

Antrag

der Abgeordneten Dirk Becker, Ulrich Kelber, Gerd Bollmann, Marco Bülow, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Oliver Kaczmarek, Dr. Bärbel Kofler, Ute Kumpf, Dr. Matthias Miersch, Thomas Oppermann, Frank Schwabe, Ute Vogt, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Biomethan im Verkehrssektor fördern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Biomasse ist mit einem Anteil von 70 Prozent der größte und gleichzeitig vielseitigste Energieträger unter den erneuerbaren Energien: Sie wird sowohl im Verkehrs- als auch im Strom- und Wärmebereich eingesetzt. Bei der Biomasseproduktion treten jedoch in einigen Regionen Deutschlands Nutzungskonkurrenzen zwischen den verschiedenen energetischen Verwendungswegen und der Nahrungsmittelproduktion auf. Dem Anbau von Nahrungsmitteln muss nach wie vor Vorrang vor der energetischen Verwendung eingeräumt werden. Bei der Energieerzeugung aus Biomasse muss sichergestellt sein, dass die Substrate aus nachhaltigem Anbau stammen. Ein großes Potenzial liegt darüber hinaus in den Abfall-, Rest- und Koppelprodukten. Sie sollten vermehrt und in Kaskadennutzung eingesetzt werden, um eine hoch effiziente Verarbeitung der wertvollen Stoffe zu gewährleisten.

Darüber hinaus sind die Förderinstrumente in den drei Energiesektoren Wärme, Strom und Kraftstoffe zu harmonisieren. Wichtigste politische Entscheidungskriterien hinsichtlich der Verwendung in den einzelnen Energiesektoren sind die effiziente Nutzung des begrenzten Flächenpotenzials, die energetisch effizienteste Nutzung und der CO₂-Reduktionsbeitrag der einzelnen Biomasseprodukte.

Nach den im Integrierten Energie- und Klimaprogramm (IEKP) der Bundesregierung festgelegten Zielen zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes wurde in der Novelle der Gasnetzzugangsverordnung (GasNZV) eine Einspeisemenge von Biomethan in das Erdgasnetz von jährlich 6 Milliarden Kubikmeter bis 2020 und 10 Milliarden Kubikmeter jährlich bis 2030 angestrebt. Bislang liegen die tatsächlichen Einspeisemengen weit hinter den formulierten Zielen zurück. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die mangelnde Nachfrage nach Biomethan. Es gilt also Maßnahmen zu ergreifen, um die Absatzmärkte für Biomethan zu beleben.

Nach der gekoppelten Verwendung bei der Strom- und Wärmeerzeugung ist die Nutzung von Biomethan als Kraftstoff besonders effizient und bietet erhebliche CO₂-Reduktionspotenziale. Im Individual- und Güterverkehr schneidet Biomethan im Vergleich zu flüssigen, biogenen Kraftstoffen hinsichtlich des Energieertrags und des CO₂-Reduktionspotenzials merklich besser ab. Beim Einsatz

eines Hektars an Ackerfläche zur Produktion von flüssigen bzw. gasförmigen, biogenen Kraftstoffen kann ein mit Biomethan betriebener Pkw im Vergleich zu einem mit Bioethanol betriebenen Fahrzeug eine rund dreimal so lange Strecke zurücklegen (vgl. Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e. V.). Ähnlich günstige Werte werden bei den Treibhausgasemissionen (Well-to-Wheel, WTW) erreicht: Während ein mit flüssigen Biokraftstoffen betriebener Pkw zwischen 111 (Bioethanol) und 95 (Biodiesel) Gramm CO₂ äq/km ausstößt, können die Emissionen eines mit Biomethan betriebenen Fahrzeuges auf bis zu 5 Gramm CO₂ äq/km gesenkt werden (Biomethan aus Mist, vgl. dena, Erdgas und Biomethan im künftigen Kraftstoffmix). Der vermehrte Einsatz von Biomethan im Verkehrssektor kann also einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Obwohl nachhaltig erzeugtes Biomethan ein sehr hohes CO₂-Einsparpotenzial aufweist, die Fahrzeugtechnik ausgereift und die Unterhaltung eines mit Biomethan und Erdgas betriebenen Fahrzeuges kostengünstiger ist als eines mit einem herkömmlichem Motor, fuhren Ende 2009 nur 85 000 der insgesamt rund 50 Millionen Fahrzeuge mit Erdgas und beigemischt Biomethan. Der Anteil des Erdgas-Biomethanmix am Kraftstoffverbrauch liegt bei lediglich ca. 0,3 Prozent. Theoretisch könnten sämtliche Erdgasfahrzeuge bis 2020 mit reinem Biomethan betrieben werden, bislang geht die Beimischung von Biomethan an Erdgastankstellen jedoch nur schleppend voran. Es ist daher nötig, gezielte Anreize zur Nachfrageerhöhung zu setzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf, zur Förderung von Biomethan als Kraftstoff im Verkehrssektor

- die Preisauszeichnung aller Kraftstoffarten an Tankstellen von Kilogramm auf Kilowattstunden umzustellen. Dazu bedarf es einer Novelle des Eichgesetzes dahingehend, dass auch der Energiegehalt verbindlich geeicht messbar ist. Somit kann der Endverbraucher die Erdgas- bzw. Biomethanpreise direkt mit anderen Kraftstoffarten vergleichen;
- spätestens im Rahmen der für 2011 angekündigten Fortschreibung der Kraftstoffstrategie der Bundesregierung sicherzustellen, dass Biomethan ab 2016 mit Erdgas (Compressed Natural Gas – CNG) als Kraftstoff steuerlich mindestens gleichgestellt wird;
- die künftige Energiebesteuerung des höhere Schadstoffwerte als Erdgas aufweisenden Flüssiggases (Liquified Petroleum Gas – LPG) zu prüfen;
- eine Verpflichtung einzuführen, wonach bei der Auszeichnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen (Energie label) auch die Gesamtbilanz des Kraftstoffs aufgeführt werden muss;
- eine Verdopplung des Anrechnungsfaktors im Biokraftstoffquotengesetz bis 2015 einzuführen, um der besseren Klimabilanz von Biomethan Rechnung zu tragen;
- die ertragsteuerliche Berücksichtigung der Fahrzeugnutzung zu überdenken. Die Besteuerung des privaten Nutzungsanteils von Dienstwagen und der Betriebsausgabenabzug von Firmenwagen sind stärker an ökologischen Gesichtspunkten auszurichten;
- die spezifischen Belange von Biomethan als Kraftstoff in der deutschen Umsetzung der EU-Richtlinie 2009/33/EG für die Beschaffung von sauberen Fahrzeugen zu berücksichtigen, zum Beispiel durch die Anrechnung der Gesamtbilanz von Biokraftstoffen in der Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht;

- Anreize für Automobilhersteller zu schaffen, um Fahrzeuge mit Biomethan zu vermarkten, beispielsweise durch Anrechnung auf den Flottendurchschnitt für CO₂-Emissionen;
- Maßnahmen zu ergreifen, um den Anteil von Biomethan in Erdgastankstellen zu erhöhen;
- eine Informationskampagne über die Klimafreundlichkeit von biomethanbetriebenen Fahrzeugen zu starten.

Berlin, den 9. November 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

