

Dr. Marcus Möhle

40231 Düsseldorf

Verkehrswesen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 26.06.2008 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – zu überweisen.

Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird die staatliche Subventionierung und Förderung der Herstellung und des Betriebes von wasserstoffbetriebenen Autos und Flugzeugen gefordert. Gleichzeitig wird die schrittweise Reduzierung herkömmlich angetriebener und ein Zeitpunkt für die ausschließliche Benutzung wasserstoffbetriebener Autos und Flugzeuge verlangt.

In der öffentlichen Petition, der sich 319 Mitzeichner angeschlossen haben, wird Folgendes ausgeführt:

Die Folgen der Veränderung des Klimas seien bereits heute deutlich wahrnehmbar. Dabei stelle der vollständige Verbrauch der großen Vorräte an fossilen Brennstoffen das größte Problem dar. Ihre vollständige Verbrennung richte große Schäden an.

Die Ablösung der bestehenden Verfahren durch neue Technologien sei entscheidend. Dabei trage die technische Umstellung der Endverbraucher (Autos, Heizungsanlagen und Kraftwerke) auf Wasserstoff erst dann zum Klimaschutz bei, wenn der Wasserstoff solar oder auf andere Weise regenerativ hergestellt werde. Doch auch

ein zunächst mit nicht-solarem Wasserstoff erfolgter Betrieb sei ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Eine solche Initiative sollte regulierend und mit harten Vorgaben von staatlicher Seite ausgehen, da die erforderliche Umstellung dermaßen groß sei, dass sie nicht von der Privatwirtschaft ausgehen könne. Kurzfristig stünden ihr sogar starke wirtschaftliche Interessen entgegen.

Der Petent sieht im Hinblick auf die Atmosphäre einen in diesem Maße noch nie dagewesenen unverantwortlichen Eingriff in die Umwelt. Auch wenn aus globaler Sicht die bedeutendsten Veränderungen von großen Ländern wie China und Amerika bewirkt werden könnten, könne Deutschland dennoch mit gutem Beispiel vorangehen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Berücksichtigung einer Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Ergebnisse der öffentlichen Beratung des Petitionsausschusses wie folgt dar:

Der Ausschuss begrüßt, dass die Bundesregierung am 8. Mai 2006 ein gezieltes, mehrjähriges Innovationsprogramm zur Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im mobilen, stationären und portablen Bereich aufgelegt hat. Ziel dieses umfangreichen Programms ist es, gemeinsam mit der Industrie und Wissenschaft konkrete Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie anwendungsorientierte Demonstrationen im Bereich Wasserstoff und Brennstoffzelle mit Blick auf den Einsatz im Verkehr (auch Luftverkehr) und Gebäuden voranzubringen.

Um die bestehende Technologieführerschaft der deutschen Industrie und der Wissenschaft auf diesem Gebiet auszubauen und die Marktvorbereitung dieser Zukunftstechnologie in Deutschland zu beschleunigen, müssen jetzt konkrete Erfahrungen mit der Alltagsanwendung des Wasserstoffs gewonnen werden. Ausführliche Informationen zu diesem Programm finden sich auch im Internet unter www.bmvbs.de. Es werden in den kommenden zehn Jahren zusätzlich 500 Millionen Euro für die Förderung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie zur Verfügung gestellt. Mit komplementären Mitteln der Industrie wird daraus ein Langfristprogramm mit einem Gesamtvolumen von 1 Milliarde Euro.

Auch das aktive Engagement der Bundesregierung bei der Förderung und Weiterentwicklung von Wasserstoff als Sekundärenergieträger in der stationären, der portablen und auch in der mobilen Anwendung wird begrüßt. Wegweisend ist zum Beispiel das Clean Energy Partnership (CEP) - Demonstrationsprojekt in Berlin, welches bereits 2004 startete. Detaillierte Informationen zum CEP-Projekt sind insbesondere nachzulesen unter www.cep-berlin.de.

Mit dem Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie stellt die Bundesregierung gemeinsam mit der Industrie in den nächsten zehn Jahren eine Milliarde Euro für die Entwicklung und Anwendung dieser Technologien zur Verfügung. Sie unterstützt damit kleine und mittelständische Zulieferunternehmen sowie die Automobil-, Energie- und Heizungsindustrie bei der Entwicklung von Zukunftstechnologien.

