



## **Innovative Antriebe fördern und technologieoffenen Fortschritt ermöglichen**

„Mit Innovation und moderner Technik wird der Verkehrssektor immer sauberer werden“, zeigt sich Rainer Deppe, stellvertretender Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion zufrieden.

Wegen des wachsenden Verkehrsaufkommens und des steigenden Mobilitätsbedürfnisses der Menschen muss die Politik Rahmenbedingungen setzen, um die Luft rein zu halten und die Anwohner in den besonders betroffenen Städten vor Luftschadstoffen zu schützen. Hier ist die NRW-Koalition direkt aktiv geworden! Dabei verfolgen wir ausdrücklich einen technologieoffenen Ansatz. Innovative Lösungen sollen sich durchsetzen – Quoten oder Technologieverbote lehnen wir ab.

Insbesondere die E-Mobilität und weitere Antriebstechnologien wie Gas wird die Landesregierung aktiv unterstützen, indem sie prüft welche Maßnahmen zur stärkeren Marktdurchdringung solcher innovativer Antriebe ergriffen werden können. Weiterhin soll sich die Landesregierung auf Bundesebene für eine Verlängerung der Steuervorteile für schadstoffarme, gasbetriebene Autos einsetzen. Zudem fordern wir die Bundesregierung auf, den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für alle innovativen Antriebsformen – also nicht nur Elektromobilität, sondern auch für CNG/LNG, Biogas und für Wasserstoff - mit geeigneten Maßnahmen zu unterstützen. Weiterhin soll in der eigenen Fahrzeugflotte der NRW-Landesregierung der Einsatz von emissionsarmen Antriebstechnologien ausgebaut werden.

Ende 2017 befanden sich in Deutschland zur Versorgung von PKW und LKW rund 900 Erdgastankstellen in Betrieb. Autogas ist an fast jeder zweiten Tankstelle zu tanken und sorgt sowohl dafür, das Stickoxidemissionsproblem als auch den Kohlenstoffdioxidausstoß zu verringern.

„Wasserstoff und „grünes Gas“ hingegen befinden sich bisher in der Anfangsphase des Markteintritts, halten für das Energieversorgungssystem der Zukunft aber absehbar enorme Potentiale bereit“, so Rainer Deppe. So sollen bis 2023 rund 400 Tankstellen zur Wasserstoffbetankung von PKW eingerichtet werden.

„Statt also einseitig den Diesel als angeblichen Hauptverursacher zu verdammen und Fahrverbote zu fordern, setzt die NRW-Koalition auf die Förderung innovativer klima- und umweltfreundlicher Antriebe“, so Deppe.

17.04.2018

## Antrag

der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP

### Innovative Antriebe fördern und technologieoffenen Fortschritt ermöglichen

#### I. Ausgangslage

Die Gesundheit der Menschen ist das höchste Gut, welches es zu schützen gilt. Emissionsarme und klimaschonende Mobilität ist eine der großen Herausforderungen bei der Transformation des Verkehrssektors. Einerseits stellen kurzfristig die Stickoxidemissionen neben Belastungen durch Feinstaub den größten Problemkomplex dar, langfristig sind dies die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors. Lösungen, die ein Problem adressieren, müssen bereits heute das andere mitberücksichtigen und bei der Problembewältigung in den Blick genommen werden. Zur Einhaltung der Klimaziele des Pariser Klimaschutzabkommens, zu denen sich Nordrhein-Westfalen verpflichtet hat, wurde von den bisherigen Treibstoffarten der Diesel präferiert, weil dieser, gemessen an den CO<sub>2</sub>-Emissionen, die höchsten Leistungsdaten aufweist. Gleichzeitig erzeugen diese Antriebe mehr Stickoxide. Der aus der aktuellen Diskussion resultierende Umstieg auf Benzinmotoren dürfte die CO<sub>2</sub>-Bilanz negativ beeinflussen.

Die NRW-Koalition bekennt sich zu einem technologieoffenen Ansatz, bei dem sich die innovativsten Lösungen durchsetzen – Quoten oder Technologieverbote lehnen wir ab. Klimaschutz und Luftreinhaltung brauchen einen vielfältigen Antriebsmix. Technologieoffenheit ist ein sehr erfolgversprechender Dekarbonisierungsansatz für den Verkehrssektor. Entscheidend sind dabei schnell und kostengünstig umsetzbare innovative Antriebsformen, um Fahrverbote zu vermeiden und die Schadstoffbilanz zu verbessern.

