

## Beschluss der Fraktion der Freien Demokraten im Deutschen Bundestag

### **Zukunft des deutschen Fahrzeugbaus**

Deutschland ist seit jeher für seine hochwertigen Produkte und technischen Innovationen bekannt. Hierbei kommt dem deutschen Fahrzeugbau eine besondere Bedeutung zu, da seine Erzeugnisse seit fast 200 Jahren Menschen auf Land, zu Wasser und in der Luft über Grenzen hinweg miteinander verbinden und dabei in den unterschiedlichsten Bereichen zum Einsatz kommen. Kaum ein anderes Produkt steht dabei international derart stellvertretend für „Made in Germany“ und die damit verbundenen Werte und Kompetenzen, wie das Automobil. Das Auto ist nicht nur Fortbewegungsmittel, das Personen oder Güter von A nach B transportiert. Es ist auch ein fester Bestandteil der modernen Alltagswirklichkeit, dass eine vorher ungekannte individuelle Mobilität ermöglicht und gleichzeitig ein wichtiger Motor unserer heimischen Wirtschaft.

Über 800.000 Beschäftigten sichern Automobil- und Zuliefererindustrie derzeit in der Bundesrepublik einen Arbeitsplatz. Alle diese Menschen tragen durch ihr Schaffen und Know-how täglich zum Wohlstand unserer Gesellschaft bei. Nach Jahren der Absatzrekorde verzeichnet die Branche wieder rückläufige Verkaufszahlen – und dies betrifft sämtliche Hersteller in allen Segmenten. Eine wesentliche Rolle spielen dabei zunehmend Handelskonflikte und die schwierige Situation auf den internationalen Märkten. Diese Entwicklung trifft den deutschen Automobilsektor besonders hart, da er stark exportorientiert ist und sich gerade inmitten des größten Umbruchs seiner über 100-jährigen Geschichte befindet. Digitalisierung und die Entwicklung neuer Antriebe sind die wesentlichen Treiber dieses Trends, die enorme Investitionen in Forschung und Entwicklung nach sich ziehen. Schon heute arbeiten in den Unternehmen viele Spezialisten, die angesichts der technischen Herausforderungen und des vorherrschenden Fachkräftemangels besonders wertvoll sind.

Über diese technischen und wirtschaftlichen Hürden hinaus, stellt auch der notwendige Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz die deutsche Automobilindustrie vor große Herausforderungen. Statt diesen Beitrag jedoch über den europäischen Emissionshandel als technologieneutrales Anreizsystem zu garantieren, werden die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte auf EU-Ebene im kommenden Jahrzehnt weiter verschärft. Ignoriert wird dabei die Tatsache, dass diese schon bislang nicht zu sinkenden Emissionen im Verkehrssektor geführt haben. Der Klimaschutz wird dadurch von Teilen der deutschen Politik als Deckmantel für ein Vorgehen gegen Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor verwendet, obwohl diese durch den sukzessiven Ersatz fossiler Kraftstoffe durch CO<sub>2</sub>-

neutrale Alternativen ebenso klimafreundlich betrieben werden können, wie Fahrzeuge mit Elektromotor. Im Kontext der aktuellen Herausforderungen und des sich verschärfenden globalen Wettbewerbs im Automobilsektor, insbesondere durch Digitalisierung, neue Antriebstechnologien und innovative Geschäftsmodelle sowie durch Vorgaben in ausländischen Absatzmärkten wie den USA und China, führt dies zu neuen Fragen. Konkret bedeutet es für die deutschen Hersteller, dass sie binnen kurzer Zeit auf neue Antriebsstrategien umstellen müssen, die diesen Herausforderungen und Anforderungen entsprechen. Bereits kleinste Abweichungen von den vorgegebenen Grenzwerten führen zu Zwangsabgaben, welche die EU nach der Größe der Herstellerflotte berechnet und die bei den erfolgreichen deutschen Fahrzeugproduzenten dann im Milliardenbereich liegen würden. Nur rein batterieelektrische oder Brennstoffzellenantriebe sind von derartigen Emissionsvorgaben ausgenommen. Da es aber noch nicht viele deutsche Modelle mit Brennstoffzellentechnik gibt, entsteht gerade für die deutschen Global Player ein Druck hin zum massiven Ausbau batterieelektrischer Antriebe.

