

Gemeinsame Presseinformation

LNG-Taskforce empfiehlt Maßnahmen zur Stärkung von Flüssigerdgas im Schwerlastverkehr

- Empfehlungskatalog an BMVI-Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz übergeben
- Mautbefreiung, Zufahrtspriorisierungen und öffentliche Förderung können Marktentwicklung von Liquefied Natural Gas (LNG) vorantreiben

Berlin, 26. September 2018 – Die von der Deutschen Energie-Agentur (dena) und dem Deutschen Verein des Gas- und Wasserfaches (DVGW) initiierte LNG-Taskforce hat Dr. Gerhard Schulz, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVI), Empfehlungen überreicht, wie die Verbreitung von Flüssigerdgas (LNG) im Straßengüterverkehr beschleunigt werden kann. Denn emissionsarme Kraftstoffe wie LNG und vor allem erneuerbares LNG (Bio-LNG) werden dringend benötigt, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen. Die Taskforce empfiehlt unter anderem eine langfristige Energiesteuerdifferenzierung auf Basis klimarelevanter Emissionen, eine Mautreduzierung auch für LNG- Lkw sowie staatliche Unterstützung beim Aufbau der ersten Tankstelleninfrastruktur. Ebenfalls wichtig ist eine politische Zielsetzung für LNG-Fahrzeuge und -Infrastruktur, die das Vertrauen für Investitionsentscheidungen stärkt.

„Kraftstoffe wie Erdgas und erneuerbares Methan sind heute die einzig verfügbaren und wettbewerbsfähigen Alternativen zum Diesel im Schwerlastverkehr“, sagte dena-Geschäftsführerin Kristina Haverkamp. „Obwohl die LNG-Lkw verfügbar sind und Flottenbetreiber großes Interesse haben, verläuft die Marktentwicklung bisher noch schleppend. Im internationalen Vergleich hinkt Deutschland hinter anderen Ländern her. Um das Momentum für LNG- und CNG-Antriebe zu stärken, sollte die Bundesregierung ihr Engagement für biogene und synthetische Kraftstoffe auch zukünftig konsequent ausweiten – zum Beispiel bei der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie, der Maut und auch der Energiesteuer.“

Durch die Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für LNG-Fahrzeuge wurde eine grundlegende Forderung der Taskforce erfüllt. Diese ist jedoch bis 2026 begrenzt. Eine zeitnahe Weiterentwicklung der Energiesteuer mit Differenzierung nach Treibhausgasemissionen würde das Vertrauen der Branche langfristig stärken. Eine CO₂-abhängige Mautausgestaltung würde außerdem einen technologieoffenen Wettbewerb ermöglichen. Bis dahin sollten, analog zum Elektro-Lkw, alle alternativen Antriebe von der Maut befreit werden.

Der DVGW-Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Gerald Linke betonte: „LNG als Kraftstoff für Lkw kann sofort Treibhausgasemissionen einsparen und hilft zudem, die Emissionen von Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxiden deutlich zu reduzieren. Mittelfristig kann LNG zunehmend als Bio-LNG bereitgestellt werden und ermöglicht damit gerade in den Mobilitätsbereichen, in denen eine Elektrifizierung nicht möglich ist, treibhausgasneutrale Antriebe. Die Fahrzeuge sind verfügbar und ebenso leistungsstark wie konventionelle Diesel-Lkw. Bei entsprechenden Rahmenbedingungen könnten bis 2020 schon 50 LNG-Tankstellen aufgebaut werden. Damit wäre eine für den Anfang ausreichende Versorgung in Deutschland sichergestellt. In der LNG-Technologie sehe ich einen enormen Hebel, um den Trend steigender Emissionen im Verkehrsbereich umzukehren.“

Vermietung und Leasing fördern, ganztägige Belieferung ermöglichen

Eine weitere Empfehlung der LNG-Taskforce ist, das Förderprogramm für alternative Antriebe bei Lkw neben dem direkten Kauf auch für Finanzierungsformen wie Mieten oder Leasing zu öffnen, da darüber der Großteil des Geschäfts mit Speditionen und Logistikern abgewickelt wird. Bisher sind Fahrzeuge, die im Saisongeschäft geleast oder gemietet werden, vom Förderprogramm für alternative Antriebe bei Lkw ausgeschlossen. Zugleich empfiehlt die LNG-Taskforce, das Förderprogramm für alternative Antriebe nicht ausschließlich zeitlich zu begrenzen, sondern 1.000 LNG- und CNG-Lkw als Mindestziel zu definieren, um so den Erfolg des Programms abzusichern. Bei der innerstädtischen Belieferung sollten LNG- und CNG-Lkw ebenfalls ihrem Umweltvorteil entsprechend privilegiert werden. Aufgrund von Abgas- und Lärmproblemen sind Lieferzeiten in der Regel zeitlich limitiert. Methanbetriebene Fahrzeuge verursachen aber deutlich weniger Schadstoffe und Lärm. Die Ausweitung von Lieferzeiten sollte daher geprüft und mit den Kommunen erörtert werden. Für Logistikdienstleister wäre das ein wichtiges Kaufargument für LNG-Lkw.

