



**Pet 1-19-12-752-016809**

82418 Seehausen a. Staffelsee

Erneuerbare Energien

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 19.11.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen

– weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

**Begründung**

Mit der Petition soll erreicht werden, dass:

1. neben der Marktunterstützung für die Elektromobilität andere Antriebskonzepte wie Brennstoffzellen stärker als bisher durch eine direkte Förderung vorangebracht werden,
2. die nötigen Anreize für Investoren geschaffen werden, die die nötige Infrastruktur für eine Versorgung mit Wasserstoff, Methanol in anderen für Brennstoffzellen erforderlichen Treibstoffe voranbringen und
3. die gesetzliche Hürden bei regenerativ erzeugten Treibstoffen weiter abgebaut werden.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Eingabe mit 567 Mitzeichnungen und zwölf Diskussionsbeiträgen sowie weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die von der Bundesregierung beschlossene Marktförderung für Elektromobilität einseitig und unzureichend sei. Allein fortschrittlichere Batterietechnik sei nicht ausreichend, um eine erfolgreiche Umstellung der Mobilität zu erreichen. Wirksame Marktanreize, die ein Ansiedeln von Start-ups zur Folge hätten, würden sowohl in Deutschland als auch in der



EU fehlen. Gleichzeitig würden im Zusammenhang mit den anfallenden Batterien viele Umweltprobleme entstehen, die bisher ungelöst seien. Regenerative Energien benötigten zudem eine Langzeitspeicherung, da nur so das Problem der erheblichen Verluste in Zeiten der Überproduktion behoben werden könne. Zum Erreichen eines wirtschaftlichen Angebots von Langzeitspeichern und alternativen Energieträgern müsse hierzu aber zunächst ein Markt existieren, der diese nachfragen könnte.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Markthochlauf alternativer Kraftstoffe und Antriebstechnologien technologieoffen mit verschiedenen Aktivitäten im Bereich F&E, Marktaktivierung und Beschaffung über entsprechende Förderprogramme und –maßnahmen unterstützt.

Seit Juli 2018 unterstützt das BMVI mit der Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO<sub>2</sub>-arme Nutzfahrzeuge die Anschaffung von mautpflichtigen Lkw und Sattelzugmaschinen über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht (zGG) mit Erdgas-, Batterie- und Wasserstoffantrieb. Ergänzt wird die Förderung durch die geltende Mautbefreiung für alternative Antriebe. Zusätzlich finanziert das BMVI eine Energiesteuerermäßigung für Erdgas bis 2026.

Über die Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von liquefied natural gas/Flüssiggas (LNG) als Schiffskraftstoff wird die Nutzung von Erdgas in der Seeschifffahrt vorangetrieben.

Ferner weist der Ausschuss darauf hin, dass Baustein des Klimaschutzprogramms 2030 die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die Erzeugung und Verwendung alternativer Kraftstoffe ist. Das umfasst die Unterstützung der Entwicklung und Erzeugung von flüssigen und gasförmigen regenerativen Kraftstoffen aus Biomasse.



Zudem werden Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Skalierung der Erzeugung von strombasierten klimaneutralen Gasen und Kraftstoffen geschaffen.

Am 10. Juni 2020 hat das Bundeskabinett die Nationale Wasserstoffstrategie (NWS) beschlossen, die auch den Verkehrsbereich mit umfasst. Darin werden insbesondere folgende Ziele festgelegt:

- Wasserstofftechnologien sollen als Kernelemente der Energiewende etabliert werden, um mit Hilfe erneuerbarer Energien Produktionsprozesse zu dekarbonisieren.
- Die regulativen Voraussetzungen für den Markthochlauf sollen geschaffen werden,
- Deutsche Unternehmen und ihre Wettbewerbsfähigkeit sollen gestärkt werden, indem Forschung und Entwicklung und der Technologieexport rund um innovative Wasserstofftechnologien forciert werden.
- Die zukünftige nationale Versorgung mit CO<sub>2</sub>-freiem Wasserstoff und dessen Folgeprodukte sollen gesichert und gestaltet werden.

Batterietechnologie ist eine Schlüsseltechnologie, die über alle Bereiche der industriellen Wertschöpfung, insbesondere aber für die Elektrifizierung der Verkehrssysteme, die Speicherung erneuerbarer Energien sowie in privaten Haushalten unentbehrlich sein wird. Im kommenden Jahrzehnt wird die Nachfrage nach Batterien zunehmen, wenn sich Elektrofahrzeuge weiter durchsetzen. Die Beherrschung und Anwendung dieser Technologie in großem Maßstab ist für Deutschland und Europa eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

Die Steigerung der Effizienz und eine geringe Umweltbelastung durch die Batterietechnik sind entscheidende Faktoren auf dem Weg zu einem nachhaltigen und wirtschaftlichen Energiesystem. Effizientere und weitgehend recycelbare Batterien sind Gegenstand des neuen Dachkonzeptes der Batterieforschung „Forschungsfabrik Batterie“, in dem auf die bereits vorhandenen Strukturen der Batterieforschung in Deutschland aufgebaut wird und mit Blick auf einen schnelleren Übergang in die industrielle Anwendung ein neues Transferzentrum Batteriezellfertigung geschaffen werden soll. Dieses Gesamtpaket kann die Attraktivität des Forschungs- und Entwicklungsstandortes Deutschland deutlich erhöhen und die Rahmenbedingungen für die Industrie deutlich stärken.

