

44. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz  
15. - 17. November 2019, Bielefeld

Antragsteller\*in: Tarek Al-Wazir (KV Offenbach-Stadt)

## Änderungsantrag zu V-09

### Von Zeile 163 bis 171:

Produktion von Wasserstoff kann deshalb langfristig nur erfolgen, wenn es gelingt, die Produktionskosten deutlich zu senken und eine wirksame CO<sub>2</sub>-Bepreisung einzuführen, die die fossilen Alternativen verteuert. Die zentrale Rolle spielen hier die Abgaben und Entgelte, die nicht nur aus diesem Grund dringend reformiert werden müssen. Ziel der Reform muss es sein, Erneuerbare günstiger und Fossile deutlich teurer zu machen. Das bedeutet, die Kosten für den Stromverbrauch zeitlich und lokal spezifisch deutlich abzusenken und somit die netzdienliche Produktion von Wasserstoff im Markt lukrativ zu machen. ~~Zudem helfen auch~~ ehrlichere Ehrlichere CO<sub>2</sub>-Preise für fossile Energieträger, die im Wettbewerb mit erneuerbarem Wasserstoff unlautere Vorteile genießen, da die Umweltschäden derzeit von der Allgemeinheit getragen werden, sind daher unabdingbar. Die Leidtragenden dieser Ungerechtigkeit sind zukünftige Generationen, die weder die Chance

## Begründung

Die Erzeugungskosten für erneuerbare E-Fuels liegen derzeit zwischen 3 und 4 Euro pro Liter. Der Rohölanteil an den Benzin- und Dieselpreisen liegt bei rund 0,50 Euro. In den optimistischsten Annahmen wird derzeit davon ausgegangen, dass eine hochskalierte E-Fuel-Produktion z.B. in Nordafrika langfristig nicht unter 1,20 Euro pro Liter Produktionskosten kommen wird. Grüner Wasserstoff und E-Fuels werden also nur marktfähig, wenn der CO<sub>2</sub>-Preis für Fossile massiv steigt.

Beimischungsquoten sind ebenfalls ein Weg, grünen Wasserstoff und E-Fuels in den Markt zu drücken. Hier ist darauf zu achten, diese nur dort einzusetzen, wo es auch langfristig keine technologischen Alternativen gibt. Das betrifft den kommerziellen Luftverkehr mit großen Flugzeugen und diverse Industrieprozesse. Eine hohe Beimischung für den Kfz-Verkehr hingegen würde den Übergang zur Elektromobilität verlangsamen und große Mengen binden, die klimapolitisch notwendigerweise im Luftverkehr und der Industrie eingesetzt werden müssen.

## weitere Antragsteller\*innen

Felix Beutler (KV Berlin-Lichtenberg); Daniela Wagner (KV Darmstadt); Karin Müller (KV Kassel-Stadt); Reiner Daams (KV Solingen); Jens Schabacher (KV Bremen-Mitte); Boris Mijatovic (KV Kassel-Stadt); Marcel Ernst (KV Göttingen); Inga Kretzschmar (KV Lippe); Jonas Wille (KV Darmstadt); Andreas Gernegroß (KV Salzland); Bettina Hoffmann (KV Schwalm-Eder); Kordula Schulz-Asche (KV Main-Taunus); Nicolás Lutzmann (KV Heidelberg); Bruno Jöbkes (KV Kleve); Theresa Theune (KV Berlin-Pankow); Christopher Kuhlmann (KV Mainz-Bingen); Stefanie Waldvogel (KV Dahme-Spreewald); Jens Deutschendorf (KV Waldeck-Frankenberg); Michael Knoll (KV Berlin-Pankow)