Ausbauziele für LNG festlegen und Schaufensterprojekte initiieren

Die LNG-Taskforce ist überzeugt, dass der Ausbau von LNG vorwiegend marktorientiert beschleunigt werden sollte. Anstelle einer generellen Bezuschussung des Tankstellenbaus sollten daher nur bestimmte Tankstellen an wichtigen nationalen und internationalen Knotenpunkten gefördert werden. Um das Vertrauen der Branche in die Technologie zu stärken, ist auch ein politisches Ausbauziel für LNG-Fahrzeuge und -Tankstellen wichtig: Die Taskforce empfiehlt 2.500 zugelassene LNG-Lkw und 50 Tankstellen bis 2020 sowie 25.000 Lkw und 200 Tankstellen bis 2025. Diese Ziele sollten idealerweise von einer gemeinsamen Absichtserklärung von allen Branchenvertretern und der Politik unterstützt werden. Schaufensterprojekte könnten zudem mehr Aufmerksamkeit auf die Vorteile der Technologie lenken.

Wie kann fossiles und erneuerbares LNG zu den Klimazielen im Verkehr beitragen?

Die Klimaziele bis 2030 sind ambitioniert: 55 Prozent weniger Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 über alle Verbrauchssektoren hinweg, 40 Prozent weniger im Verkehr. Bisher ist der Verkehrssektor jedoch noch weit davon entfernt. Aktuell liegen die Werte über denen von 1990. Bei Nutzfahrzeugen im Fernlastverkehr sind die Emissionen sogar um fast die Hälfte gestiegen. „Es ist deshalb dringend erforderlich, kurzfristig wirkende Maßnahmen für den

Einsatz alternativer Kraftstoffe zu ergreifen“, so Kristina Haverkamp. Fahrzeuge, die mit LNG oder Compressed Natural Gas (CNG) betrieben werden, emittieren deutlich weniger Lärm, Feinstaub und Stickoxide. Gegenüber Diesel-Lkw können die CO₂-Emissionen um bis zu 22 Prozent reduziert werden. Mit reinem Biomethan oder erneuerbarem Methan aus dem Power-to-Gas-Prozess können Erdgasfahrzeuge sogar nahezu klimaneutral betrieben werden. Auch die Luftschadstoffgrenzen der Euro-VI-Norm unterschreiten LNG-Lkw um gut 40 Prozent. Die Feinstaubemissionen liegen um bis zu 95 Prozent unter dem Grenzwert. Die Lärmbelastung kann halbiert werden.

Zur LNG-Taskforce

Die LNG-Taskforce hat das Ziel, die Einführung von LNG als Kraftstoff auf dem deutschen Markt voranzubringen. Sie wirkt bei der Entwicklung von Rahmenbedingungen mit, gibt Handlungsempfehlungen, fördert den Dialog in Wirtschaft und Politik und unterstützt ihre Mitglieder bei der Umsetzung von LNG-Projekten für den Straßengüterverkehr. Die LNG-Taskforce entstand im Rahmen der Initiative Erdgasmobilität, die Fahrzeughersteller, Tankstellenbetreiber sowie Erdgas- und Biogaswirtschaft vereint und durch die dena koordiniert wird. Mitgründer und Initiatoren waren der Deutsche Verein des Gas- und Wasserfaches (DVGW) und die Brancheninitiative Zukunft Erdgas. Weitere 14 Unternehmen und Organisationen haben sich der Initiative Erdgasmobilität/LNG-Taskforce als Partner angeschlossen: ADAC, Bohlen & Doyen, Daimler, DRÄXLMEIER Group, ExxonMobil Central Europe Holding, Iveco Magirus, Liqvis, MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland, Naturgy Europe, Rolande, Scania Deutschland, Shell Deutschland Oil, TOTAL Deutschland, Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK).

Pressekontakt:

Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches (DVGW)

Daniel Wosnitzka

Pressesprecher

Telefon: (030) 79 47 36-64

presse@dvgw.de

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

Karin Adolph

Pressereferentin

Telefon: (0)30 66 777-673

presse@dena.de