

## Eco-Mobilität

*Februar 2022*

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 CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen: **Zentrale Entscheidungen für den Klimaschutz im Verkehr müssen demnach jetzt getroffen werden!**

- Das neue Klimaschutzgesetz 2021 des Bundes und die neuen europäischen Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bedeuten eine **Zeitenwende** in der Energie- und Klimapolitik. Das **Tempo** auch beim **Umbau des Verkehrssektors muss drastisch erhöht** werden, um bis zum Jahr 2045 bundesweit das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.
- Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors lagen im Corona-Jahr 2020 mit 150 Mio. Tonnen kaum unter dem Niveau von 1990 (164 Mio. Tonnen) – und müssen bis zum Jahr 2030 auf 85 Mio. Tonnen reduziert werden. **Die Entwicklungen im Verkehrssektor zeigen sehr deutlich, dass die Umsetzung der ambitionierten Klimaschutzziele kein Selbstläufer ist:** Es sind daher tiefgreifende Maßnahmen erforderlich, um die Energiewende im Verkehr und die damit einhergehende Emissionsreduzierung meistern zu können. Der **Weg bis 2030 ist also ambitioniert.**
- Damit die „**Energiewende im Verkehr**“ gelingt, muss der **anlaufende Markterfolg** von Fahrzeugen mit **alternativen Antrieben** in den kommenden Jahren **beschleunigt und verstetigt werden.**
- SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP nehmen in ihrem Koalitionsvortrag die Thematik auf und kündigen an, die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der **Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches zu treffen und die praktische Umsetzung deutlich zu beschleunigen.** Allerdings bleibt im Mobilitäts-Abschnitt die Rolle von erneuerbaren und dekarbonisierten Gasen als Bausteine für mehr Klimaschutz im Verkehr unerwähnt, der Straßengüterverkehr wenig beleuchtet.

Vor diesem Hintergrund möchten wir uns mit diesem Positionspapier verbändeübergreifend in den Prozess zur Beschleunigung einer effizienten Verkehrswende einbringen.

## 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, erneuerbaren Gasen (BioLNG, BioCNG) als auch Wasserstoff und Power-to-Liquid** voranzutreiben.
  - 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 2020/2021 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, über 3,2 Mio. Fahrzeuge auf die Straße zu bringen.

- **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 BioCNG-Pkw auch für den **individuellen Fernverkehr** geeignet. Im **Lkw-Bereich** können in Abhängigkeit von der erforderlichen Reichweite BioCNG- oder BioLNG-Fahrzeuge zum Einsatz kommen: durch einen Fuel-Switch von Diesel auf BioCNG oder BioLNG lassen sich erhebliche Klimaschutzeffekte in kurzer Zeit realisieren. BioCNG und BioLNG sind klimaneutral – auf Basis der Power-to-Gas-Technologien sowie bei Erzeugung in Biogasanlagen. Beide Wege bieten die Möglichkeit, Fahrzeuge mit erneuerbaren und treibhausgasneutralen Treibstoffen zu betanken. Die Potentiale, die Gasmobilität bietet, gilt es zügig zu heben.

- **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.
- **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. Die Technologien zur Nutzung von BioCNG oder BioLNG stehen zur Verfügung.**
- **Gasförmige und flüssige synthetische Kraftstoffe** (PtG, PtL / eFuels, PtH<sub>2</sub>) 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 CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität**

- Wir brauchen einen **technologieoffenen klimapolitischen Instrumentenmix** im Verkehrsbereich.
- Die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte sind neben der staatlichen Förderung der zentrale Treiber für die aktuell breite Einführung elektrifizierter Pkw in Deutschland. Eine **ambitionierte Fortschreibung der Flottengrenzwerte** ist daher elementar, **sowohl für Nutzfahrzeuge als auch für 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.

Im Sinne von Transparenz und tatsächlichem Umweltvorteil **müssen Emissionswerte auf realen Verbräuchen beruhen**. In dem Zusammenhang sollten daher auch zügig die Anforderungen an die elektrische Performance der Plug-in Hybride (PHEV) angehoben und die elektrische Nutzung stärker angereizt werden – wie im Koalitionsvertrag bzgl. Förderung und Dienstwagenbesteuerung vorgesehen.

