

Positionspapier

Wege zu einem emissions- freien Schwerlastverkehr

**Förderung des Hochlaufs von Bio-LNG und Erfüllung der
Ziele der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III**

Berlin, 18.09.2024

Executive Summary

Deutschland hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2045 klimaneutral zu werden. Während andere Sektoren ihre Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) seit 1990 deutlich reduziert haben, sind die Emissionen im Verkehrssektor fast unverändert geblieben. Insbesondere im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge sind die THG-Emissionen seit 1990 aufgrund der gestiegenen Transportleistung nicht gesunken, sondern um 25 Prozent angestiegen.

Der Schwerlastverkehr steht damit vor einer enormen Herausforderung. Der Hochlauf von batterie- und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeugen verläuft schleppend. Der Aufbau der nötigen Tank- und Ladeinfrastruktur muss erst noch erfolgen. Dies erfordert viel Zeit und hohe Investitionen. Gleichzeitig leisten Fahrzeuge, die mit besonders emissionsarmen Bio-LNG und Bio-CNG betrieben werden, bereits heute einen wertvollen Beitrag zur Emissionsminderung im Schwerlastverkehr. Doch obwohl Bio-LNG und Bio-CNG je nach Zusammensetzung sogar negative THG-Emissionen ermöglichen, verhindern die aktuellen politischen Rahmenbedingungen einen weiteren Markthochlauf. Wenn der Schwerlastverkehr seine Klimaziele erreichen und bis 2045 klimaneutral werden will, müssen jetzt alle technologischen Klimaschutzoptionen genutzt werden.

Maßnahmen zur Emissionsreduktion im Schwerlastverkehr

1. *Ambitionierterer THG-Quotenverlauf:* Deutschland muss eine entschlossene Umsetzung der Renewable Energy Directive (RED III) anstreben. Eine Erhöhung der THG-Minderungsquote auf 35 Prozent im Jahr 2030 und eine Fortschreibung des THG-Quotenregimes im Straßenverkehr bis 2045 sind notwendig, um Investitionen in fortschrittliche Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe wie Bio-LNG und Bio-CNG zu fördern.
2. *Schaffung steuerlicher Anreize für den Einsatz von Biokraftstoffen:* Um den Einsatz von Biokraftstoffen wie Bio-LNG und Bio-CNG im Güterverkehr attraktiver zu machen, sollte die Energiesteuer auf emissionsarme Kraftstoffe gesenkt werden.
3. *Reduzierte Lkw-Maut für emissionsarme Gas-Lkw:* Mit emissionsarmen Bio-LNG und Bio-CNG angetriebene Gas-Lkw müssen aktuell denselben Mautsatz entrichten wie fossil betriebene Lkw. Um Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen einen finanziellen Anreiz für die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe zu geben, sollten CNG- und LNG-Lkw generell in die CO₂-Emissionsklasse IV (50 Prozent Mautermäßigung) – emissionsarme Fahrzeuge - eingruppiert werden. Bei der ausschließlichen Betankung von Bio-LNG und Bio-CNG sollten die Fahrzeuge vollständig von der Maut befreit werden.
4. *Revision der CO₂-Flottengrenzwerte:* Die aktuelle CO₂-Flottenregulierung begünstigt batterieelektrische Antriebe und verhindert erneuerbare Kraftstoffe. Eine technologieoffene Regulierung, z.B. durch einen Carbon-Correction-Factor, ist dringend notwendig, damit CO₂-arme Kraftstoffe wie Bio-LNG ihren Beitrag zur Defossilisierung des Transportsektors leisten können.
5. *Importhürden für Bio-LNG und Bio-CNG abbauen:* Der Import von Bio-LNG und Bio-CNG aus Drittstaaten, wie beispielsweise der Ukraine, sollte durch bilaterale Abkommen zeitnah ermöglicht werden.

