

Antrag

der Abgeordneten Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Ute Koczy, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schlechte Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen aus Teersanden bei der Umsetzung der Kraftstoffqualitätsrichtlinie berücksichtigen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bei der Gewinnung von Kraftstoffen aus Teersanden wird unter einem extrem hohen Energieaufwand Bitumen („Erdpech“) aus einem Sandgemisch gewaschen. Dieser aufwändige Prozess führt dazu, dass die Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen aus Teersanden schlechter ausfällt, als bei konventionell gewonnenem Rohöl. Neben der schlechten Treibhausgasbilanz geht die Förderung von Teersanden auch mit einer erheblichen Wasser-, Boden- und Luftverschmutzung sowie einer massiven Zerstörung von Wäldern und Mooren einher. Die größten Weltreserven von Teersanden befinden sich in Kanada. In der Provinz Alberta sind für die Gewinnung von Teersanden nach Angaben von Umweltverbänden bereits 80 000 km² Waldfläche vernichtet worden, was der Größe Schottlands entspricht. Auch in anderen Regionen der Welt, zum Beispiel in Venezuela, Madagaskar, der Republik Kongo und Russland, gibt es Teersandprojekte bzw. Pläne, Erdöl aus Teersanden zu fördern.

Die schlechte Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen aus Teersanden ist gegenwärtig auch Gegenstand der Beratungen in Brüssel zur Umsetzung von Artikel 7a der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Qualität von Kraftstoffen (2009/30/EG), die seit dem 23. April 2009 in Kraft ist. Artikel 7a der sogenannten Kraftstoffqualitätsrichtlinie verpflichtet die Kraftstoffanbieter in der EU dazu, die Lebenszyklustreibhausgasemissionen der von ihnen gelieferten Kraftstoffe zwischen 2010 und 2020 um 6 Prozent zu senken. Auf diese Weise soll der Treibstoffsektor seinen Beitrag dazu leisten, das Ziel der Europäischen Union zu erfüllen, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 20 Prozent zu senken.

Die Europäische Kommission hat den nationalen Regierungen am 4. Oktober 2011 einen Vorschlag für die Berechnung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen fossiler Treibstoffe vorgelegt. Dieser Vorschlag sieht u. a. vor, die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen auf der Basis des zugrundeliegenden Rohstoffs („Feedstock“) vorzunehmen. Nach dem Vorschlag der Kommission würde dabei Benzin aus konventionell gewonnenem Öl mit einer Treibhausgasbilanz von 87,5 Gramm CO₂eq pro Megajoule

(gCO₂eq/MJ) in die Bilanzen der Kraftstoffanbieter einfließen, während zum Beispiel Benzin aus Ölschiefer mit einer Treibhausgasintensität von 131,3 gCO₂eq/MJ bewertet würde. Benzin aus Teersanden wiese eine Treibhausgasbilanz von 107 gCO₂eq/MJ auf. Der Vorschlag berücksichtigt alle gängigen konventionellen und unkonventionellen Ausgangsstoffe, unabhängig davon, ob die entsprechenden Kraftstoffe in der EU vertrieben werden. Dieser Vorschlag der Europäischen Kommission ist jedoch umstritten und droht von interessierter Seite blockiert zu werden.

Die Berücksichtigung des Rohstoffs („Feedstock“) ist ein logischer und notwendiger Schritt, um eines der wichtigsten Ziele der Kraftstoffqualitätsrichtlinie, nämlich eine faktische Reduktion der Treibhausgase, zu erreichen. Ein allgemeiner Wert für Benzin, zum Beispiel 87,5 gCO₂eq/MJ, würde nicht der Realität entsprechen, auch wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur geringe Mengen an Teersandprodukten nach Europa eingeführt werden. Gerade im Falle steigender Importe von Teersandprodukten würde die Bilanz der Kraftstoffanbieter erheblich verzerrt werden. Deutschland sollte als selbsternannter Vorreiter beim Klimaschutz daher für eine nach der Produktherkunft differenzierte Ausweisung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen bei der Umsetzung von Artikel 7a der Kraftstoffqualitätsrichtlinie eintreten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den von der Europäischen Kommission vorgelegten Entwurf zur Konkretisierung der Regelungen von Artikel 7a der Kraftstoffqualitätsrichtlinie zu unterstützen, und dabei für eine differenzierte Betrachtung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen von Kraftstoffen einzutreten,
- insbesondere die Unterscheidung zwischen Benzin und Diesel aus konventionellen Quellen (Rohöl) und unkonventionellen Quellen (Gas, Kohle, Teersand und Ölschiefer) zu unterstützen.

Berlin, den 29. November 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion