



V&U
VERBAND KOMMUNALER
UNTERNEHMEN e.V.
LANDESRUPPE
NORDRHEIN-WESTFALEN

bdew

Energie. Wasser. Leben.

Landesgruppe
Nordrhein-Westfalen

8. Runder Tisch Gasmobilität – NRW Verbände-Positionspapier „Eco-Mobilität“

1. Dezember 2021

NRW-Verbände-Positionspapier Eco-Mobilität

- Das NRW-Verbände-Positionspapier „Eco-Mobilität“ vom Frühjahr 2019 wird überarbeitet und aktualisiert.
- Folgende Verbände beteiligen sich:



Hintergrund I

- Kohlendioxid, Stickstoffmonoxid, Rußpartikel, Feinstaub – der Klimaschutz ist eine der größten Herausforderungen, vor allem in Städten und Ballungszentren
- Neben Verkehrsreduzierung sollen vor allem alternative Antriebe und Kraftstoffe zu sauberer Luft und der CO₂-Reduktion beitragen
 - **Zentrale Entscheidungen für den Klimaschutz im Verkehr müssen demnach jetzt getroffen werden!**

Hintergrund II

- **Klimaschutz im Verkehr = Kein Selbstläufer**
 - Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors lagen im Corona-Jahr 2020 mit 150 Mio. Tonnen kaum unter dem Niveau von 1990 (164 Mio. Tonnen)
 - Müssen bis zum Jahr 2030 auf 85 Mio. Tonnen reduziert werden
- Damit die „**Energiewende im Verkehr**“ gelingt: Anlaufende **Markterfolg** von Fahrzeugen mit **alternativen Antrieben** muss in den kommenden Jahren **beschleunigt und verstetigt werden**.
- Mit dem vorgelegten Koalitionsvortrag kündigen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP an, die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung unserer Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der **Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches zu treffen und die praktische Umsetzung deutlich zu beschleunigen**.

Für die Umsetzung der ehrgeizigen Ziele bedarf es schnell dem Einsatz alternativer Antriebe

- Aufgrund der **individuellen Stärken** einer jeden alternativen Antriebsform ist **Technologieoffenheit** geboten und ein **Mix unterschiedlicher klimaschonender und emissionsarmer Antriebe und Kraftstoffe** notwendig.
- **Grüner Strom** und **klimaneutrale Gase** zählen hier als **Schlüsselemente**, um Benzin- und Dieselantriebe zu ersetzen. Daher gilt es, den Hochlauf von Fahrzeugen aller alternativen Antriebsformen – sowohl auf Basis von **Strom, Gas (LNG, CNG) als auch Wasserstoff und Power-to-Liquid** voranzutreiben.

Für die Umsetzung der ehrgeizigen Ziele bedarf es schnell dem Einsatz alternativer Antriebe

- Die **Elektromobilität**, die zu 100 % regenerativ darstellbar ist, ermöglicht einen **lokal nahezu emissionsfreien Verkehr** und trägt erheblich zur Luftreinhaltung und Lärminderung bei. Dank der staatlichen Förderung sind die Neuzulassungen bei E-Pkw in 2020 deutlich angestiegen.
- Mit den neuen Klimazielen muss die Zielmarke bis 2030 allerdings bundesweit bei bis zu 15 Mio. E-Fahrzeugen liegen – bezogen auf NRW bedeutet dies, bis zu 3,2 Mio. Fahrzeuge auf die Straße zu bringen.

Für die Umsetzung der ehrgeizigen Ziele bedarf es schnell dem Einsatz alternativer Antriebe

- **Gasbetriebene Pkw, Busse und LKW** sind mit Blick auf Kosten-Nutzen-Gesichtspunkte, Reichweite und Schadstoffemissionen eine sehr attraktive, klimaschonende und **sofort verfügbare** Alternative.
- Aufgrund von Emissionsvorteilen bei Treibhausgasen, Stickoxiden und Feinstaub ist ihr Einsatz insbesondere bei häufig genutzten Fahrzeugen im innerstädtischen Verkehr sinnvoll (bspw. **Taxi-Flotten, ÖPNV, kommunale Nutzfahrzeuge**) und kann zur Luftreinhaltung und Lärminderung in Städten beitragen. Durch ihre Reichweite sind CNG-Pkw auch für den **individuellen Fernverkehr** geeignet. Im **LKW-Bereich** können in Abhängigkeit von der erforderlichen Reichweite CNG- oder LNG-Fahrzeuge zum Einsatz kommen: durch einen Fuel-Switch von Diesel auf CNG oder LNG lassen sich erhebliche Klimaschutzeffekte in kurzer Zeit realisieren. CNG und LNG können klimaneutral erzeugt werden – auf Basis der Power-to-Gas-Technologien sowie Biogasanlagen. Beide Wege bieten die Möglichkeit, Fahrzeuge mit erneuerbaren und treibhausgasneutralen Treibstoffen zu betanken.
- Die Potentiale, die Gasmobilität bietet, gilt es zügig zu heben.

Für die Umsetzung der ehrgeizigen Ziele bedarf es schnell dem Einsatz alternativer Antriebe

- **Wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenfahrzeuge** sind eine **hocheffiziente, lokal emissionsfreie Antriebsform**, so dass dem Multitalent Wasserstoff auch im Verkehrssektor eine Schlüsselrolle zukommt.
- Für Nutzer/innen sind die Stärken der Wasserstoffmobilität auch in Sachen Reichweite und Tankvorgang, der sich nicht wesentlich von dem von konventionellen unterscheidet, von Interesse.
- Zu Recht messen die europäische, die bundesweite sowie auch die NRW-Wasserstoffstrategie der Wasserstoffmobilität insbesondere bei **schweren Nutzfahrzeugen, ÖPNV-Bussen** sowie auch der **Binnenschifffahrt** hohes Einsatzpotential bei.

Für die Umsetzung der ehrgeizigen Ziele bedarf es schnell dem Einsatz alternativer Antriebe

- **Gas- und Wasserstofffahrzeuge** eignen sich vor allem in Segmenten, die sich nicht oder nur schlecht elektrifizieren lassen und wo eine Umstellung auf klimaschonende Antriebsformen und Kraftstoffe große Potenziale zur Treibhausgas- und Schadstoffminderung birgt – etwa dem **Fern- oder Schwerlastverkehr auf Land und zu Wasser**.
- **Gasförmige und flüssige synthetische Kraftstoffe** (PtG, PtL / eFuels, PtH₂) können in bestehenden Flotten ohne besondere Anpassungen eingesetzt werden. Durch ihre chemischen Eigenschaften können sie das Verbrennungsverhalten optimieren und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.
- Durch eine „Energiewende im Verkehr“ werden die Sektoren Energiewirtschaft und Verkehr zukünftig stärker integriert und effizienter arbeiten. Hierbei wird eine immer engere **Verzahnung von Strom und Gas** sowie des Energiesektors mit dem Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, Dekarbonisierungspotentiale in beiden Sektoren effektiv und effizient zu heben.

Jetzt notwendig: Verlässliche Rahmenbedingungen für CO₂-neutrale Mobilität

- Wir brauchen einen **technologieoffenen klimapolitischen Instrumentenmix** im Verkehrsbereich.
- Elementar ist eine **ambitionierte Fortschreibung der Flottengrenzwerte, auch für Nutzfahrzeuge** – und Pkw.
 - Ein **Technologiebonus** für alternative Antriebe im Rahmen der Flottengrenzwerte trägt dazu bei, die **hohen Potenziale klimaneutraler Gase** insbesondere bei Nutzfahrzeugen, ÖPNV und Schienenverkehr zu heben.
- Zügige Anhebung der Anforderungen an die **elektrische Performance der Plug-in Hybride (PHEV)** und **stärkerer Anreiz der elektrische Nutzung**.

Jetzt notwendig: Verlässliche Rahmenbedingungen für CO₂-neutrale Mobilität

- **Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge:**
 - effiziente Ausgestaltung von **Förderprogrammen**
 - administrative Erleichterungen und **Abbau regulatorischer Hemmnisse**
 - Abbau regulatorischer Schranken der **Sektorenkopplung**

Jetzt notwendig: Verlässliche Rahmenbedingungen für CO₂-neutrale Mobilität

- **Konsequenterer Ausrichtung fiskalischer Instrumente an der CO₂-Belastung** (bspw. Kfz-Steuer, Dienstwagenbesteuerung, Lkw-Maut) vorzunehmen.
- **Abbau nicht-nachhaltiger Vergünstigungen** im Verkehrsbereich (bspw. des Dieselprivilegs).
- **Verstärkte Berücksichtigung der Gas-Mobilität** bei Ausschreibungen sowie Anreiz- und Förderinstrumenten.
- Ambitionierte **Weiterentwicklung des Treibhausgasquotenhandels** im Verkehr.

Jetzt notwendig: Verlässliche Rahmenbedingungen für CO₂-neutrale Mobilität

- Fokussieren für den **Einsatz von Wasserstoff** im Verkehrssektor auf zügigem Einsatz von Wasserstoff aus rein erneuerbaren und CO₂-neutralen Quellen
 - während der jetzt noch auf niedrigem Niveau beginnenden Markthochlaufphase auch Förderung von Anwendungen mit Wasserstoff aus Verfahren außer der Wasserelektrolyse.
- **Evtl. Differenzierung in den Fördersätzen**, um **Anreizwirkung** für den Einsatz von **grünem Wasserstoff** zu erhöhen.
- Verstärkte **kommunikative Unterstützung** der umweltfreundlichen **Gas-Mobilität** durch die Politik.