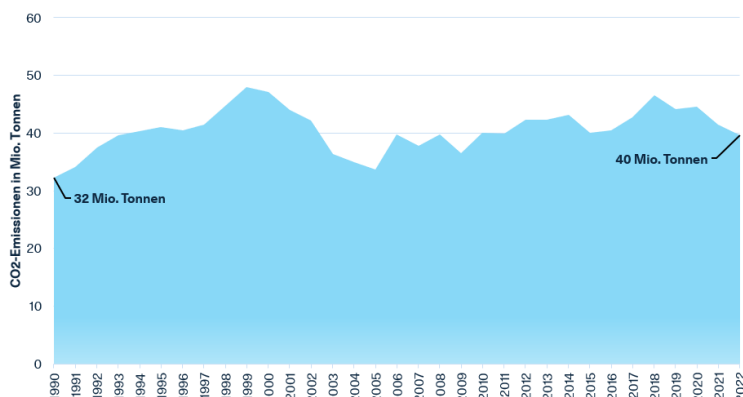
Hintergrund

Verkehrssektor hinkt Klimazielen hinterher

Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2045 Klimaneutralität zu erreichen. Damit diese ambitionierte und tiefgreifende Transformation gelingt, müssen alle Sektoren gleichermaßen ihre THG-Emissionen auf netto null reduzieren. Während jedoch die Emissionen in der Energiewirtschaft, Industrie und im Gebäudebereich seit 1990 signifikant reduziert werden konnten, bewegen sich die THG-Emissionen im Verkehrssektor nach wie vor auf dem Niveau von 1990. Zwar ist der CO₂-Ausstoß pro gefahrenem Kilometer durch immer effizientere Motoren stetig gesunken. Eine höhere Fahrleistung sowohl im Personenverkehr als auch bei Nutzfahrzeugen hat jedoch dazu geführt, dass der Verkehr in absoluten Zahlen betrachtet, bislang nur einen geringen Beitrag zum Klimaschutz geleistet hat. Dementsprechend hat sich auch der Anteil des Verkehrssektors an den deutschen THG-Emissionen von 13,1 Prozent im Jahr 1990 auf 19,8 Prozent im Jahr 2022 erhöht¹. Besonders gravierend ist die Situation bei den schweren Nutzfahrzeugen und Bussen. Seit 1990 sind die THG-Emissionen in diesem Bereich um 25 Prozent gestiegen – von 32 auf 40 Millionen Tonnen (siehe Abbildung 1). Der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge an den THG-Emissionen Deutschlands hat sich dementsprechend seit 1990 von drei auf sechs Prozent verdoppelt.

Dies zu ändern, gehört zu den vordringlichsten Aufgaben der europäischen und deutschen Klimapolitik. Insbesondere der Schwerlastverkehr steht dabei vor einer besonders großen Herausforderung. Trotz der zunehmenden Verfügbarkeit von batterie- und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeugen leisten diese aktuell und auf absehbare Zeit nur einen geringen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Der schleppende Aufbau einer europäischen Tank- und Ladeinfrastruktur, die geringe Marktakzeptanz bei den Transportunternehmen sowie das noch geringe Angebot an klimaneutralem Strom werden den Hochlauf dieser Fahrzeuge auf absehbare Zeit bremsen. Aktuell werden rund 92 Prozent der in Deutschland zugelassenen Lkw mit Diesel angetrieben.² Angesichts der ambitionierten Klimaziele müssen deshalb jetzt alle Optionen für einen effizienten Klimaschutz genutzt werden.

Abbildung 1: CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und Bussen in Deutschland, 1990 - 2022³



¹ Umweltbundesamt; <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>

² Kraftfahrtbundesamt; https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html

³ Eurostat; https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV_AIR_GGE_custom_12201142/default/table?lang=en

Instrumente zur Emissionsminderung im Verkehr und Funktionsweise der Treibhausgas-Minderungsquote

Um die Emissionsreduktionsziele im Verkehrssektor zu erreichen, wurden in den vergangenen Jahren diverse politische Instrumente implementiert. Dazu gehören neben Anschaffungsförderungen unter anderem die europäischen CO₂-Emissionsstandards für Pkw und schwere Nutzfahrzeuge, die nationale CO₂-Bepreisung über das Brennstoffemissionshandelsgesetz, die CO₂-Komponente in der Lkw-Maut, die Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge sowie staatliche Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel und die Errichtung von Ladeinfrastruktur.