Dies führt zu einer einseitigen Ausrichtung auf Batteriefahrzeuge, sowohl im PKW- als auch im Nutzfahrzeugbereich. Alternative Antriebskonzepte, wie etwa die Brennstoffzelle, Hybridmotoren oder synthetische Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien werden so durch politische Vorgaben ausgebremst anstatt sie zu beschleunigen. Dabei ist bereits heute deutlich erkennbar, dass die EU-Strategie nicht zur Abnahme der Gesamtverkehrsleistung, der Hauptursache für die negative CO<sub>2</sub>-Bilanz im Verkehrssektor, führen wird. Darüber hinaus werden so zusätzlich Verunsicherung und neue Probleme bei den Unternehmen und den Kunden geschaffen. Bei den Herstellern sinken aufgrund der drohenden Strafzahlungen Planungssicherheit und Investitionsmittel. Dies wiederum gefährdet tausende Arbeitsplätze. So schätzt die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM), dass rund 400.000 Stellen gestrichen und damit fast jeder zweite Arbeitsplatz in der Branche entfallen könnte, wenn kein organischer Umbau stattfindet. Die Kunden werden gezwungen, teure Elektroautos zu kaufen, obwohl preiswerte und umweltfreundliche Alternativen bereits heute existieren. Zudem fehlt in allen Bereichen des Verkehrssektors eine adäquate Tank- und Ladeinfrastruktur, um alternative Antriebskonzepte in großem Umfang betreiben zu können. Aufgrund dieser Faktoren gilt es, den laufenden Wandlungsprozess im Automobilsektor nicht aus politischen Gründen zusätzlich zu beschleunigen.

Diese aktuelle Situation ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland besorgniserregend und veranlasst die Freien Demokraten zu den folgenden zehn politischen Kernforderungen, um die Zukunft des deutschen Fahrzeugbaus und der Mobilität im Sinne der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes zu sichern:

# **Änderung der Europäischen Rahmenbedingungen für die Fahrzeugindustrie**

## **1. Integration des Verkehrssektors in den Europäischen Emissionshandel**

Wir fordern statt der kleinteiligen Regulierung technischer Details die Ausweitung des Europäischen Emissionshandelssystems (ETS) auf den Verkehr. Durch das strikte sektorübergreifende CO<sub>2</sub>-Limit im Emissionshandel werden die klimapolitischen Ziele der Europäischen Union garantiert, kosteneffizient und im Einklang mit den Erfordernissen der Automobilindustrie und der Bürger erreicht. Da das ETS die Gesamtmenge vorgibt und nicht festlegt, an welcher Stelle CO<sub>2</sub> eingespart werden soll, müssen die Emissionen beispielsweise im Verkehr nicht zwangsläufig sofort sinken. Auf Grund der vergleichsweise hohen CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten im Verkehr wird dieser Sektor seinen Klimaschutzbeitrag daher zunächst durch den Kauf von Zertifikaten leisten. Die daraus resultierenden Kosten führen voraussichtlich nur zu einem niedrigen bis moderaten Anstieg der Spritpreise. Die Erlöse aus der Versteigerung der zusätzlichen Emissionsrechte sollen zur weiteren Entlastung der Verbraucher und Unternehmen herangezogen werden. Die bis zum Ziel der Klimaneutralität 2050 jährlich sinkende Menge an Zertifikaten würde zu sukzessive steigenden Preisen und damit zu immer größeren Anreizen führen, CO<sub>2</sub>-Emissionen auch im Verkehrssektor zu reduzieren - und zwar immer zuerst dort, wo es am preiswertesten und schnellsten möglich ist. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz sofort und garantiert leistet, die Umstellung auf alternative Antriebe und Kraftstoffe aber sozialverträglich und ohne eine unnötige Überforderung der Automobilindustrie gestaltet werden kann. Im Gegenzug sollten zusätzliche Regulierungen wie die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte der EU abgeschafft werden, da diese in Kombination mit dem Emissionshandel keinerlei zusätzlichen Nutzen haben, sondern lediglich die Kosten für den Klimaschutz unnötig in die Höhe treiben.

