

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Stefan Wirtz (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung

GtL - Diesel aus Erdgas

Anfrage des Abgeordneten Stefan Wirtz (AfD), eingegangen am 22.10.2018 - Drs. 18/1927
an die Staatskanzlei übersandt am 24.10.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 23.11.2018

Vorbemerkung des Abgeordneten

Der synthetische Diesel, kurz GtL (Gas-to-Liquids), wird in Katar aus Erdgas mithilfe von Sonnenenergie im regulären Betrieb hergestellt und auf üblichen Vertriebswegen vermarktet. Im Fischer-Tropsch-Verfahren werden hierbei Kohlenwasserstoffprodukte aus Erdgas gewonnen und dann per Schiff wie herkömmliches Erdöl an den Zielort verschifft.

GtL kann nach verschiedenen Angaben einen bis zu 25 % geringeren Ausstoß an Stickoxiden und Feinstaub im Vergleich zu herkömmlichem Diesel aufweisen. Weiterhin enthält GtL keine Bestandteile wie Schwefel, Metalle und Aromaten. Zudem wird bei der Verbrennung weniger CO₂ ausgestoßen.

Dieselmotoren können mit GtL betankt werden, ohne dass etwas in der bestehenden Motorentechnik der Kraftfahrzeuge geändert werden muss, Anpassungen verbessern aber die Abgaswerte zusätzlich.

Zurzeit steht GtL nur registrierten Kunden zur Verfügung. Damit auch Privatkunden synthetischen Diesel tanken können, muss die Bundesimmissionsschutzverordnung in Deutschland um die europäische Kraftstoffnorm EN 15940 ergänzt werden. In einigen europäischen Ländern wird GtL bereits in unterschiedlichen Bereichen eingesetzt. So wird GtL in den Niederlanden z. B. bei Nahverkehrsbussen und bei Touristenbooten eingesetzt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Ziel der Landesregierung ist es, den Ausstoß von Treibhausgasen und Schadstoffen im Verkehrssektor nachhaltig zu senken. Langfristig bietet dafür die batterie- und die brennstoffzellenbasierte Elektromobilität großes Potenzial, zur Senkung der Belastungen aus dem Straßenverkehr beizutragen. Neben Strom als Energieträger wird auch elektrolytisch mit Strom aus regenerativen Quellen erzeugter Wasserstoff dafür zum Einsatz kommen. Zugleich werden auch mithilfe von Power-to-X-Techniken erzeugte synthetische gasförmige und flüssige Kraftstoffe eine nicht unbedeutende Rolle spielen. Bis dahin bietet der Einsatz von zugelassenen sowie normkonformen gasförmigen und mithilfe von erneuerbaren Energien hergestellten flüssigen Kraftstoffen schon heute Potenzial zur Senkung des Treibhausgasausstoßes. Weitere Potenziale zur Treibhausgasreduzierung bieten der Einsatz von erneuerbaren Energien, beispielsweise sogenanntem grünem Wasserstoff im Raffinerieprozess oder die Beimengung von biogenen Kraftstoffen.

Die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) enthält insbesondere Regelungen zur Auszeichnung von Kraftstoffen, der Bekanntmachung der verwendbaren Kraftstoffe für Verbraucher sowie die in Bezug genommenen Kraftstoffnormen.

Die anstehende Umsetzung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe macht eine Anpassung der 10. BImSchV erforderlich. Hierbei wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass Möglichkeiten zur Reduzierung des Treibhausgasausstoßes und des Schadstoffausstoßes genutzt werden können.

- 1. Setzt sich die Landesregierung dafür ein, die Bundesimmissionsschutzverordnung um die europäische Kraftstoffnorm EN 15940 zu ergänzen, damit GtL in Deutschland auch von Privatkunden genutzt werden kann?**

Im Rahmen der anstehenden Novellierung der 10. BImSchV wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass der GtL-Kraftstoff Berücksichtigung findet.