Ein weiteres maßgebliches Instrument ist der THG-Quotenhandel. Als marktbasierendes Instrument zur Reduktion von THG-Emissionen im Verkehrssektor verpflichtet er Mineralölunternehmen und andere Anbieter fossiler Kraftstoffe zur Reduktion der Treibhausgasintensität der Kraftstoffe, die sie in Verkehr bringen. Die Emissionsminderung muss dabei gegenüber einem fossilen Referenzwert von 94,1 g CO₂äq/MJ erbracht werden. Der aktuell gültige Quotenverlauf sieht eine Steigerung von 9,35 Prozent im Jahr 2024 auf 25,1 Prozent im Jahr 2030 vor. Bei Nichteinhaltung der Minderungsvorgaben ist durch die Quotenverpflichteten eine Ausgleichsabgabe in Höhe von 600 Euro je Tonne CO₂äq zu entrichten.

Gemäß der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie II (RED II) gelten verschiedene Erfüllungsoptionen, mit denen die Inverkehrbringer von Kraftstoffen die THG-Minderung erreichen können. Dazu gehören verschiedene Arten von Biokraftstoffen, etwa aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen, aus Altspeiseölen und tierischen Fetten sowie fortschrittliche Biokraftstoffe, wie etwa Biogas aus Mist oder Gülle. Zudem können auch grüner Wasserstoff und PtX-Kraftstoffe (sog. RFNBOs, erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs) sowie die Stromnutzung im Straßenverkehr für die Zielerfüllung eingesetzt werden.

Bio-LNG als Kraftstoff im Schwerlastverkehr

Eine weitere Möglichkeit, die THG-Minderungsquote im Verkehrssektor zu erbringen, ist die Verwendung von Bio-LNG. Bio-LNG ist auf Erdgasqualität aufbereitetes und verflüssigtes Biogas, das ohne technische Restriktionen in Fahrzeugen mit LNG-Antrieb verwendet werden kann. Da die Pflanzen und biogenen Reststoffe, aus denen Bio-LNG gewonnen wird, zuvor CO₂ aus der Atmosphäre absorbiert haben, ist die Nutzung je nach verwendetem Grundstoff äußerst emissionsarm oder führt sogar zu negativen Emissionen. Der Prozess der Biomethanherzeugung unterliegt nach der RED II zudem klaren Regeln, die umfangreiche Nachhaltigkeitsanforderungen berücksichtigen.

Für Bio-LNG aus Gülle spezifiziert die RED II beispielsweise einen negativen Standardwert für die THG-Emissionen von -100 gCO₂äq/MJ, was die hohen Emissionsminderungspotenziale widerspiegelt, die durch die Vermeidung von Methanemissionen bei der Lagerung und Behandlung von Gülle erzielt werden können. Besonders emissionsarm ist aber auch die Erzeugung von Bio-LNG aus Bioabfällen (14 gCO₂äq/MJ). Die Standardwerte liegen damit deutlich unter dem fossilen Referenzwert für THG-Emissionen gemäß RED II von 94 g CO₂äq/MJ. In Deutschland wurden im ersten Halbjahr 2024 insgesamt knapp 70.000 Tonnen LNG im Güterverkehr abgesetzt. Der Bio-LNG-Anteil liegt aktuell bei über 70 Prozent, wie eine eigene Datenerhebung von Zukunft Gas gezeigt hat. Hierbei war insbesondere in den vergangenen anderthalb Jahre eine stark steigende Tendenz zu beobachten. Nur in den ersten sechs Monaten dieses Jahres konnten dadurch rund 139.000 Tonnen CO₂äq eingespart werden.