## **2. Keine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte durch die anstehenden Reviews**

Wir fordern eine durchdachte Änderung der Reduktionssystematik, um tatsächliche Emissionsminderungen wirtschaftlich effizient zu erreichen. Erfolgreicher Klimaschutz im Verkehrssektor kann nur gelingen, wenn die Automobilindustrie als Verbündete ins Boot geholt und nicht durch ideologisch motivierte Auflagen ihrer Innovations- und Investitionskraft beraubt wird. Die CO<sub>2</sub>-Regulierungen für PKW und Nutzfahrzeuge stellen die Hersteller in den kommenden Jahren vor enorme technische und betriebswirtschaftliche Herausforderungen. Bis zum Jahr 2030 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen schrittweise durch schärfere Zielwerte um 37,5 % im PKW-Bereich und um 30 % im LKW-Bereich im Vergleich zu den Werten von 2021 gesenkt werden. Um die Realisierbarkeit dieses Vorhabens zu prüfen, führt die EU-Kommission für beide

Segmente einen sogenannten Review in den Jahren 2021 und 2022 durch. Die dabei festgestellten Daten dienen der Kommission für eine Neubewertung der festgelegten Reduktionsziele, die sie gegebenenfalls verschärfen kann. Bei einer Anhebung der Grenzwerte würde sich zwangsläufig der Druck auf die Automobilindustrie weiter erhöhen und die einseitige Ausrichtung auf batterieelektrische Antriebe zusätzlich verstärken. Die Reviews müssen vor diesem Hintergrund unbedingt als Chance begriffen werden, den Herstellern die Möglichkeit zur Entwicklung weiterer alternativer Antriebsarten einzuräumen und ihnen hierfür Anreize zu geben. Anstatt die Zielvorgaben weiter zu verschärfen, muss die Kommission unbedingt die vollständige Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen auf der Grundlage erneuerbarer Energien in das System integrieren und die Verhältnismäßigkeit zwischen Zielwerten und Machbarkeit sicherstellen. Ebenso müssen die EU-Vorgaben für die öffentliche Beschaffung von Fahrzeugen in der Clean Vehicle Directive so angepasst werden, dass alle klimafreundlichen Antriebsformen und Kraftstoffe gleichermaßen berücksichtigt werden. Die deutschen Hersteller könnten unter solchen Bedingungen einmal mehr ihre innovativen und technologischen Stärken unter Beweis stellen.

### **3. Realistische und faire Vorgaben für die Hersteller**

Wir fordern die bestehenden CO<sub>2</sub>-Regulierungen für PKW und Nutzfahrzeuge bis zur Integration des Verkehrs in den EU-Emissionshandel so auszugestalten, dass die Ziele für die Hersteller realistisch erreichbar, technologieoffen und gegenüber anderen Industrien fair sind. Statt einer Verschärfung der Vorgaben durch die anstehenden Reviews, braucht es den technologieoffenen Ansatz, der nicht die ideologisch motivierte Förderung bestimmter Antriebsformen, sondern tatsächlich die langfristige Senkung der CO<sub>2</sub>-Bilanz in den Vordergrund rückt. Dies ist derzeit nicht der Fall, da die Ziele in der bestehenden Ausgestaltung ausschließlich durch den Verkauf von Fahrzeugen mit Elektromotor oder Hybridantrieb erreicht werden können. Obwohl sich herkömmliche Verbrennungsmotoren bereits heute durch alternative Kraftstoffe klimaneutral antreiben lassen, gilt der Null-Emissionsbonus für die Flottengrenzwerte der Hersteller nach wie vor nur für Batteriefahrzeuge. Unter den bestehenden Regularien wird daher ein kleiner Produzent von schweren batterieelektrischen SUVs bei den Flottengrenzwerten deutlich besser gestellt, als ein großer Hersteller von leichten Kleinwagen mit sparsamen Verbrennungsmotoren. Sollte ein PKW-Hersteller den anvisierten Flottengrenzwert überschreiten, muss er zukünftig eine Abgabe von 95 € pro zusätzlichem Gramm CO<sub>2</sub> für jedes verkaufte Fahrzeug seiner Flotte zahlen. Auch die Hersteller von Nutzfahrzeugen sehen sich derartigen Regularien ausgesetzt. Den Fahrzeugproduzenten drohen vor diesem Hintergrund langfristig existenzgefährdende Zwangsabgaben in Milliardenhöhe.