Längst werden in Forschung und Wirtschaft unterschiedliche innovative Antriebsformen diskutiert und entwickelt, die den technischen Fortschritt beschleunigen, Ressourcen schonen und die Lärm- und Emissionsbelastung senken. Dabei hat die Politik nicht zu entscheiden, welcher technische Weg der richtige ist, sondern mit einem technologieoffenen Ansatz den

Datum des Originals: 17.04.2018/Ausgegeben: 17.04.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

Rahmen zu schaffen, dass Wissenschaft, Forschung, und Fahrzeughersteller weiter technische Fortschritte erzielen können.

Die Diskussion um die Luftbelastung durch Stickoxidemissionen hat sich in den letzten Jahren intensiviert. Seit 2010 gelten zum Schutz der Gesundheit strengere Grenzwerte, die in mehreren Messstellen kontinuierlich nicht eingehalten werden. Die rot-grünen Landesregierungen von 2010 bis 2017 haben die Autofahrer und die Kommunen durch fahrlässige Untätigkeit im Stich gelassen. Der sogenannte Dieselskandal, die Klagewelle der mit handfesten kommerziellen Interessen agierenden "Deutschen Umwelthilfe" (DUH) gegen Luftreinhaltepläne – darunter auch sechs nordrhein-westfälische Städte – und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27. Februar verunsichern die Menschen, Handwerker, Dienstleistungsunternehmen, Automobilindustrie und Kommunen. Das Urteil bestätigt für die betroffenen Städte die Möglichkeit differenzierte Fahrbeschränkungen als Ultima Ratio zu verhängen, solange die Wahrung der Verhältnismäßigkeit gewährleistet wird. Die NRW-Koalition hat sich klar positioniert: pauschale Fahrverbote, die individuelle Mobilität und das innerstädtische Wirtschaftsleben unzumutbar einschränken, lehnen wir ab. Pauschale Fahrverbote legen das städtische Leben lahm, Innenstadtbereiche können nicht mehr versorgt werden, Handwerker kommen nicht mehr zu ihren Kunden, Pendler nicht mehr zur Arbeit und sie stellen eine faktische Enteignung der Dieselwagenbesitzer dar.

Die laufenden Vertragsverletzungsverfahren auf europäischer Ebene zeigen: Stickoxid-Belastung in Ballungsräumen und Großstädten ist kein spezifisch deutsches, sondern auch ein europäisches Phänomen. Die Europäische Kommission hat am 30. Januar 2018 der ehemaligen Bundesumweltministerin Barbara Hendricks bescheinigt, dass die bislang vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte als nicht ausreichend bewertet werden. In fast 30 Städten in Nordrhein-Westfalen lagen die Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte bei mindestens 41 Mikrogramm. Der Trend ist jedoch eindeutig: die Werte sinken kontinuierlich in den letzten Jahren.

Die Luftbelastung durch Stickoxidemissionen ist kein flächendeckendes Phänomen, sondern es sind vor allem einige wenige Hotspots in mehreren Städten betroffen. Ballungsräume wurden deshalb bislang prioritär bei den Lösungsansätzen bedacht. In Anbetracht der Tatsache, dass die Zahl der Berufspendler in unsere Städte und Ballungsräume hinein zunimmt, sind Antriebsformen, die den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen im ländlichen Raum Rechnung tragen, mit einzubeziehen.

Bislang schlagen die Lösungsansätze mehrere Maßnahmen vor. Die Bundesregierung hat mit dem „Sofortprogramm für saubere Luft 2017-2020“ in Höhe von einer Milliarde Euro, was zudem auf Bundesebene verstetigt werden soll, einen wichtigen Meilenstein gesetzt. Ministerpräsident Armin Laschet hat sich in der Entstehung des Programmes nachdrücklich für die Interessen des bevölkerungsreichsten Bundeslands eingesetzt: Mit 350 Millionen Euro wird der öffentliche Verkehr elektrifiziert – etwa durch E-Busse, für 150 Millionen Euro sollen Dieselbusse nachgerüstet und damit schadstoffärmer werden, bis zu 500 Millionen Euro gehen in digitalisierte Verkehrsleitsysteme, die den Autoverkehr flüssiger durch die Städte manövrieren und mit dem öffentlichen Nahverkehr sowie den verfügbaren Parkplätzen abstimmen sollen. Die Elektrifizierung des urbanen Verkehrs, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs, aber auch von Taxen oder Busflotten im ÖPNV stehen im Zentrum der Problembehebung auf Bundesebene.

