

Antrag

Hannover, den 15.10.2019

Fraktion der FDP

Jetzt auf alternative Kraftstoffe statt nur auf alternative Antriebe setzen - die klimaneutrale Mobilitätswende kann sofort beginnen statt in 10, 20 oder 30 Jahren!

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Im Rahmen der Debatte um ein Klimaschutzgesetz für Niedersachsen hat sich die Landesregierung zu einer Vorbildfunktion bekannt und für den eigenen Fuhrpark eine Quote für E-Autos angekündigt (HAZ vom 15.08.2019). Allerdings hat die Landesregierung ermittelt, dass lediglich 120 der 7 169 Fahrzeuge des eigenen Fuhrparks für eine Umstellung auf einen reinen Batterieantrieb geeignet sind (Drs. 18/3374, 21.03.2019).

Daneben gibt es bereits heute Kraftstoffe, die synthetisch oder durch Hydrierung von biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt werden und beim Einsatz in einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes führen. So bietet die Volkswagen AG seit 2018 für ihre Mitarbeiter in den Standorten Wolfsburg und Salzgitter den Kraftstoff „R33 blue Diesel“ an (<https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2019/01/protecting-the-environment--right-now.html>), der bereits in einem langfristigen Test in Coburg öffentlich getestet wurde. Dieser Kraftstoff entspricht der Dieselnorm DIN EN 590 und erfüllt alle Kriterien, um als Serienkraftstoff ohne weitere Auflagen eingesetzt zu werden. Der Einsatz dieses oder ähnlicher Kraftstoffe ist heute bereits möglich und führt dazu, dass der tatsächliche CO₂-Ausstoß der vorhandenen Fahrzeuge unter dem für rein batteriebetriebene Fahrzeuge angenommenen Wert liegt.

Der Landtag stellt fest,

- dass erneuerbare oder synthetisch strombasierte Kraftstoffe heute schon den Ausstoß an CO₂ und Luftschadstoffen im Verkehrssektor wirksam reduzieren können,
- dass der Anteil erneuerbaren Kraftstoffe an konventionellen Kraftstoffen erhöht werden kann und somit der Effekt für den Klimaschutz effektiv und berechenbar gesteuert werden kann,
- dass die Markteinführung von nachhaltigen regenerativen Kraftstoffen keinen Auf- oder Umbau von Infrastrukturen erfordert, sondern bestehende Systeme genutzt werden können,
- dass erneuerbare Kraftstoffe, hergestellt auf der Basis europäisch produzierter Pflanzenöle, regional, nachhaltig, klimaschonend sowie sinnvoll für die heimische Landwirtschaft sind,
- dass der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe mit der aktuellen und auch der zukünftigen Fahrzeugflotte in Deutschland möglich ist und keinen Flottentausch durch Kaufprämien erforderlich macht,
- dass die erneuerbaren Kraftstoffe den einschlägigen Kraftstoffnormen entsprechen und es daher zu keinen Wertverlusten bei den aktuellen Kraftfahrzeugen kommt,
- dass die Einführung oder Beimischung erneuerbarer Kraftstoffe volkswirtschaftlich sinnvoll ist und den Menschen im ländlichen Raum, den Pendlern sowie dem ÖPNV und dem Güterkraftverkehr dienlich ist.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich bei der Anpassung der 10. BImSchV in der Art einzusetzen, dass paraffinische Kraftstoffe aus Synthese oder Hydrierungsverfahren durch die Aufnahme in die 10. BImSchV flächendeckend zur Verfügung gestellt werden können, damit das Emissionsminderungspotenzial dieser Kraftstoffe genutzt werden kann,
2. sich zeitnah und intensiv für den Abbau von Markthindernissen für E-Fuels zu engagieren,
3. den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe für die Flotte des Landesfuhrparks vorzuschreiben, die zu einem um mindestens 20 % reduzierten Ausstoß von CO₂ beim Landesfuhrpark führen und damit ab sofort den theoretischen Klimavorteil von E-Autos ab dem 01.01.2020 erreichen,
4. die Umstellung von Fahrzeugen auf einen rein batteriebetriebenen Antrieb nur in den Fällen vorzunehmen, in denen sie aufgrund des prognostizierten Einsatzgebietes einen Vorteil zu einem Kfz mit Verbrennungsmotor und erneuerbaren Kraftstoffen bietet,
5. aus Gründen der Vorbildfunktion der Landesregierung für Klimaschutzmaßnahmen und in Anlehnung an die Initiative „Energiewende im Verkehr“ die Dienstfahrzeuge des Ministerpräsidenten, der Ministerinnen und Minister sowie sämtlicher Staatssekretärinnen und Staatssekretäre mit der maximal möglichen Beimischungsmenge von E-Fuels zu betanken, damit diese Dienstfahrzeuge nahezu klimaneutral genutzt werden können.