Rechnerisch läuft die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung auf hohe Kosten für die Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen hinaus. Sie liegt laut Berechnungen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) mit 475 € pro Tonne CO<sub>2</sub> weit

über den Vermeidungskosten, die andere Klimaschutzinstrumente der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten, wie beispielsweise der EU-Emissionshandel, verursachen. Dadurch werden nicht nur die Automobilindustrie und die Kraftfahrer übermäßig stark belastet, sondern auch erhebliche Fehlanreize verursacht und Investitionsmittel in ineffektiven Klimaschutz geleitet. Daher sollten die Abgaben wegen Emissionsüberschreitung so bemessen werden, dass Verzerrungen der CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen soweit wie möglich reduziert werden.

Da für den Klimaschutz nicht die Art des Motors, sondern einzig und alleine die ausgestoßene Menge CO<sub>2</sub> relevant ist, muss die Anrechenbarkeit alternativer Kraftstoffe in den Review-Verfahren unbedingt ermöglicht werden. Automobilhersteller sollten die Möglichkeit haben, Verträge mit Kraftstoffproduzenten zu schließen, in denen diese sich verpflichten, bestimmte Mengen an alternativen Kraftstoffen in den Verkehr zu bringen. Die im Vergleich zur Verbrennung fossiler Kraftstoffe eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen können dann auf die Flottengrenzwerte angerechnet werden. Gleichzeitig lässt sich so der Markthochlauf alternativer Kraftstoffe beschleunigen, was jedoch eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen wird. Umso mehr müssen hinsichtlich des fairen Wettbewerbs die Zwangsabgaben deutlich reduziert werden, sollte es bei den anstehenden Reviews nicht zu einer grundlegenden Systemveränderung im Sinne einer technologieoffenen Ausgestaltung kommen. Dies würde den Herstellern mittelfristig deutlich mehr Sicherheit geben, Gelder in Forschungsarbeit zu investieren.

#### **4. Fahrzeuge mit technologieoffenem Ansatz denken und den gesamten Fahrzeuglebenszyklus betrachten**

Wir fordern den Verkehr von Morgen technologieoffen zu denken. Auch wenn der Elektromotor im Antriebsmix künftig voraussichtlich eine wichtige Rolle spielen wird, ist eine klimafreundliche Zukunft des Individualverkehrs keineswegs nur mit der Batterie möglich. Die einseitige Festlegung der Politik auf batterieelektrische Antriebe ist eine Anmaßung von Wissen, die die Entwicklung anderer klimaneutraler Alternativen schlimmstenfalls be- oder sogar verhindern und sich dadurch negativ auf den Klimaschutz auswirken kann. Gegenwärtig sind die CO<sub>2</sub>-Reduktionsvorgaben der EU für die deutsche Fahrzeugindustrie in absehbarer Zeit aber nur durch den Einsatz von Batterieantrieben zu erreichen. Dies bedeutet wiederum eine Auslagerung der Wertschöpfung ins Ausland, da eine autarke und profitable Batteriefertigung in unserem Land nicht möglich ist. Gleichzeitig steigen für die Kunden die Anschaffungspreise für neue Fahrzeuge im Vergleich zum Verbrennungsmotor deutlich. Bereits heute ist ein Batterieauto im Schnitt 40 Prozent teurer als ein vergleichbarer konventioneller PKW und diese Preisdifferenz wird auch in den kommenden Jahren fortbestehen. Im Zusammenspiel mit der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertpolitik der EU ist davon auszugehen, dass es zukünftig anstatt bezahlbarer Kleinwagen überwiegend teure und große Batterieautos geben

