

Positionspapier des bft

Die soziale Antriebswende braucht Realismus, Technologievielfalt und Mittelstandskompetenz

1. Einleitung – Mobilität ist kein Privileg, sondern Voraussetzung für Teilhabe

Die SPD hat mit ihrem Konzept einer „sozialen Antriebswende“ ein Thema adressiert, das längst im Herzen der Gesellschaft angekommen ist, denn Mobilität entscheidet über Zugang zu Arbeit, Bildung, Gesundheit und sozialem Leben.

Diese Dimension verdient politische Aufmerksamkeit, ebenso wie die Menschen, die in Tankstellen, Werkstätten, Fuhrparks und Zulieferbetrieben tagtäglich dafür sorgen, dass dieses Land in Bewegung bleibt.

Doch so berechtigt der soziale Ansatz ist, so problematisch ist die Einseitigkeit des vorgeschlagenen Weges. Wer die Transformation ausschließlich über die batterieelektrische Mobilität definieren will, läuft Gefahr, soziale und wirtschaftliche Realitäten zu übersehen und das Vertrauen derjenigen zu verlieren, die die Wende tragen sollen.

Für den bft steht fest:

Eine sozial gerechte Antriebswende gelingt nur, wenn sie technologieoffen, wirtschaftlich tragfähig und mittelstandsfreundlich gestaltet wird. Sie braucht Elektroenergie **und** Moleküle, kein Entweder-oder, sondern ein Sowohl-als-auch.

2. Bewertung des SPD-Vorschlags – gute Absicht, zu schmaler Weg

2.1 Positiv zu würdigen:

- Der soziale Anspruch ist richtig: Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben.
- Das Bekenntnis zu einem europäischen Produktionsstandort stärkt die industriepolitische Perspektive.
- Mit Kaufprämie, Social Leasing und Batteriecheck greift die SPD reale Hemmnisse am Markt auf.

Diese Punkte zeigen, dass es den politischen Willen gibt, Menschen mit begrenztem Einkommen in der Transformation mitzunehmen. Das ist ein wichtiger Ansatz, der Respekt verdient.

2.2 Kritische Punkte

Doch die SPD verengt die soziale Antriebswende auf ein einziges technisches System und verkennt damit zentrale strukturelle, wirtschaftliche und ökologische Zusammenhänge:

- Technologische Einseitigkeit: Die Beschränkung auf batterieelektrische Fahrzeuge blendet das Potenzial CO₂-neutraler flüssiger Energieträger wie HVO, E-Fuels, Wasserstoff, vollständig aus. Dabei sind diese Technologien entscheidend, um Bestandsflotten und ländliche Regionen mitzunehmen.
- Soziale Schieflage: Mobilität darf nicht vom Ladeanschluss abhängen. Menschen im Schichtdienst, im ländlichen Raum oder ohne private Parkmöglichkeit brauchen realistische Alternativen.
- Wirtschaftliche Überforderung: Der Ruf nach einer verpflichtenden Ladeinfrastruktur an Tankstellen – der sogenannten „Zwangssäule“ – verkennt die Kosten- und Genehmigungsrealität mittelständischer Betreiber. Sechsstellige Investitionen pro Standort sind keine soziale Politik, sondern eine strukturelle Zumutung.
- Steuerliche Fehlsteuerung: Eine CO₂-Komponente in der Dienstwagenbesteuerung kann sinnvoll sein, aber nur, wenn sie technologieoffen ausgestaltet wird. Sonst wird ein CO₂-neutraler Verbrenner fiskalisch schlechter behandelt als ein Elektrofahrzeug mit Kohlestrom im Akku.

Die SPD öffnet mit ihrem Papier eine wichtige Debatte, aber sie führt sie nur auf halber Strecke.

3. Gesellschaftliche Realität – Mobilität ist Daseinsvorsorge

In Deutschland ist das Auto kein Statussymbol, sondern für viele Menschen ein alltägliches Werkzeug: für Pflegekräfte, Handwerkerinnen, Pendler und Familien. Gerade in der Fläche ersetzt Mobilität den Bus, der nicht fährt, und den Anschluss, der fehlt.

Tankstellen sichern diese Grundversorgung. Sie sind Energiepunkte, Dienstleister und Begegnungsorte zugleich. Eine Politik, die diese Strukturen überfordert oder ignoriert, gefährdet nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Versorgungsgerechtigkeit. Soziale Mobilität bedeutet, dass jeder Mensch unabhängig von Einkommen, Wohnort und Ladeanschluss klimaneutral fahren kann. Und zwar mit dem Antrieb, der in seiner Lebenswirklichkeit funktioniert.

4. Industriepolitische Perspektive – Mittelstand als Rückgrat der Wende

Die Energiewende wird nicht in Konzernzentralen entschieden, sondern auf Höfen, Werkstätten und Tankstellenplätzen. Mehr als 2.800 bft-Standorte sichern heute die Versorgung, zunehmend mit alternativen Kraftstoffen wie HVO100, eFuels oder Wasserstoff. Doch jeder Fortschritt braucht verlässliche Rahmenbedingungen, keine Zwangsinstrumente.

Die **Internationale Energieagentur (IEA)** unterstreicht in ihrem aktuellen Bericht „*Delivering Sustainable Fuels – Pathways to 2035*“:

„Sustainable fuels complement electrification and are particularly important for sectors that remain dependent on fuel-based solutions such as road transport and industry.“

Bis 2035 könnte sich die Nutzung nachhaltiger flüssiger und gasförmiger Kraftstoffe vervierfachen, bei gleichzeitiger Stärkung von Energieversorgung, Klimaschutz und ländlicher Wertschöpfung.

Diese Erkenntnis ist ein globaler Realitätscheck: Wer die Transformation erfolgreich gestalten will, darf keine Technologie ausschließen, sondern muss alle marktreifen Lösungen aktiv ermöglichen. Das ist ökologisch sinnvoll, ökonomisch rational und sozial gerecht.

5. Handlungsempfehlungen des bft

- Technologieoffenheit als Leitprinzip:
Die soziale Antriebswende braucht einen Instrumentenkasten, keinen Tunnelblick. Förderprogramme und Prämien müssen alle Antriebe einschließen, die nachweislich CO₂-neutral betrieben werden können, ganz gleich, ob elektrisch, molekular oder hybrid.
- Wirtschaftlichkeit vor Zwang:
Kein Mittelständler darf per Gesetz gezwungen werden, in Infrastruktur investieren, die sich betriebswirtschaftlich nicht tragen kann. Keine Verpflichtung zur Errichtung von Ladesäulen an Tankstellen, sondern gezielte Förderung dort, wo Nachfrage besteht. Es braucht vereinfachte Förderverfahren, die besonders für kleine Betreiber bürokratiearm ausgestaltet sind.
- Gerechte steuerliche Rahmen:
Die Dienstwagenbesteuerung muss den tatsächlichen CO₂-Fußabdruck abbilden – nicht den Antriebstyp. Gleichstellung CO₂-neutraler Kraftstoffe mit batterieelektrischen Lösungen.
- Mobilität in der Fläche sichern:
Tankstellen sind Daseinsvorsorge – Orte sozialer Infrastruktur. Förderpolitiken müssen auch Versorgungspunkte in ländlichen Räumen stärken, nicht nur urbane Ladeparks.
- Vertrauen durch Transparenz:
Einführung einer einheitlichen Umwelt- und Herkunftskennzeichnung für alle Kraftstoffe an der Zapfsäule – einfach, nachvollziehbar, europaweit vergleichbar.
- Europäische Wertschöpfung stärken:
Förderung europäischer Produktionskapazitäten für nachhaltige Kraftstoffe, um Importabhängigkeiten zu reduzieren und Beschäftigung in Europa zu sichern.

6. Fazit – Soziale Gerechtigkeit braucht Vielfalt, nicht Verbote

Die SPD hat recht: Mobilität ist eine soziale Frage. Aber sie lässt sich nicht mit einer einzigen Technologie beantworten. Soziale Gerechtigkeit entsteht durch Wahlfreiheit, Versorgungssicherheit und verlässliche Rahmenbedingungen.

Eine echte soziale Antriebswende braucht:

- Technologieoffenheit statt Monokultur,
- Mittelstandsförderung statt Bürokratie,
- Realismus statt Symbolpolitik.

Nur, wenn Elektronen und Moleküle gemeinsam wirken, wird aus der Antriebswende ein gesamtgesellschaftlicher Erfolg in ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht. Der bft steht bereit, diesen Weg konstruktiv mitzugestalten: als Stimme des Mittelstands, als Partner der Politik und als Garant verlässlicher Energieversorgung in ganz Deutschland.

Berlin, 30. Oktober 2025