Begründung

Klimaschutz ist eine globale Aufgabe und besteht in der aktiven Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasemissionen sowie der Senkung der CO₂-/THG-Konzentration in der Atmosphäre. Der Klimaschutz im Verkehrssektor besteht nicht darin, einer mobilen und weltoffenen Volkswirtschaft Vorgaben zum Mobilitätsverhalten zu machen und unter dem Einsatz von Steuermitteln („Ladenhüter Elektroauto-Prämie - Käufer halten sich zurück“, dpa, 02.07.2018) Fehlanreize zu setzen. Das bisherige Vorgehen in Deutschland in Sachen Klimaschutz vermittelt das Bild von Aktionismus gepaart mit Planlosigkeit.

Die verlautbarten Ziele sind bisher nicht erreicht, und auch das Erreichen der aktuellen Zielvorgaben ist ungewiss. Das was bisher erzielt worden ist, ist Verunsicherung und Skepsis bei Verbrauchern und Herstellern, denn an „den Elektroautos scheiden sich die Geister“ („Ist das die Zukunft?“, HAZ, 12.09.2019).

Die kritischen Stimmen bezüglich der Energie- wie auch der Mobilitätswende in Deutschland müssen ernst genommen werden. Beiträge mit Überschriften wie „Energiewende scheitert bereits am Machbaren“ (*Welt*, 29.08.2019) oder „VW und die E-Wette“ (*Braunschweiger Zeitung*, 12.09.2019) sind Warnung genug. Das Erfordernis der Gegenwart ist es, jetzt für die unterschiedlichsten Mobilitätsanforderungen der kommenden Jahrzehnte klimaneutrale Lösungen zu finden oder zu entwickeln. Hierbei ist das messbare Resultat für unser Klima wichtiger als die Überprägung unserer Gesellschaft mit einem ideologischen Leitbild.

Weltweit werden jährlich ca. 36 Milliarden Tonnen CO₂ durch verschiedene, vorwiegend menschliche Quellen emittiert. Mit dem Beginn der Industrialisierung stieg die CO₂-Konzentration in der Atmosphäre von 280 parts per million (ppm) auf aktuell (Mai 2019) 415 ppm; der höchste je gemessene Wert in unserer Atmosphäre!

Einen großen Anteil am weltweiten Ausstoß von CO₂ hat der Verkehrssektor, also der Personen- und Güterverkehr. In Deutschland fallen rund 25 % des Primärenergieverbrauchs auf den Verkehrssektor. Diese 25 % teilen sich in 70 % Personenverkehr und 30 % Güterverkehr auf. Während der Straßen- und Luftverkehr zugenommen hat, ist der Primärenergieverbrauch im Schienenverkehr und in der Binnenschifffahrt eher rückläufig (<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#textpart-2>). Laut dem Umweltbundesamt betragen die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen in Deutschland im Jahr 2017 rund 168 Millionen Tonnen. Allein im Straßenverkehr (Personen- und Güterverkehr) wurden 2017 über 70 Millionen Liter Kraftstoffe verbraucht. Derzeit stellen konventionelle/fossile Kraftstoffe den bedeutendsten Energieträ-

ger im Verkehrssektor dar. Dies kann durch den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe und zugunsten des Klimas und der Umwelt sofort geändert werden.

Zu diesen erneuerbaren Kraftstoffen (E-Fuels) zählen Biodiesel, Bioethanol, Biomethan und Pflanzenöle. Die Verfügbarkeit dieser erneuerbaren Kraftstoffe ist seit über 20 Jahren gegeben, doch beträgt der Anteil am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor weniger als 6 %. Und dies obwohl die E-Fuels aus erneuerbaren Rohstoffen und mit erneuerbarer Energie (elektrischer Strom) hergestellt werden und die Treibhausgasemissionen um bis zu 90 % und mehr, je nach Beimischung, reduzieren können. Damit können die erneuerbaren Kraftstoffe unmittelbar und ohne den kostenintensiven Aus- und Aufbau einer Ladeinfrastruktur sowie unter Nutzung des vorhandenen Tankstellennetzes und mit der auf der Straße befindlichen Flotte genutzt werden.

Ein proaktiver und wirksamer Klimaschutz im Verkehrssektor ist heute schon durch den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen möglich! Statt auf das ungewisse Potenzial der batterie- und brennstoffzellenbasierten Elektromobilität zu warten, kann die Landesregierung ihre selbstgesteckten Ansprüche und Ziele an eine nachhaltige Senkung des Ausstoßes von Treibhausgasen im Verkehrssektor heute schon heben. Die Fragestellung „Ab wann fahren E-Autos klimafreundlicher?“ (HAZ, 12.09.2019) wird wie folgt beantwortet: Beim vorherrschenden Strommix in Deutschland und Berücksichtigung der Gesamttreibhausgasbilanz fährt ein E-Auto nie klimafreundlicher als ein Wasserstoff- oder Erdgas-Auto. Ein E-Auto ist im Verhältnis zum Diesel-Auto mit aktuell 7 % Biodiesel-Anteil erst ab 219 000 km Laufleistung klimafreundlicher. Ein E-Auto ist im Verhältnis zum Benzin-Auto mit aktuell 5 % Bioethanol-Anteil erst ab 127 500 km klimafreundlicher.

Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Jahresfahrleistung je Pkw in Höhe von 13 727 km (https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/verkehr_in_kilometern_node.html) ergibt sich, dass Diesel-Autos mit aktuell 7 % Biodiesel-Anteil fast 16 Jahre fahren können, bis das E-Auto seinen vermeintlichen Vorteil ausspielen kann. Ein Benzin-Auto mit aktuell 5 % Bioethanol-Anteil kann über neun Jahre klimafreundlicher als ein E-Auto betrieben werden. Wenn nun der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe (E-Fuels) bei den konventionellen Kraftstoffen (Diesel und Benzin) erhöht wird, verschiebt sich die Klimafreundlichkeit von E-Autos deutlich ins Negative und macht in Bezug auf die durchschnittliche Lebensdauer eines Pkws keinen Sinn mehr. Ein E-Auto ist nur klimafreundlicher, wenn es mit 100 % regenerativem elektrischem Strom geladen und betrieben wird. Dass 30, 40 oder 50 Millionen E-Autos - der aktuelle Pkw-Fahrzeugbestand in Deutschland beträgt 49 955 56 Kraftfahrzeuge - täglich mit 100 % regenerativem elektrischem Strom geladen werden können, ist derzeit und für die Zukunft nicht absehbar. Der aktuelle Strombedarf in Deutschland wird lediglich zu einem Drittel aus erneuerbaren Quellen abgedeckt. Der Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch ist deutlich unter 15 %.

Die Verwendung des in Deutschland erzeugten und verwendeten regenerativen elektrischen Stroms kann, in Bezug auf die Wirkung für den Klimaschutz, besser als im Verkehrssektor Anwendung finden. Der erneuerbare elektrische Strom sollte besser zur Reduzierung der konventionellen Stromerzeugung durch Braun- und Steinkohle eingesetzt werden und die echten elektrischen Bedarfe wie Licht, Wärme, Kälte und Kommunikation und vieles mehr bedienen. Auch die bereits vorhandene elektrische Mobilität (Eisenbahnen, U-, S- und Straßenbahnen, E-Bikes, E-Roller usw.) kann nachhaltiger gestaltet werden.

In Deutschland sind aktuell über 56 Millionen Kraftfahrzeuge (Krafträder, Pkw, Lkw, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Kraftomnibusse) zugelassen. Davon werden 31 Millionen Pkw mit Benzin und rund 15 Millionen Pkw mit Diesel angetrieben. Der Diesel-Anteil bei Omnibussen (80 519) und Lkws (3 149 263) liegt deutlich über 90 %. Derzeit gibt es aber auch ca. 83 000 Elektro-Autos, 228 E-Kraftomnibusse und 17 598 Elektro-Lkw in Deutschland, die ihre benötigte Antriebsenergie mit dem Strommix in Deutschland abdecken. Das heißt, dass die E-Kraftfahrzeuge derzeit zu über 60 % ihrer Antriebsenergie aus Braun- und Steinkohle, Erdgas und Kernenergie gewinnen. In Summe fällt in Deutschland eine Jahresfahrleistung aller Kraftfahrzeuge von mehr als 730 Millionen Kilometern an.

Vor dem Hintergrund der reinen Zulassungszahlen, der Skepsis von Verbrauchern, Händlern und Herstellern gegenüber E-Autos und der Schwierigkeit, ausreichend regenerativen elektrischen Strom für Millionen von Kraftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen, ist ein anderer Weg für eine klimafreundliche, nachhaltige, bezahlbare und verlässliche Mobilität erforderlich. Der Einsatz von

E-Fuels, also regenerativ erzeugten Kraftstoffen aus Reststoffen und Pflanzenöl mit genormten Eigenschaften für die Beimischung zu Benzin und Diesel, ist ein geeigneter Weg, die Klimaschutzeffekte, die mit den elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen zu ermöglichen wären, sofort zu realisieren. Die Vorteile liegen hierbei auf der Hand. Statt aufwendig, „menschenverachtend und umweltschädigend“ (<https://www.zdf.de/nachrichten/heute/scheinbar-saubere-elektromobilitaet-100.html>) Rohstoffe (Kobalt, Nickel, Lithium etc.) aus aller Welt für die energieintensive Herstellung schwerer Batteriesysteme aufzuwenden, liegt die Verwendung biologischer Reststoffe und Pflanzenöle - im Idealfall Pflanzenöle produziert durch die heimische Landwirtschaft unter Verwendung regenerativer Energien - näher.

Der Klimaschutzeffekt sowie weitere wichtige Aspekte für ein nachhaltiges Handeln und Wirtschaften sind durch die Verwendung von E-Fuels schneller, größer und bei weniger Aufwand unmittelbar realisierbar.

Christian Grascha
Parlamentarischer Geschäftsführer

(Verteilt am 16.10.2019)