Für Bio-LNG und andere Biomassebrennstoffe fordert die RED II grundsätzlich, dass diese im Vergleich zu fossilen Brennstoffen eine signifikante THG-Emissionsreduktion aufweisen müssen, um als nachhaltig und damit förderungswürdig zu gelten. Ab dem 1. Januar 2021 müssen neue Produktionsanlagen für Biomethan und andere erneuerbare Brennstoffe eine THG-Emissionsreduktion von mindestens 65 Prozent im Vergleich zu fossilen Brennstoffen erreichen. Für Anlagen, die vor diesem Datum in Betrieb genommen wurden, gelten gestaffelte Mindestreduktionswerte.

Bio-LNG ist damit eine besonders umweltschonende Alternative für die Treibhausgasminderung im deutschen und europäischen Schwerlastverkehr. Hinzu kommt, dass emissionsarme Fahrzeuge mit LNG-Antrieb bereits heute am Markt verfügbar sind, auf eine lückenlose Tankstelleninfrastruktur in Deutschland und weiten Teilen Europa zurückgreifen können und bereits von den Spediteuren akzeptiert und eingesetzt werden.

Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie III

Die EU-Energiepolitik ist insgesamt getrieben vom europäischen „Green Deal“, der Vision einer klimaneutralen EU bis 2050. Ein Element dieser Vision ist die „Fit for 55“-Strategie, die als Zwischenziel eine Reduzierung der THG-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent anstrebt. Ein zentraler Baustein der „Fit for 55“-Strategie ist wiederum die am 31. Oktober 2023 in Kraft getretene Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (EU 2023/2413, RED III).

Die RED III und ihre Vorgängerfassungen RED I und II sind zentrale Instrumente zur Förderung erneuerbarer Energien in der EU. Die Richtlinie zielt darauf ab, den Anteil erneuerbarer Energien am gesamten Endenergieverbrauch der EU zu erhöhen und definiert dafür spezifische Vorgaben für verschiedene Sektoren, einschließlich dem Verkehrssektor. So müssen die Mitgliedstaaten unter anderem sicherstellen, dass ein bestimmter Anteil der im Verkehr genutzten Energie aus erneuerbaren Quellen stammt.

Die RED III muss von den Mitgliedstaaten bis zum 21. Mai 2025 in nationales Recht umgesetzt werden. Sektorenübergreifend definiert sie das Ziel für die EU, bis 2030 mindestens 40 Prozent (statt zuvor 32 Prozent) ihres gesamten Energieverbrauchs aus erneuerbaren Quellen zu decken. Für den Verkehrssektor sind insbesondere die Artikel 25 bis 29 relevant.

Zielvorgaben der RED III für erneuerbare Energien im Verkehrssektor

Artikel 25 definiert für die Mitgliedstaaten das verbindliche Ziel, dass bis 2030 mindestens 29 Prozent der im Verkehrssektor verbrauchten Endenergie aus erneuerbaren Quellen stammen muss. Wahlweise kann bis 2030 auch eine Treibhausgasreduktion um mindestens 14,5 Prozent im Vergleich zu den Emissionen von fossilen Kraftstoffen nachgewiesen werden.

Zudem werden in Artikel 25 spezifische Unterziele für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs definiert. Deren kombinierter Anteil an der Energieversorgung des Verkehrs soll 2030 mindestens 5,5 Prozent betragen, wovon RFNBOs mindestens ein Prozent ausmachen sollen. Artikel 26 definiert darüber hinaus, dass der Anteil konventioneller Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen im Jahr 2030 einen Anteil von 7 Prozent nicht überschreiten darf. Artikel 27 begrenzt zudem den Anteil der Biokraftstoffe, die aus gebräucherten Speiseölen und tierischen Fetten gewonnen werden, auf 1,7 Prozent.