- 2. Gibt es seitens der Landesregierung Überlegungen, im ÖPNV von niedersächsischen Städten, insbesondere in den vier Städten, in denen vergangenes Jahr der Stickoxidgrenzwert überschritten wurde, die Kommunen bzw. die Anteilseigner der Nahverkehrsbetriebe auf den möglichen und schadstoffärmeren Einsatz von GtL in Buslinien oder kommunalen Versorgungsfahrzeugen hinzuweisen, und wenn nein, warum nicht?**

Ziel der Landesregierung ist es, durch ein hochwertiges Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, das mit umweltfreundlichen Fahrzeugen erbracht wird, die Schadstoffbelastungen des Mobilitätssektors zu minimieren. Zukunftsweisend für die Antriebstechnik der Fahrzeuge sind dabei besonders alternative und erneuerbare Energieformen, weshalb die Landesregierung auch eine besondere Förderung bei der Beschaffung von Nahverkehrsbussen mit Elektro-, Hybrid- oder Erdgasantrieb gewährt.

Synthetischer Diesel, der nach der GtL-Technologie hergestellt wird, basiert in der Regel auf fossilen, nicht erneuerbaren Rohstoffen. Insbesondere durch die Prozessabläufe bei Rohstoffgewinnung, Herstellung und Transport bis zur Tankstelle weist GtL bezogen auf die Treibhausgasemissionen eine ungünstige Ökobilanz aus.

Eine generelle Empfehlung für den Einsatz von GtL in Nahverkehrsbussen kann aus diesen Gründen nicht ausgesprochen werden. Ob der Einsatz von GtL gegebenenfalls als Brückentechnologie im Einzelfall sinnvoll ist, kann nur unter Abwägung der erläuterten Randbedingungen entschieden werden. In den Luftreinhalteplänen der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen niedersächsischen Städte ist der Einsatz von GtL in Dieseln und kommunalen Versorgungsfahrzeugen bislang nicht vorgesehen.

- 3. Gibt es seitens der Landesregierung Überlegungen, bei Bussen, die in besonders stark mit Stickoxiden und Feinstaub belasteten Straßen fahren, GtL einsetzen zu lassen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- 4. Wie steht die Landesregierung zur steuerlichen Begünstigung von GtL?**

Die Besteuerung von Kraftstoff unterliegt der Energiesteuer. Die Energiesteuereinnahmen fließen in den Bundeshaushalt. Die Verwaltung der Energiesteuer erfolgt durch die Bundeszollverwaltung.

Energieerzeugnisse, die nicht unter die Steuertarife des § 2 Abs. 1 bis 3 des Energiesteuergesetzes (EnergieStG) fallen, unterliegen nach § 2 Abs. 4 EnergieStG der gleichen Steuer wie die Energieerzeugnisse, denen sie nach ihrem Verwendungszweck und ihrer Beschaffenheit am nächsten stehen.

Bei der Verwendung als Dieseldieselsatz oder -beimischung unterliegt GtL der Besteuerung als Dieseldieselsatz nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 b) mit 47,04 Cent/Liter Dieseldieselsatz.

Der Dieselmotorkraftstoff (47,04 Cent/Liter) ist im Vergleich zum Benzinmotorkraftstoff (65,45 Cent/Liter) steuerlich begünstigt. Da das EnergieStG ein Bundesgesetz ist, ist die Entscheidung über diese Steuerbegünstigung eine bundespolitische Entscheidung.

Eine darüber hinausgehende steuerliche Begünstigung wird vor dem Hintergrund, dass GtL in der Regel aus fossilen Rohstoffen gewonnen wird und keine Vorteile bei CO₂-Emissionen aufweist, derzeit nicht unterstützt.

5. Sieht die Landesregierung in der Verwendung von GtL eine Möglichkeit, Dieselfahrverbote zu verhindern und die Zeit zu überbrücken, bis die Städte für die Elektromobilität ausgerüstet sind, sofern sie das beabsichtigen?

Ziel der Landesregierung ist es, die Einhaltung der Stickstoffdioxidgrenzwerte in den niedersächsischen Städten ohne Fahrverbote zu erreichen. Obwohl bei der Verwendung des GtL-Kraftstoffs geringere Stickoxidemissionen zu erwarten sind, wird der kurzfristige Beitrag zur Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung als gering eingestuft. Voraussetzung für einen höheren Beitrag wären der Aufbau eines Vertriebsnetzes, die notwendige Freigabe der Fahrzeughersteller zur Verträglichkeit des Kraftstoffs bei Verwendung in deren Fahrzeugmotoren und eine umfängliche Nutzung des Kraftstoffs durch die Verbraucher.