Die nordrhein-westfälische Landesregierung ist im Gegensatz zu der abwartenden Haltung der Vorgängerregierung direkt aktiv geworden: Neben der Einrichtung einer interministeriellen Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Konzepten, hat sie eine Reihe von Maßnahmen verabschiedet. 100 Millionen Euro werden im Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“, davon 40 Millionen Euro für das Sonderprogramm „Emissionsfreie Innenstadt“, bereitgestellt. Flankiert wird dies mit einer auf 130 Millionen Euro erhöhten ÖPNV-Pauschale zur Nachrüstung von ÖPNV-Busflotten auf Euro-VI-Emissionsstandard sowie zusätzlich 15 Millionen Euro im Bereich der Nahmobilität. Ferner werden 60 Prozent der Mehrkosten von elektro- und wasserstoffbetriebenen Linienbussen gegenüber herkömmlichen Dieselnissen gefördert und es wurde ein Sofortprogramm Elektromobilität mit einem Volumen von 20 Millionen Euro für Investitionen in Ladeinfrastruktur aufgelegt.

Die Elektromobilität ist ein zentraler Pfeiler eines emissionsarmen Verkehrssystems. Darüber hinaus sind enorme wirtschaftliche Chancen für Nordrhein-Westfalen mit dieser Technologie verbunden. Daher wollen wir Nordrhein-Westfalen zu einem führenden Land im Bereich der Elektromobilität machen. Durch die Elektromobilität wird ein lokal nahezu emissionsfreier Verkehr ermöglicht und sie trägt erheblich zur Luftreinhaltung und Lärminderung bei. Gleichwohl befindet sich die Elektromobilität noch in der Markthochlaufphase.

Mit einem technologieoffenen Ansatz richtet sich der Blick auch auf Antriebe der Gas-Mobilität: Compressed Natural Gas (CNG) und Liquefied Natural Gas (LNG), Autogas (LPG), (CBG-) Biogas sowie Wasserstoff und synthetisches Gas. Wasserstoff und „grünes Gas“ befinden sich bisher in der Anfangsphase des Markteintritts. Sie halten für das Energieversorgungssystem der Zukunft absehbar enorme Potenziale bereit. Andere Formen der Gas-Mobilität stehen schon jetzt zur Verfügung, um sowohl das Stickoxidemissionsproblem zu lösen als auch Verbesserungen im Hinblick auf den Kohlenstoffdioxidausstoß zu erreichen. Antriebssysteme auf Basis von CNG oder LPG weisen hinsichtlich der Schadstoffemissionen Vorteile gegenüber der Diesel-Generation Euro-5 und älter auf und sind unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten derzeit auch der Elektromobilität überlegen. Damit stellen sie eine weitere gut nutzbare und klimaschonende Alternative gegenüber herkömmlichen Antrieben dar. Insbesondere für den Fern- oder Schwerlastverkehr, der sich nicht leicht elektrifizieren lässt, eignen sich langfristig LNG- und Wasserstofffahrzeuge, um Potenziale bei der Treibhausgas- und Schadstoffminderung auszuschöpfen.

Ende 2017 befanden sich in Deutschland zur Versorgung von PKW und LKW rund 900 Erdgastankstellen in Betrieb, Autogas ist an fast jeder zweiten Tankstelle zu tanken. Die Infrastruktur für den Vertrieb von Autogas in Deutschland konzentriert sich vor allem auf Nordrhein-Westfalen. Derzeit wird durch das Industriekonsortium H2Mobility eine Wasserstoffbetankungsinfrastruktur für Pkw aufgebaut; bis 2023 sollen 400 Tankstellen eingerichtet sein. Der Auf- und Ausbau einer LNG-Infrastruktur als alternativer Kraftstoff im Schwerlastverkehr wird durch Förderprojekte der Europäischen Union unterstützt. So entstehen im Projekt „Blue Corridors“ 14 LNG-Tankstellen entlang der europäischen Hauptverkehrsrouen, was einen ersten Schritt zur Etablierung des Kraftstoffes im Schwerlastverkehr darstellt. Des Weiteren bieten E-Fuels als Kraftstoffe der nächsten Generation die Chance auf klimaneutrale Verbrennungsmotoren. Auch wenn es sich dabei um einen mittel- bis langfristigen Lösungsansatz handelt, können sie die CO<sub>2</sub>-Emissionen im gesamten Fahrzeugbestand effektiv senken, nicht nur bei Neuzulassungen.

Der Verkehr ist keineswegs der alleinige, wohl aber der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen. Die bereits erzielten Effizienzgewinne wurden durch die Zunahme von Verkehrsaufkommen und weitere Faktoren überkompensiert: im Vergleich zu 1990 liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen aktuell auf einem höheren Niveau. Die Potenziale für eine stärkere Marktdurchdringung von klimaschonenden Antrieben sind enorm: Im Verkehrssektor machen aktuell Mineralölprodukte 94 Prozent der Energieträger aus, Strom und Erdgas gemeinsam zwei Prozent, Biokraftstoffe vier Prozent.

Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sieht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor von 40 bis 42 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber 1990 vor. Damit das gelingt, müssen alle technologischen Optionen systematisch genutzt werden. Innovative Antriebsformen sollen daher in einem breiten Mix zur Verfügung gestellt werden können. Auf diese Weise können die Ziele schneller erreicht werden. Sowohl die bereits auf dem Markt befindlichen Technologien, als auch solche, die kurz vor dem Marktdurchbruch stehen, sollen daher durch gezielte Anreize und den Abbau von gesetzlichen Einschränkungen gefördert werden.

Wir als NRW-Koalition setzen deshalb starke politische Signale und Rahmenbedingungen. Verbraucher und Unternehmen benötigen Planungssicherheit für den Einsatz innovativer Antriebstechnologien. Demgegenüber laufen die Steuervorteile für schadstoffarme, gasbetriebene Autos aus – für LPG Ende 2022 und für CNG ab 2026. Es liegt auf der Hand, dass die Zurücknahme von steuerlichen Anreizen die Attraktivität dieser Mobilitätsformen einschränkt.

Es ist Aufgabe der Wirtschaft, effiziente und von den Kunden akzeptierte Lösungen am Markt zu platzieren. Die Politik wird flankierend tätig. Eine stärkere staatliche Förderung des Aufbaus der Lade- und Tankinfrastruktur für innovative Antriebsarten, die sich bislang noch in der Markthochlaufphase befinden, ist sinnvoll. Hier gilt es, das Engagement und die wirtschaftlichen Aktivitäten der involvierten Unternehmen zu unterstützen. Für den flächendeckenden Aufbau von Ladesäulen, Erdgas- und Wasserstofftankstellen sind Anreize notwendig, bis der Betrieb sich wirtschaftlich selbstständig trägt. Die bestehenden Bundesprogramme müssen verstärkt und für Nordrhein-Westfalen genutzt werden. Zusätzlich sollte die Landesregierung eine Erweiterung des eigenen Förderprogrammportfolios prüfen.

Wegen des wachsenden Verkehrsaufkommens und des steigenden Mobilitätsbedürfnisses der Menschen muss die Politik Rahmenbedingungen setzen, um die Luft rein zu halten und die Anwohner in den besonders betroffenen Städten vor Luftschadstoffen zu schützen. Statt einseitig den Diesel als angeblichen Hauptverursacher zu verdammen und Fahrverbote zu fordern, setzt die NRW-Koalition auch auf die Förderung innovativer klima- und umweltfreundlicher Antriebe.

## II. Beschlussfassung

Der Landtag beauftragt die Landesregierung, insbesondere e-Mobilität und daneben weitere Antriebstechnologien zu unterstützen, indem sie

- prüft, welche flankierenden Maßnahmen zur stärkeren Marktdurchdringung von innovativen Antrieben ergriffen werden können;
- den Dialog mit der Wirtschaft intensiviert;
- verstärkt darauf hinwirkt, auch in ihrer eigenen Flotte im Regelfall den Einsatz von emissionsarmen Antriebstechnologien auszubauen;

- sich auf Bundesebene für eine Unterstützung der Forschungs- und Entwicklungsstandorte für innovative Antriebstechnik in Nordrhein-Westfalen einsetzt;
- die Erforschung synthetischer Kraftstoffe und der Brennstoffzellentechnologie stärkt;
- sich auf Bundesebene dafür einsetzt, die Steuervorteile für schadstoffarme, gasbetriebene Autos zu verlängern und
- sich gegenüber der Bundesregierung dafür einsetzt, dass diese den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für innovative Antriebsformen – insbesondere Elektromobilität, CNG/CBG/LNG sowie Wasserstoff – mit geeigneten Maßnahmen unterstützt.

Bodo Löttgen  
Matthias Kerkhoff  
Rainer Deppe  
Daniel Sieveke  
Bianca Winkelmann  
Henning Rehbaum  
Klaus Vossemer

und Fraktion

Christof Rasche  
Henning Höne  
Ralf Witzel  
Markus Diekhoff  
Ralph Bombis  
Bodo Middeldorf  
Dietmar Brockes

und Fraktion