Maßnahmen für einen emissionsfreien Schwerlastverkehr

Die Vorgaben der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie im Verkehrssektor werden in Deutschland über das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie über die 36., 37. und 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) umgesetzt. Wie oben dargestellt, ist der THG-Quotenhandel das wichtigste Instrument, um die Zielvorgaben für erneuerbare Energien im Straßenverkehr zu erreichen.

Das aktuelle THG-Quotenhandelssystem in Deutschland wurde jedoch vor Inkrafttreten der RED III implementiert und im laufenden Jahr 2024 durch eine Änderung der 36. BImSchV nur geringfügig angepasst. Hintergrund für die kürzliche Änderung waren ab Sommer 2023 bekannt gewordenen Betrugsvorwürfe bei sogenannten Upstream-Emissionsminderungsprojekten (UER-Projekten). Die Projekte zielten darauf ab, THG-Emissionen in den vorgelagerten Bereichen der Kraftstofflieferkette zu reduzieren. Diese Einsparungen konnten wiederum auf die THG-Quote angerechnet werden. Nachdem jedoch bekannt wurde, dass mindestens 40 von 60 chinesischen Projekten vermeintlich nicht existieren und das Umweltministerium von einem Schaden von bis zu 750 Mio. Euro ausgeht, gab Umweltministerin Lemke bekannt, dass keine neuen Projekte mehr genehmigt würden.

Umgesetzt wurde das Auslaufen der UER-Projekte durch eine Änderung der 36. BImSchV, die am 4. Juni 2024 vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Im Zuge dieser Änderung wurden auch die in § 37a Abs. 4 Satz 2 des BImSchG genannten Prozentsätze der THG-Quote für das Kalenderjahr 2024 und die nachfolgenden Kalenderjahre geringfügig um jeweils 0,1 Prozent angehoben. Für das laufende Jahr 2024 liegt der Wert damit bei 9,35 Prozent.

Aus Sicht der Gas- und Wasserstoffwirtschaft ist das aktuelle THG-Quotenhandelssystem grundsätzlich eine Erfolgsgeschichte. Es fördert den planbaren Hochlauf erneuerbarer emissionsarmer Energieträger wie Bio-LNG, indem die höheren Erzeugungskosten im Vergleich zu fossilen Energieträgern über das Quotenhandelssystem teilweise ausgeglichen werden. Gleichzeitig sind jedoch Anpassungen an der THG-Quotenregulierung und weitere flankierenden politische Maßnahmen notwendig, um eine Zielerreichung gemäß RED III zu gewährleisten.

Ambitionierterer THG-Quotenverlauf auch nach 2030 und Erhöhung der Mindestquote für fortschrittliche Biokraftstoffe

Der Verkehrssektor verfehlt die Ziele des Klimaschutzgesetzes derzeit deutlich. Gleichzeitig sind in den vergangenen Monaten aufgrund einer Vielzahl von Erfüllungsoptionen, falsch deklarierten Importen aus Drittstaaten und vermeintlichen UER-Betrugsfällen die Preise im THG-Quotenhandel deutlich gesunken. Dies führt bereits heute in der Praxis dazu, dass Investitionen in fortschrittliche Biokraftstoffe aufgeschoben werden. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, muss der THG-Quotenhandel zunächst viel konsequenter gegen Betrugsfälle geschützt werden. Die Zertifizierung von importierten Mengen muss zukünftig nach den gleichen Standards und Kontrollmöglichkeiten erfolgen, wie bei heimischen Energieträgern. Freiwillige Systeme und Auditoren, die falsche Zertifikate ausstellen oder ausgestellt haben, sollten keine weiteren Zertifizierungen vornehmen dürfen. Zur Betrugsprävention kann auch die Einführung von verpflichtenden Überprüfungen durch unabhängige Beobachter (sog. Witness Audits) als Voraussetzung für eine Doppelanrechnung von fortschrittlichen Biokraftstoffen gem. 38. BImSchV beitragen.