wird. Mobilität wird so zum Luxusgut. Um dies zu verhindern, muss sich zunächst die Perspektive hin zu einem technologieoffenen Ansatz ändern. Die verschiedenen Verkehrsträger mit ihrem jeweiligen Nutzungsverhalten brauchen technologische Lösungen, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch vertretbar sind. Ein LKW mit tonnenschweren Batterien hat beispielsweise bedeutend weniger Kapazität und Reichweite als ein vergleichbares Fahrzeug mit Brennstoffzelle. Zu einem technologieoffenen Ansatz gehört auch, den Verbrennungsmotor nicht von vornherein auszuschließen. Schon heute liegen die Emissionswerte moderner Verbrennungsmotoren bereits deutlich unter den gültigen Grenzwerten für Schadstoffemissionen. Der klassische Verbrenner hat auch weiterhin großes Optimierungspotential. Ein gutes Beispiel hierfür ist der CARE-Diesel, der bis zu 65 % an CO<sub>2</sub> eines aktuellen Dieselfahrzeugs einsparen kann. Dafür müssten in Deutschland jedoch aus der Politik deutliche Signale kommen und der Weg in die batterieelektrische Sackgasse verlassen werden.

Wir fordern ebenso, den Produktlebenszyklus von Fahrzeugen ganzheitlich zu betrachten und in die Bewertung der Flottengrenzwerte für Pkw und Lkw einzubeziehen. Der gesamte Lebenszyklus eines Fahrzeuges spielt bei den Umwelteinflüssen eine Rolle und muss daher zukünftig ganzheitlich und für alle Alternativen in die ökologische Bewertung eingebracht werden. Von der Produktion über den Betrieb bis hin zu Recycling – in allen Produktphasen gibt es zwischen den einzelnen Antriebsarten Unterschiede bezüglich der Einflüsse auf die Umwelt und des Energieaufwands. So haben ein moderner Verbrenner oder ein sinnvoll ausgelegter Plug-in Hybrid durchaus eine bessere Umweltbilanz als ein Elektrofahrzeug, wenn er mit regenerativ gewonnenen Kraftstoffen betrieben wird. Aus diesem Grund sollte die Verwendung von synthetischen und Bio-Kraftstoffen den Herstellern bei ihren Flottengrenzwerten ebenfalls positiv angerechnet werden. Zudem sind Herstellung und Verwertung von Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben deutlich ökologischer und weniger aufwendig. Auch diese Aspekte müssen sich zukünftig bei der Festlegung der Flottengrenzwerte widerspiegeln. Hersteller, die ressourcenschonende und recyclingfreundliche Fahrzeuge auf den Markt bringen, sollten dafür ebenso bei der Bewertung ihrer Umweltbilanz belohnt werden. Die Betrachtung des gesamten Produktlebenszyklus darf allerdings nicht zu mehr Bürokratie führen. Der Vorschlag der Bundesregierung über ein EU-weites oder nationales Lieferkettengesetz sehen wir in diesem Zusammenhang kritisch, da die Nachweispflicht der Lieferkette eines Fahrzeuges allein bei den Herstellern liegen und diese zusätzlich belasten würde.

## **5. Zielgerichtete und befristete Innovationsförderung ermöglichen**

Wir fordern einen degressiv und befristeten Förderansatz für den Fahrzeugbau. Denn die Entwicklungskosten neuer Antriebs-, Sicherheits- und Betriebssysteme sind enorm und binden ein erhebliches Maß an Investitionen und Arbeitskraft. Der massive aktuelle Wandel im Fahrzeugbau ist zudem sehr stark regional

ausgeprägt und vor allem in den wirtschaftlichen Zentren der Branche deutlich zu spüren. Hier stehen angesichts hoher Entwicklungskosten, schwieriger konjunktureller Entwicklungen und fragwürdiger politischer Entscheidungen tausende Arbeitsplätze in den Werken der Hersteller, Zulieferer sowie der angeschlossenen Industriezweige zur Disposition. Die Wirtschaftsleistung ganzer Regionen in den EU- Staaten mit einer Fahrzeugindustrie ist bedroht.

Ohne gezielte Maßnahmen durch die Politik sind zahlreiche Standorte regional bedroht. Eine Option ist dabei die zeitlich befristete und degressive Zulassung von Fördermaßnahmen für Forschung und Innovation im europäischen Fahrzeugbau. In Deutschland könnte eine derartige zielgerichtete Förderung über Regionalpläne zur Standortförderung geschehen, welche die Bildung regionaler Kompetenzcluster unterstützen. Deutschlands Fahrzeugbauindustrie muss auch in Zukunft weltweit technologisch führend sein.