Der Ausschuss betont, dass sowohl Batterie- als auch Brennstoffzellenfahrzeuge gebraucht werden, um die Klimaschutzziele möglichst energieeffizient zu erreichen und



hierbei zugleich den Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden. Wasserstoff und Brennstoffzellen im Verkehrsbereich sind eine sinnvolle Ergänzung zu den leistungs- und reichweitenbeschränkten Batteriefahrzeugen. Bei anspruchsvollen topografischen Verhältnissen, schwereren Fahrzeugen oder niedrigen Temperaturen kann Wasserstoff zuverlässig ausreichende Reichweiten garantieren. Auch dort, wo dauernde Einsatzbereitschaft des Fahrzeugs zählt (z. B. Gabelstapler im Mehrschichtbetrieb, CarSharing-Unternehmen), ist Wasserstoff eine vielversprechende Option. Anwendungspotentiale bestehen auch im Zug- und Schiffsverkehr. Wasserstoffbetriebene Elektromobilität ist somit ein wichtiger Baustein bei der Umstellung auf alternative Antriebe.

Die Bundesregierung fördert im Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien (NIP) die Markteinführung dieser Technologien seit 2006. In der ersten Phase des NIP (2006-2016) stellten die Bundesregierung und die Industrie insgesamt 1,4 Mrd. Euro zur Technologieförderung und für Demonstrationsprojekte bereit. Mit dem im Herbst 2016 beschlossenen Regierungsprogramm wurde eine Fortsetzung der Förderung im Rahmen des NIP 2 (2016-2026) beschlossen. Dafür stellt das BMVI im Zeitraum 2016-2019 allein rund 250 Mio. Euro bereit. Das Ziel der Maßnahmen ist die Absicherung der technologischen Basis (Forschung und Entwicklung) und die Unterstützung des beginnenden Markthochlaufs (Marktaktivierung). Gegenüber der batterieelektrischen Mobilität bedarf es zum Markthochlauf der Brennstoffzellentechnologie in stärkerem Maße noch der Forschung und Entwicklung etwa bei der Kosten- und Energieeffizienz. Dank der Förderung konnten in den vergangenen Jahren die Kosten des Brennstoffzellensystems für Pkw und stationäre Anwendungen allerdings bereits erheblich reduziert werden.

Das NIP wird im Auftrag des BMVI durch die bundeseigene Programmgesellschaft NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, <https://www.now-gmbh.de>) koordiniert.

Über die Marktaktivierung wurden bisher die Anschaffung von Brennstoffzellenfahrzeugen für Flotten und den öffentlichen Personennahverkehr gefördert. Aktuell werden die Anschaffung von Schienentriebwagen und Schiffen mit Brennstoffzellen, der Aufbau von weiteren öffentlichen Wasserstofftankstellen, Anlagen



zur autarken Energieversorgung kritischer Infrastrukturen und die grüne Intralogistik (Brennstoffzellenantriebe für Flurförderzeuge mit Wasserstoff aus erneuerbaren Energien) unterstützt.

Die Tankstelleninfrastruktur für Wasserstoff wird weiterhin sukzessive ausgebaut. Der weitere Tankstellenausbau erfolgt entsprechend dem Nationalen Strategierahmen der Bundesregierung für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe parallel zum Fahrzeughochlauf. Die Bevorrechtigung von Brennstoffzellenfahrzeugen (z. B. Nutzung von Busspuren) ist in Deutschland möglich, seit die Bundesregierung 2015 mit dem Elektromobilitätsgesetz dafür die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen hat.

Für den Hochlauf der Wasserstoffmobilität sind auch die Fahrzeughersteller aufgerufen, neben den Batteriefahrzeugen auch die Entwicklung von Brennstoffzellenfahrzeugen voranzutreiben und der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Das Fahrzeugangebot muss vielfältiger und günstiger werden, damit sich die Technologie am Markt durchsetzen kann.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss nach umfassender Prüfung der Sach- und Rechtslage aus den oben dargelegten Gründen, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen der Petenten teilweise entsprochen worden ist.

Der von den Fraktionen der AfD, der FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen und den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, ist mehrheitlich abgelehnt worden.