



## **Stellungnahme zum Nationalen Strategierahmen der AFI-Richtlinie:**

### **Rolle von CNG/LNG im Straßenverkehr**

Die Initiative Erdgasmobilität begrüßt, dass das Bundeskabinett den Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe am 9. November 2016 beschlossen hat.

Um das ambitionierte Ziel, bis 2020 einen Erdgasanteil im Energiemix des deutschen Straßenverkehrs von 4 Prozent zu erreichen, greifen die bisher genannten Maßnahmen allerdings zu kurz. Der verunsicherte Markt für Erdgasmobilität braucht klare Signale, um Vertrauen für langfristige Investitionen zu entwickeln. Der NSR gibt sich bisher beim Thema Erdgasmobilität mit Erreichung von Mindestanforderungen zufrieden. Die Potenziale der Erdgasmobilität für die kurzfristigen Klima- und Umweltschutzziele und die komplementäre Wirkung zur E-Mobilität werden nur unzureichend herausgestellt.

### **Bewertung Maßnahmen und Ziele im Bereich CNG und LNG**

- Wie im NSR erwähnt, werden auf absehbare Zeit weder die Batterie- noch die Brennstoffzellentechnologie oder leitungsgebundenen Lösungen so weit entwickelt und wettbewerbsfähig sein, dass sie auch anspruchsvolle Verkehre im Fern- und Schwerlastverkehr elektrifizieren können. Es sollte noch stärker herausgestellt werden, dass in diesem Bereich Erdgas und Biomethan heute die einzigen verfügbaren Alternativen zu Diesel sind. Nur durch ihren verstärkten Einsatz in diesem Anwendungsfeld wird es möglich sein, kurzfristig THG- und Umweltemissionen zu reduzieren. Die Potenziale der „grünen Pfade“ der CNG-/LNG-Mobilität (Biomethan und PtG) und ihre Rolle bei der Sektorkopplung werden zu wenig hervorgehoben. Hier liegt aber eine besondere Stärke des universalen Energieträgers Methan, der bei der Energiewende ohne Zweifel eine große Rolle spielen wird – wenn sie gelingen soll.
- Die Mindestanforderungen der Richtlinie zur CNG-Infrastruktur werden als bereits erfüllt beschrieben. Dadurch wird suggeriert, dass kein weiterer Handlungsbedarf bestünde. Dies ist jedoch mit Blick auf die sinkende CNG-Infrastrukturdichte und das 4 Prozent Ziel nicht der Fall. Im Rahmen des NSR fehlen über eine Prüfung hinausgehende konkrete Maßnahmen, die zeigen, wie die Bundesregierung über einen Anreiz der Nachfrageseite einen Abbau der Bestandsinfrastruktur verhindern und einen Ausbau fördern möchte.
- Es ist sehr positiv zu bewerten, dass die Bundesregierung im NSR wichtige, von der Initiative Erdgasmobilität bereits seit längerem geforderte Maßnahmen, wie eine Änderung der Preisauszeichnung an Tankstellen oder eine Rabattierung der Netznutzungsentgelte unterstützt. Angesichts der seit Jahren verzögerten Umsetzung der Energiesteuerermäßigung für Erdgas und Biomethan sowie der ausstehenden Entscheidung, die Netznutzungsentgelte zu reduzieren, sollten diese Maßnahmen nun auch von der ganzen Bundesregierung getragen und zielorientiert umgesetzt werden. Dies betrifft auch den mit Ländern und Kommunen zu führenden Diskussionsprozess über Zufahrt-Priorisierungen schadstoffarmer CNG- und LNG-Fahrzeuge.
- Die Dringlichkeit, Feinstaub- und Stickoxidemissionen in urbanen Zentren zu reduzieren, ist mit dem EU-Vertragsverletzungsverfahren und der Klage von Umweltverbänden gegen deutsche Kommunen deutlich geworden. Die Initiierung eines Förderprogramms für schadstoffarme Busse ist ein wichtiger Beitrag der öffentli-



chen Hand, selbst mehr Verantwortung zu übernehmen. Wie Messungen im Realbetrieb zeigen, emittieren aktuelle Euro-VI-Erdgasbusse deutlich weniger Stickoxide und Feinstaub, als es die gesetzlichen Grenzwerte vorschreiben. Die Förderung von Erdgasbussen erlaubt es der Bundesregierung, die Kommunen mit vergleichsweise geringen Mehrkosten bei der Schadstoffminderung zu unterstützen. Auch für die Kommunen selbst sind die Mehrkosten für CNG-Busse im Vergleich zu anderen alternativen Antrieben gering und bieten die Möglichkeit, mit einem begrenzten Kostenaufwand und ohne Anpassung der Betriebsabläufe in den Verkehrsunternehmen, schnell Schadstoffminderungseffekte zu erzielen.