## **Bessere nationale Rahmenbedingungen**

### **6. Fairer Wettbewerb für die Zukunft der Fahrzeugindustrie**

Wir fordern faire Wettbewerbsbedingungen für den Fahrzeugbau. Deutschland darf nicht länger als Hochsteuerland gelten. Wirksame Hebel ergeben sich durch eine Reform der Unternehmensbesteuerung. Dazu gehören in erster Linie die schrittweise Absenkung der Körperschaftsteuer von aktuell 15 % auf höchstens 12,5 % sowie eine vollständige Abschaffung des Solidaritätszuschlages rückwirkend zum 01.01.2020. Aus den zusätzlichen ETS-Einnahmen in Höhe von ca. 9,5 Milliarden Euro müssen zudem die staatlichen Strompreisbestandteile ab 2021 gesenkt werden. Dazu sollte die Stromsteuer auf das EU-Mindestmaß abgesenkt werden und die Bundesregierung sollte sich bei der anstehenden Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie für die Abschaffung des Mindestsatzes auf Strom einsetzen. Darüber hinaus sollte die EEG-Umlage um zunächst bis zu 2,2 Milliarden Euro pro Jahr gesenkt werden. Die Umsetzung der steuerlichen Forschungsförderung ist zwar grundsätzlich positiv zu bewerten, jedoch ergeben sich Nachbesserungen hinsichtlich des Bürokratieaufwandes und der daraus folgenden unklaren Kostenabschätzung für die Unternehmen.

### **7. Mehr Sicherheit für Arbeitgeber und Arbeitnehmer**

Wir fordern qualifizierte Einwanderung, die es den Unternehmen ermöglicht, durch entsprechende Experten bedarfsgerecht neue Technologien im Antriebsbereich zu forcieren. Nur so lässt sich eine ausreichende Fachkräftegewinnung gewährleisten und der Fachkräftemangel entschärfen, was so zum Wettbewerbsvorteil für den Standort Deutschland wird. Allen Unternehmen muss der Zugang zu Fördermöglichkeiten schnell und transparent möglich sein. Weiterbildungs- und Qualifizierungsprogramme mit ausreichender Kostenübernahme durch die Bundesagentur für Arbeit, wie auch zusätzlich die Anpassung der Ausbildungsordnungen und Rahmenlehrpläne bei

der Berufsausbildung sorgen für eine nachhaltige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit. Unabhängig von Prozessen des allgemeinen Strukturwandels ist im Fall einer weiteren Eintrübung der Konjunktur außerdem die schnelle Umsetzung und degressive wie temporäre Ausgestaltung von Kurzarbeit, insbesondere in Branchen und Regionen, die für die Automobilindustrie besonders relevant sind, notwendig. Diese sollte dann nicht nur für die Automobilindustrie, sondern auch in angrenzende Branchen, zum Beispiel Maschinenbau und Chemie, Anwendung finden. Die erfolgreiche Umsetzung in den Krisenjahren 2008 und 2009 kann dabei Vorbild sein. So lassen sich Kapazitäten erhalten und für die Zukunft weiterbilden.

## **8. Turbo für den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur**

Wir fordern einen technologieneutralen Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur. Die Pläne der Bundesregierung im Rahmen des „Masterplan Ladeinfrastruktur“ greifen zu kurz, denn die Tank- und Ladeinfrastruktur besteht nicht nur aus Ladesäulen für batterieelektrische PKW. Stattdessen benötigen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der die Potenziale von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen schon heute mitdenkt. Dies gilt insbesondere für den bisher vernachlässigten Schwerlastverkehr. Ohne rasche Fortschritte ist die Grundlage der deutschen Volkswirtschaft bedroht, denn die verheerenden Auswirkungen für Hersteller, Spediteure und Fahrer zeichnen sich bereits heute ab. Dafür braucht es verbindliche politische Zielvorgaben für eine flächendeckende, leistungsstarke Tank- und Ladeinfrastruktur.