Darüber hinaus sollte der im BImSchG vorgegebene THG-Quotenpfad deutlich ambitionierter ausgestaltet werden. Eine Erhöhung um fünf Prozent in den Jahren 2026 bis 2028 sowie eine Erhöhung um zehn Prozent in den Jahren 2029 und 2030 würde den Hochlauf von Bio-LNG und anderen erneuerbaren Kraftstoffen deutlich beschleunigen.

Zudem sollte bereits heute ein ambitionierter THG-Quotenpfad auch für die Zeit nach 2030 definiert werden. Denn Investitionen in Produktionsanlagen und der Aufbau von Vertriebswegen für fortschrittliche Biokraftstoffe benötigen eine lange Planungsphase. Durch eine Fortschreibung für den Straßenverkehr mindestens bis ins Jahr 2045 würden Unternehmen und Investoren bereits heute Planungssicherheit für langfristige Investitionsentscheidungen bekommen. Durch die Kenntnis zukünftiger Quoten können Unternehmen bereits heute mit einer stabileren und vorhersehbareren Marktentwicklung planen.

Zudem würde auch eine höhere Mindestquote für fortschrittliche Biokraftstoffe wie Bio-LNG innerhalb des THG-Quotensystems den Hochlauf emissionsarmer Kraftstoffe beschleunigen. Denn wie bereits dargestellt, sieht die RED III bis 2030 einen Mindestanteil von 5,5 Prozent für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs am Endenergieverbrauch im Verkehr vor. Gemäß dem geltenden Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe laut §14 der 38. BImSchV ist innerhalb des THG-Quotenhandels für das Jahr 2030 aktuell jedoch nur ein Mindestanteil von 2,6 Prozent vorgesehen. Eine Erhöhung dieses Anteils auf mindestens 4,5 Prozent wäre daher zielführend und angemessen.

Zudem sollte die Anrechenbarkeit konventioneller Biokraftstoffe nicht auslaufen, da diese einen wichtigen Beitrag zur THG-Minderung leisten. Insgesamt ist im Kontext alternativer, erneuerbarer Kraftstoffe sicherzustellen, dass Artikel 29a der RED III und §10 der 37. BImSchV in der derzeitigen Form erhalten bleiben. Dort wird anhand von wissenschaftlichen Kriterien definiert, wie viel CO₂-Minderung ein erneuerbarer Kraftstoff erbringen muss, um quotenrelevant zu sein.

Steuerliche Anreize für den Einsatz von Biokraftstoffen schaffen

Eine wesentliche Maßnahme zur Förderung der Nutzung von Biokraftstoffen im Straßengüterverkehr ist die Senkung der Energiesteuer. Durch die Anpassung des Energiesteuergesetzes können fortschrittliche Biokraftstoffe wie Bio-LNG und Bio-CNG steuerlich entlastet werden. Dies ermöglicht es insbesondere Unternehmen des unter hohem Preisdruck stehenden Güterverkehrs, diese nachhaltigen Kraftstoffe wirtschaftlich attraktiver einzusetzen und ihre Emissionen unmittelbar zu senken. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, den nationalen Energiesteuersatz auf das europäische Minimum abzusenken, wodurch sich eine Reduktion von nahezu 14 ct/Liter realisieren lassen würde.

Darüber hinaus besteht unmittelbar die weitere rechtliche Möglichkeit der Energiesteuerreduktion anhand der Verordnung (EU) 2023/1315. Mittelfristig ist eine Anpassung der EU-Energiesteuerrichtlinie anzustreben, die eine Anpassung des Steuersatzes an den CO₂-Gehalt von Kraftstoffen vorsieht.

Die Bundesregierung hat sich in der am 5. Juli 2024 beschlossenen „Wachstumsinitiative“ bereits zu einem technologieoffenen Ansatz und zur steuerlichen Gleichstellung von Nullmissionsfahrzeugen und vollelektrischen Fahrzeugen bekannt. Dieser Willensbekundung müssen nun auch zeitnah konkrete parlamentarische Initiativen folgen.