Die technischen Bedingungen und Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen, um Kraftfahrzeuge zuzulassen und dann im öffentlichen Straßenverkehr zu betreiben, werden durch Richtlinien der Europäischen Union definiert. Für Wasserstoff gibt es aber zurzeit noch keine entsprechenden Richtlinien. Derzeit arbeiten Experten in den entsprechenden Gremien daran mit, dass die erforderlichen technischen international gültigen Richtlinien bzw. Regelungen geschaffen werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung um Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb überhaupt genehmigungsfähig zu machen. Auch in den Gremien der UN-ECE gibt es eine aktive Mitarbeit um mit weltweit harmonisierten Vorschriften den späteren weltweiten Marktzugang von Wasserstoff als Fahrzeugantrieb zu erleichtern.

Kraftstoffstrategie

Bei allen Bemühungen ist aber zu bedenken, dass Wasserstoff keine Primärenergie ist. Dieser Treibstoff muss aus anderen Energieformen erst umgewandelt werden. Ohne nennenswerte Belastung der Umwelt sind hier also nur die regenerativen Energien, wie zum Beispiel Wind- oder Wasserkraft geeignet. Eine verbindliche Vorschrift, ausschließlich Wasserstoff als Energieträger für Kraftfahrzeuge zuzulassen, ist daher aus diesem Grund nicht sinnvoll. Deshalb wurde bereits 2004 eine Kraftstoffstrategie entwickelt. Ziel ist es, die Förderung und Entwicklung solcher Optionen zu beschleunigen, die auf Dauer ökonomisch und ökologisch sinnvoll sind. In dem Sinne konzentriert sich das strategische Gesamtkonzept auf folgende Handlungsfelder:

Kurzfristig (sofort bis 2010) wird auf Effizienzsteigerung bei Benzin- und Dieselmotoren und die normgerechte Beimischung von herkömmlichen Biokraftstoffen zu Otto- und Dieselmotoren gesetzt. Mit der Einführung eines Biokraftstoffquotengesetzes (BioKraftQuG) zum 1. Januar 2007 ist die Mineralölwirtschaft verpflichtet, einen steigenden Anteil von Biokraftstoffen den konventionellen Kraftstoffen beizumischen.

Mittelfristig, das heißt in einem Zeitraum von 2010 bis 2020 ist vorgesehen, die Entwicklung bzw. die Einführung kombinierter Antriebe, zum Beispiel die Hybridtechnologie, voranzubringen. Darüber hinaus wird die Entwicklung und Einführung synthetischer Biokraftstoffe unterstützt, in dem für solche Kraftstoffe eine Steuerbegünstigung bis 2015 im BioKraftQuG gewährt wird. Langfristig (ab 2020) steht die Entwicklung bzw. die Einführung der Wasserstofftechnologie im Vordergrund.

CO₂-Emissionen bei Kraftfahrzeugen

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw in der EU sollen unter Berücksichtigung der Wettbewerbfähigkeit und Vielfalt der europäischen Automobilindustrie im Rahmen der CO₂-Strategie der Kommission bis 2012 auf 120 g CO₂/km reduziert werden. Hierbei werden jedoch auch Biokraftstoffe und verschiedene andere Maßnahmen mit 10 g CO₂/km angerechnet, so dass am Fahrzeug selbst bis 2012 ein Ziel von 130 g CO₂/km erreicht werden soll. Eine Einführung entsprechender verbindlicher CO₂-Werte ist vorgesehen, die auf EU-Ebene rechtlich verankert werden müssen.

Allerdings sind alle Vorschriften, die darauf abzielen, ausschließlich besonders umweltfreundliche Fahrzeuge für den Betrieb auf öffentlichen Straßen zuzulassen, so genannte Wirkvorschriften. Das heißt, dass bestimmte Grenzwerte, zum Beispiel

beim Schadstoffausstoß der Fahrzeuge nicht überschritten werden dürfen. Hierbei spielt die Technik, mit der die Einhaltung der Grenzwerte erreicht wird, keine Rolle. Nur so kann sichergestellt werden, dass technische Innovationen nicht behindert werden.

Aufgrund der bereits eingeleiteten Bemühungen um ein Innovationsprogramm zur Wasserstofftechnologie im mobilen Bereich und der allerdings noch fehlenden konkreten Erfahrungen mit der Alltagsanwendung des Wasserstoffs, kann der Petitionsausschuss derzeit das Anliegen des Petenten, einen bestimmten Kraftstoff oder eine bestimmte Technologie verbindlich vorzuschreiben und zur Einführung einen bestimmten Zeitpunkt festzulegen, nicht unterstützen.

Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.