

## **Antrag**

**der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU**

**VM  
UM  
SM**

### **Flüssiggas (LPG) als Beitrag für die Mobilität der Zukunft**

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie viele mit dem alternativen Kraftstoff Flüssiggas (LPG) betriebenen Pkw aktuell in Baden-Württemberg zugelassen sind und welche Bedeutung sie LPG für die Mobilität der Zukunft beimisst;
2. ob ihr bekannt ist, dass bereits der Einsatz von konventionellem Flüssiggas in Pkw laut einer Studie der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes von Dezember 2016 den Partikelausstoß im realen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions) um bis zu 99 Prozent und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 13 Prozent reduziert;
3. wie sie die Verfügbarkeit von CO<sub>2</sub>-neutralem Biopropan auf dem deutschen Markt einschätzt;
4. ob ihr bekannt ist, dass nach der unter Ziffer 2 genannten Studie der Stickstoffoxidausstoß von flüssiggasbetriebenen Pkw nur 1/50 der Stickstoffoxidemissionen moderner Diesel-Pkw beträgt und wie sie vor diesem Hintergrund einen verstärkten Einsatz von Flüssiggas-Kraftstoff sowie eine Integration von Flüssiggas in die Luftreinhaltepläne in Baden-Württemberg, insbesondere in Ballungsräumen wie Stuttgart, einschätzt;
5. welches Ausbaupotenzial sie auch mit Blick auf Umwelt- und Gesundheitsschutz sieht und ob sie Maßnahmen und/oder Anreize zur Erhöhung des Anteils flüssiggasbetriebener Pkw in Baden-Württemberg plant;
6. wie sie das Potenzial von LPG als alternativem Antrieb im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Taxen sowie des Carsharing beurteilt;
7. ob ihr bekannt ist, dass entsprechend Abgastests der Niederländischen Organisation für Angewandte Naturwissenschaftliche Forschung der Einsatz von Flüssiggas-Kraftstoff in Lkw im Diesel-LPG-Mischbetrieb den Stickstoffoxidausstoß im Vergleich zum monovalenten Dieselmotor um 80 Prozent und den Feinstaubpartikelausstoß um 50 Prozent reduziert und ob sie es für sinnvoll hält, ein Pilotprojekt zur Umrüstung von Diesel-Lkw auf den Diesel-Gas-Mischbetrieb mit LPG zu initiieren;
8. wie sie die Bedeutung von Flüssiggas als kostengünstige Alternative zur umweltfreundlichen Gestaltung des Kraftfahrtverkehrs im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge einschätzt und ob sie es für sinnvoll hält, ein Pilotprojekt zum Einsatz von LPG in leichten Nutzfahrzeugen zu initiieren;
9. welche Bedeutung sie Flüssiggas mit Blick auf die Diversifizierung der Energiequellen sowie die Steigerung der Energieversorgungssicherheit in Deutschland beimisst;

10. wie sie den im Februar 2017 vom Bundeskabinett gefassten Beschluss bewertet, die Energiesteuermäßigung für LPG ab dem 1. Januar 2019 vollständig zu streichen, die Energiesteuermäßigung für den alternativen Kraftstoff Erdgas jedoch bis 2026 zu verlängern.

03.05.2017

Schreiner, Dörflinger, Razavi, Rombach, Dr. Schütte, Schuler CDU

### Begründung

Im Jahr 2016 fielen laut dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in deutschen Raffinerien bei der Verarbeitung von Rohölprodukten fast 2,8 Millionen Tonnen Flüssiggas an. Die Deutsche Energieagentur geht davon aus, dass Flüssiggas infolge der zunehmenden Nachfrage nach Erdöl und -gas in den kommenden Jahren auf den Weltmärkten in deutlich steigenden Mengen verfügbar sein wird. Die Versorgung mit LPG als alternativem Kraftstoff gilt deshalb auch langfristig als gesichert. Flüssiggas kann als alternativer Kraftstoff eine verfügbare, kostengünstige und umweltfreundliche Technologie sein, um im Verkehrssektor in den kommenden Jahren zur Lösung bestehender Probleme beizutragen.