



CNG INDUSTRIEKREIS



Anrechenbarkeit nachhaltiger Kraftstoffe auf Flottengrenzwerte

Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie fördert Innovation und Klimaschutz

Die Anrechnung von innovativen erneuerbaren Kraftstoffen auf Flottengrenzwerte würde nach einer Studie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) einen großen Beitrag zur Reduktion von THG-Emissionen im Verkehrsbereich leisten.

Berlin, 17.06.2020 – Der Antrieb mit CNG (Compressed Natural Gas) bietet erhebliche Potentiale, sofort Biomethan aus bisher ungenutzten Reststoffen als Kraftstoff zu nutzen. Der Biomethan-Anteil am CNG-Mix in Deutschland beträgt aktuell ca. 50 Prozent. Damit wird bereits heute ein erheblicher Beitrag zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Verkehrsbereich geleistet. Ebenso großes Potenzial haben mittelfristig erneuerbare synthetische gasförmige und flüssige Kraftstoffe.

Klimapolitisch sind CNG- und mit LNG (Liquid Natural Gas) betriebene Fahrzeuge, besonders, wenn sie erneuerbare Gase nutzen, ein wichtiges Element zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrsbereich. Nahezu alle Studien und Berechnungen, beispielsweise auch in der Nationalen Plattform Mobilität (NPM), legen dies eindrucksvoll dar. Ohne Mobilität mit erneuerbaren Gasen wird das Erreichen der Klimaziele im Mobilitätssektor nicht möglich sein. Hierbei gilt, dass Gasmobilität, batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge Lösungen für unterschiedliche Anwenderbedürfnisse bieten und jeweils dort genutzt werden können, wo andere klimaschonende Optionen zu teuer oder nicht praktikabel sind. Dies ist bei der Gasmobilität beispielweise auf der Langstrecke, in preissensiblen Segmenten (Pkw), im anspruchsvollen Linienbetrieb (Bus) und beim Transport schwerer Lasten (Lkw) der Fall.

Der Industriekreis CNG-Mobilität begrüßt ausdrücklich die Initiative des BMWi und den mit der Studie der Wirtschaftsberatungen Frontier Economics vorgelegten Vorschlag zur Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe in den EU-Flottenzielen.

„Eine Anrechnung von erneuerbaren Gasen auf die Flottengrenzwerte gemäß der vom BMWi vorgelegten Studie würde einen großen Fortschritt zur weiteren Reduktion von THG-Emissionen im Verkehrsbereich bringen,“ sagt Dr. Dietrich Gerstein vom Deutschen Verein des Gas- und Wasserfaches (DVGW) und Koordinator des Industriekreises CNG-Mobilität. „Die THG-Minderungsquote für die Mineralölhersteller allein reicht nicht,“ so Gerstein. „Auch die Fahrzeughersteller müssen einbezogen werden. Ohne CNG-Fahrzeuge auf den Straßen können die großen Klimaschutzpotentiale von Reststoff-Biomethan nicht erschlossen werden. Eine Umstellung der Fahrzeuge auf bis zu 100 Prozent Biomethan ist problemlos möglich. Die Infrastrukturbetreiber im Industriekreis stehen bereit, weiteres Biomethan an den Zapfpunkten verfügbar zu machen“.

Durch eine Erweiterung der Flottengrenzwertregelung würde den Fahrzeugherstellern eine Möglichkeit zur Anrechnung von nachhaltigen Kraftstoffen auf Flottengrenzwerte eingeräumt und der notwendige Anreiz gegeben, stärker in die Entwicklung von Antrieben mit alternativen und innovativen Kraftstoffen zu investieren sowie den Markt für klimaneutrale Fahrzeuge weiterzuentwickeln. Im Gegensatz zu batterieelektrischen Fahrzeugen und Brennstoffzellenantrieben, die pauschal und unabhängig vom verwendeten Strom als „0-Gramm-Fahrzeuge“ festgelegt werden, haben es fortschrittliche erneuerbare gasförmige und flüssige Kraftstoffe schwer. Ein Anrechnungsmechanismus für Emissionsminderungen, die mit diesen Fahrzeugen nachweislich erzielt werden, fehlt. Vom Gesetzgeber muss daher endlich ein Impuls in Richtung effizienter Klimaschutz und für freien Wettbewerb und Technologieneutralität kommen. Der Industriekreis CNG unterstützt ausdrücklich, dass hier nur fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe berücksichtigt werden sollen – also nicht solche, die in Konkurrenz zur Herstellung von Nahrungs- oder Futtermitteln stehen.

Im Jahr 2021 erfolgt auf europäischer Ebene ein Review der Flottenverbrauchsgesetzgebung. Hierzu ist in der aktuellen EU-Regulierung der Prüfauftrag enthalten, „den möglichen Beitrag nachhaltiger Kraftstoffe“ zu untersuchen. Der Review sollte nun genutzt werden, eine Anrechenbarkeit für fortschrittliche erneuerbare gasförmige und flüssige Kraftstoffe (z.B. Biofuels, wie Reststoff-Biomethan sowie strombasierte Kraftstoffe, wie synthetisches Methan) auf die Flottenziele zu ermöglichen. So ließen sich heute noch nicht genutzte Klimaschutzpotentiale erschließen und gleichzeitig würde innovativen Technologien ohne Subventionen zum Durchbruch verholfen.

Für Pkw, Busse und Lkw mit CNG-/LNG-Antrieb stellen 100 Prozent Reststoff-Biomethan oder auch synthetisches Methan aus Power-to-Gas-Anlagen sowie jede beliebige Mischung mit fossilem Erdgas kein Hindernis dar. Für Fahrzeugmotoren ist es unerheblich, ob Methan aus fossilen oder nachhaltigen Quellen stammt. Deren absolutes Mengenpotenzial ist beträchtlich:

Untersuchungen des DVGW zufolge liegt allein in Deutschland das Potenzial für Biomethan bei mehr als 100 Terrawattstunden (TWh) pro Jahr. Es handelt sich hierbei um Biomethan, das aus überschüssigen landwirtschaftlichen Reststoffen bereitgestellt werden kann. Weitere Potenziale, erneuerbares Methan aus Energiepflanzen oder mittelfristig synthetische erneuerbare Kraftstoffe über Power-to-Gas-Verfahren und Wasserstoff herzustellen, kommen noch hinzu.

Medienkontakt:

Lars Wagner

Pressesprecher

Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW)

E-Mail: lars.wagner@dvgw.de

Telefon: (030) 79 47 36 64

Der Industriekreis CNG-Mobilität ist eine Gruppe von Unternehmen und Verbänden aus der Automobil- und Energiewirtschaft, von Infrastrukturbetreibern und Anbietern erneuerbarer Kraftstoffe wie Biomethan, die unter Koordination des DVGW eine Erhöhung des Beitrags von CNG-Fahrzeugen zur Emissionsminderung anstrebt.