- Die Initiative Erdgasmobilität begrüßt das Ziel der Bundesregierung, den Anteil erneuerbarer Energien in allen Energieträger zu erhöhen. Sie sieht die Kopplung der Förderung des Infrastrukturausbaus an einen noch zu definierenden Anteil erneuerbaren Methans jedoch als nicht zielführend an. Unabhängig vom Mix erneuerbarer Energien, sollte möglichst schnell eine sichtbare Infrastruktur auf- und ausgebaut werden. Der Anreiz, zunehmend erneuerbares Methan einzusetzen, sollte über bereits bestehende Instrumente, z.B. die Steuergesetzgebung oder auch die Renewable Energy Directive erfolgen. Eine Förderung des Ausbaus von Wasserstoff und der Ladesäulen wird ebenfalls nicht an den Anteil der erneuerbarer Energien gekoppelt.
- Dass sich die Bundesregierung lediglich mit einem LNG-Grundnetz von weniger als 10 Tankstellen bis 2025 zufrieden geben will, scheint aus Sicht der großen Herausforderungen im Schwerlastverkehr unterambitioniert. Nutzfahrzeuge und landwirtschaftliche Zugmaschinen stellen zwar nur einen Anteil von ca. 9 Prozent des gesamten Fahrzeugbestands. Sie benötigen aber über die Hälfte des nationalen Dieselkraftstoffverbrauchs. Die Emissionen des Straßenschwerlastverkehrs sind darüber hinaus seit 1990 um ca. 50 Prozent gestiegen. Diese Faktoren sollten insbesondere bei Festlegung des vergleichsweise geringen Förderbudgets für CO<sub>2</sub>-effiziente Lkw berücksichtigt werden. Um den Markthochlauf von LNG aktiv zu unterstützen, sollte die Zahl von 10 Tankstellen als Minimalvariante gemäß Anforderung AFID kommuniziert, gleichzeitig aber ein ambitionierteres Ziel gesetzt werden. In diesem Zusammenhang könnten noch stärker die potenziellen Synergien eines LNG- und CNG-Tankstellenausbaus herausgestellt werden.
- Für nicht elektrifizierte Zugstrecken (insb. Rangierverkehre) will die Bundesregierung ein Förderprogramm für Wasserstoffinfrastruktur prüfen. LNG wird bereits in der Praxis im Bahnverkehr eingesetzt und reduziert dort deutlich Umweltschadstoffemissionen. Es sollte daher geprüft werden, ob LNG-betriebene Bahnen mit geringeren Schadstoffvermeidungskosten in das Förderprogramm einbezogen werden.

### **Fazit:**

Die Bundesregierung steht vor der großen Herausforderung, kurzfristig Umwelt- und Klimaemissionen im Verkehr zu reduzieren. Erdgas und erneuerbares Methan bieten sowohl in gasförmig komprimierter (CNG) als auch in verflüssigter Form (LNG) eine bereits heute verfügbare Alternative für alle Verkehrsmittel. In der politischen und öffentlichen Diskussion werden die erneuerbaren Potenziale der „Erdgasmobilität“ zu wenig berücksichtigt. Es ist jedoch gerade die Stärke des Energieträgers Methan, basierend auf einer bestehenden und schnell zu entwickelnden Infrastruktur, den Verkehrssektor zeitnah zu dekarbonisieren. Die Bundesregierung sollte die Fortentwicklung und Etablierung dieser Pfade ermöglichen und dies auch im Nationalen Strategierahmen verankern. Angesichts des Ziels, in den nächsten 5 Jahren 4 Prozent Erdgas im Kraftstoffmarkt zu erreichen, sind die im NSR definierten Ziele wenig ambitioniert und die beschriebenen Maßnahmen unzureichend.



**Initiative Erdgasmobilität**  
Erdgas und Biomethan als Kraftstoffe



**dena**  
Deutsche Energie-Agentur

Positiv zu bewerten ist das geplante Förderprogramm für energieeffiziente und/oder CO<sub>2</sub>-arme Nutzfahrzeuge. Ebenso das Förderprogramm für schadstoffarme Busse im ÖPNV, das auch Erdgasbusse einbezieht. Jedoch ist dies bisher sehr vage als „vorgesehen“ beschrieben, was die Planungssicherheit der Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger deutlich verringert. Einen deutlichen Anreiz würde ebenfalls die Bevorteilung schadstoffarmen Lkw im Rahmen der Maut bedeuten. Die Differenzierung sollte jedoch sowohl auf Basis von Umweltschadstoffen als auch CO<sub>2</sub> erfolgen. Maßnahmen wie die Anpassung der Netzentgelte und Privilegierungen für die Zufahrt von CNG- und LNG-Lkw sollten nicht weiteren wissenschaftlichen Prüfverfahren im Rahmen der MKS unterzogen, sondern konkret umgesetzt werden. Die Ausgestaltung dieser Maßnahmen wurde bereits durch die Initiative an die politischen Entscheidungsträger herangetragen bzw. wird bereits im Ausland erfolgreich umgesetzt. Weitere Prüfverfahren, ohne Aussicht auf Umsetzung und Erfolg, werden die Investitions- und Planungssicherheit weiter reduzieren und die Erreichung der politisch gesetzten Ziele gefährden.

**Bei Interesse oder Rückfragen wenden Sie sich bitte an:**

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)  
Chausseestraße 128 a  
10115 Berlin

Tel: +49 (0)30 72 61 65-600  
Fax: +49 (0)30 72 61 65-699  
E-Mail: [info@dena.d](mailto:info@dena.d)  
Internet: [www.dena.de](http://www.dena.de)