- Die neue Bundesregierung spricht sich im Koalitionsvertrag dafür aus, dass gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission im Verkehrsbereich in Europa nur noch CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge zugelassen werden sollen. Dies muss auch Fahrzeuge zulassen, die mit erneuerbaren gasförmigen oder flüssigen Kraftstoffen angetrieben werden. Damit ist eine echte Technologieoffenheit möglich.
- Der Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sollte grundsätzlich marktgetrieben erfolgen. Dafür ist die wirtschaftliche Auslastung zentral. Für die Ladeinfrastruktur muss ein dynamischer und flexibel auf räumliche und zeitliche Anforderungen angepasster Förderrahmen geschaffen werden, der den wettbewerblichen Ausbau nicht beeinträchtigt. Wegen der derzeit noch niedrigen Auslastung der Angebote ergeben sich **erhebliche Wirtschaftlichkeitslücken für die konkreten Projekte**. Deshalb sollte die **AFID-Novelle** den Mitgliedstaaten auch die Möglichkeit der Förderung des Aufbaus zugestehen. Dazu gehören vor allem auch **Förderprogramme**, die in Einzelfällen durchaus aus Mitteln des EU-Haushalts unterstützt werden sollten. Ferner sollten in diesem Kontext die Förderbürokratie deutlich vereinfacht und der **Abbau regulatorischer Schranken der Sektorenkopplung** vorangetrieben werden.
- Flankierend zum Umbau der Energiepreissystematik durch **höhere CO<sub>2</sub>-Preise und die Abschaffung der EEG-Umlage** ist zügig eine noch **konsequentere Ausrichtung fiskalischer Instrumente an der CO<sub>2</sub>-Belastung** (bspw. Kfz-Steuer, Dienstwagenbesteuerung, Lkw-Maut) vorzunehmen. Diese sind heute immer noch stark auf fossile Kraftstoffe ausgelegt.
- Die Maut z.B. ist eine zentrale Stellschraube für die Logistikbranche. Die Fortsetzung der Mautbefreiung mit einer CO<sub>2</sub>-Differenzierung bei der Lkw-Maut (wie im Koalitionsvertrag vorgesehen) ist daher hilfreich für den Antriebswechsel und kann sowohl den Markthochlauf von BioLNG, wie auch H<sub>2</sub>- und E-Lkw unterstützen. Zudem sollte geprüft werden, ob ein **Abbau nicht-nachhaltiger Vergünstigungen im Verkehrsbereich (bspw. des Dieselprivilegs)** einen Beitrag zum Umstieg auf alternative Antriebe leisten kann.
- Daneben muss eine **verstärkte Berücksichtigung der Gas-Mobilität bei Ausschreibungen sowie Anreiz- und Förderinstrumenten** erfolgen.

- Ferner sollte eine ambitionierte **Weiterentwicklung des Treibhausgasquotenhandels im Verkehr** vor allem den weiteren Hochlauf fortschrittlicher Kraftstoffe anreizen.
- Für den **Einsatz von Wasserstoff** im Verkehrssektor gilt, dass der Fokus auf den Einsatz von Wasserstoff aus rein erneuerbaren und CO<sub>2</sub>-neutralen Quellen liegen muss, um dringend benötigte Minderungen bei den Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu erzielen. Dabei ist es sinnvoll, während der jetzt noch auf niedrigem Niveau beginnenden Markthochlaufphase auch Anwendungen mit Wasserstoff aus Verfahren außer der Elektrolyse zu fördern. Eine **Differenzierung in den Fördersätzen** kann sinnvoll sein, um die **Anreizwirkung für den Einsatz von grünem Wasserstoff zu erhöhen**.
- Eine verstärkte **kommunikative Unterstützung** der umweltfreundlichen **Gas-Mobilität** durch die Politik wäre ebenfalls hilfreich, um deren Potential zu heben.

**BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft Landesgruppe Nordrhein-Westfalen e.V.** Holzstraße 2 40221 Düsseldorf T +49 211 310250-20 bdew-info@bdew-nrw.de www.bdew.de

**Verband kommunaler Unternehmen e.V.** Landesgruppe NRW Elisabethstraße 16 40217 Düsseldorf T +49 211 159243-11 F +49 211 159243-19 lg-nrw@vku.de · www.vku.de

**DVGW Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. Landesgruppe Nordrhein-Westfalen e.V.** Josef-Wirmer-Str. 1-3 53123 Bonn T +49 228 9188-977 F +49 228 9188-92977 info@dvgw.de www.dvgw.de

**ADAC Nordrhein e.V.** Luxemburger Str. 169 50939 Köln T +49 221 47 27-47 F +49 0221 47 27-452 adac@nrh.adac.de  
**ADAC Westfalen e.V.** Freie-Vogel-Str. 393 44269 Dortmund T +49 231 54 99-540 F +49 0231 54 99-6540 service@wfa.adac.de

**ADAC Ostwestfalen-Lippe e.V.** Eckendorfer Str. 36 33609 Bielefeld T +49 521 10 81-0 F +49 521 10 81-220 info@owl.adac.de www.adac.de