## **Freier Markt für neue Ideen**

### **9. Potentiale von synthetischen und Bio-Kraftstoffen nutzen**

Wir fordern, dass Rahmenbedingungen für einen Markt für Bio- und synthetische Kraftstoffe geschaffen werden. Dann können auch die über 50 Millionen Pkw und Lkw auf deutschen Straßen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor beitragen, die im Gegensatz zur Elektromobilität bereits auf die passende Infrastruktur zurückgreifen können. Im Zusammenspiel von Elektrifizierung und synthetischen Kraftstoffen kann beispielsweise mit dem Plug-in Hybrid ein Weg zur Klimaneutralität gebaut werden – bei gleichzeitigem Verzicht auf überdimensionierte Batterien und der Chance, Elektrifizierung in der Stadt mit dem klimaneutralen Verbrenner auf der Langstrecke zu verbinden. Die Voraussetzung dafür ist, dass die im Bundeshaushalt 2020 beschlossenen Fördermaßnahmen zur Entwicklung und Produktion synthetischer und regenerativer Kraftstoffe durch die Vorlage eines Förderkonzeptes in Anspruch genommen werden können, damit wettbewerbsfähige Preise möglich sind. Die Gewinnung von synthetischen Kraftstoffen für den Verkehrssektor durch Power-to-X-Technologien bietet ebenso Synergieeffekte für andere Bereiche der deutschen Wirtschaft, wie dem Anlagenbau. Maßgeblich für den Erfolg ist auch eine Anrechenbarkeit dieser Kraftstoffe im Rahmen der RED II-Umsetzung in deutsches Recht sowie eine Aufnahme der Kraftstoffnorm DIN EN 15940 in

die Bundesimmissionsschutzverordnung, damit klimaschonende Kraftstoffe wie der C.A.R.E.-Diesel nicht nur als Beimischung verkauft werden können. Ein Großteil des Waldportfolios der Entwicklungsmittel Deutschlands müssen in multilaterale Programme der organischen CO<sub>2</sub>-Speicherung investiert werden. Negative Waldbilanzen bei Partnerländern dürfen nicht weiter toleriert werden. Maßnahmen zur Verbesserung der Waldbilanz müssen ein festes Kriterium für wirtschaftliche, finanzielle und technische Zusammenarbeit in den Bereichen Naturschutz und Biodiversität werden. Aufforstungen und Technologien zur Bindung und dauerhaften Speicherung von Treibhausgasen müssen dann auch so in laufende Programme der ländlichen Entwicklung eingebaut werden, dass sie zum Erreichen sowohl der globalen Klimaziele als auch der Entwicklungsziele der betreffenden Länder und Regionen beitragen.

## **10. Fahrzeuge als Sensoren für unsere Infrastruktur begreifen**

Wir fordern eine Verpflichtung sowohl für den Staat wie auch die Fahrzeughersteller, Informationen über öffentliche Infrastruktur oder andere Daten, die in öffentlichem Interesse liegen, zur Verfügung zu stellen. Moderne Fahrzeuge erfassen eine Vielzahl von Messdaten unserer Infrastruktur, wie z.B. den Zustand der Fahrbahndecke oder den Abnutzungsgrad von Fahrbahnmarkierungen. Bisher hat meist nur der Hersteller zu ihnen Zugang und speichert sie auf seinen Servern. Einen direkten Zugriff auf die Daten im Fahrzeug darf es auch zukünftig nicht geben, da dies die Sicherheit der Fahrzeuginsassen gefährden würde. Daher schlagen wir das Konzept eines neutralen Servers vor, der als Datentreuhänder solche Daten in Echtzeit und anonymisiert zur Verfügung stellt. Voraussetzungen sind für alle Modelle neben einem grundsätzlichen Anonymisierungsansatz allerdings hohe Datenschutz- und Sicherheitsstandards um das Vertrauen der Halter und Nutzer zu gewährleisten. Von besonderer Bedeutung sind hierbei die Achtung des Datenschutzes und die Privatsphäre des Halters, also der informationellen Selbstbestimmung und Datensouveränität.

Ansprechpartner:

Oliver Luksic MdB, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion  
Telefon: 030 227 - 72406 – E-Mail: oliver.luksic@bundestag.de