/6753 vom 17.03.2020.

Zudem wird zum o. a. Themenkreis noch auf die nachfolgend aufgeführten Antworten der Bundesregierung hingewiesen:

- BT-Drs. 19/6575 vom 18.12.2018: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Dr. Martin Neumann, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – BT-Drs. 19/5822 – Synthetische Kraftstoffe für die Mobilität in Deutschland;
- BT-Drs. 19/18648 vom 17.04.2020: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – BT-Drs. 19/17999 – Alternative Kraftstoffe für nachhaltigere Mobilität;
- BT-Drs. 19/18611 vom 17.04.2020: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Karsten Hilse, Dr. Rainer Kraft, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – BT-Drs. 19/18016 – Zulassung von C.A.R.E.-Diesel und E-Fuels in Deutschland.