Lkw-Maut für emissionsarme Gas-Lkw reduzieren

Schwere Nutzfahrzeuge müssen für die Nutzung der Bundesfernstraßen in Deutschland eine Maut entrichten. Die Mauthöhe ist dabei unter anderem von der Achszahl, der Emissions- und Gewichtsklasse sowie der Fahrzeugklasse abhängig. Gemäß §3 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) enthält der Mautsatz zudem einen Anteil, um die entstandenen Infrastrukturkosten, die verursachten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten sowie die Kosten der verkehrsbedingten Kohlenstoffdioxid-Emissionen zu kompensieren.

Doch obwohl mit LNG betriebene Gas-Lkw im Juni 2024 bereits mit durchschnittlich 72 Prozent Bio-LNG und somit äußerst emissionsarm auf deutschen Straßen unterwegs waren, müssen diese Gas-Lkw denselben Mautsatz wie ein Diesel-Lkw entrichten. Die Speditions- und Logistikunternehmen haben so weder einen Anreiz, emissionsarme Gas-Lkw für ihre Flotten anzuschaffen noch ihre bestehenden Gas-Fahrzeuge vorzugsweise mit besonders klimafreundlichem Bio-LNG zu betanken. Um einen solchen finanziellen Anreiz zu schaffen, sollten CNG- und LNG-Lkw generell in die CO₂-Emissionsklasse IV (50 Prozent Mautermäßigung) – emissionsarme Fahrzeuge - eingruppiert werden. Bei der ausschließlichen Betankung von Bio-LNG und Bio-CNG sollten die Fahrzeuge vollständig von der Maut befreit werden.

Revision der CO₂-Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge (EU-Richtlinie 2019/1242)

Die aktuelle Rechtslage bei der CO₂-Flottenregulierung führt zu einer technologischen Festlegung auf batterieelektrische- und brennstoffzellenelektrische Antriebe sowie Wasserstoffmotoren. Aufgrund der ausschließlichen Betrachtung des Emissionsausstoßes am Endrohr (tailpipe) können die Fahrzeughersteller und Zulieferer nur auf diese Technologien zurückgreifen, um die spezifischen CO₂-Reduktionsziele zu erreichen. Gleichzeitig wird der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe nicht berücksichtigt und letztlich bestraft. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden dadurch unabhängig von der Antriebsenergie benachteiligt bzw. bewusst diskriminiert. Zudem drohen den Fahrzeughersteller bei Verfehlung der CO₂-Minderungsziele massive Strafzahlungen.

Diese technologische Festlegung schränkt die Möglichkeiten von Speditionen, Transport- sowie Busunternehmen ein, durch den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe wie Bio-LNG und strombasierten synthetischen Kraftstoffen Nutzfahrzeuge klimaneutral bzw. emissionsarm zu betreiben und konterkariert damit die Bemühungen zu sofortigem Klimaschutz. Ziel muss es deshalb sein durch einen Anrechnungsmechanismus für erneuerbare Kraftstoffe – beispielsweise durch die Einführung eines sog. Carbon-Correction-Factors – eine planbare Zukunft für moderne Gas-Lkw mit Verbrennungsmotor in Kombination mit klimaneutralem Bio-LNG zu schaffen. Dieser würde dafür sorgen, dass bei der endgültigen Zertifizierung der CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs der tatsächlich geleistete Emissionsreduktionsbeitrag berücksichtigt würde.

Auf europäischer Ebene muss deshalb die für das Jahr 2027 geplante Revision der CO₂-Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge vorgezogen werden.

Abbau von Importhürden für Bio-LNG aus Drittstaaten

Um einen ambitionierteren THG-Quotenpfad bedienen zu können, ist zudem die Erweiterung von Bezugswegen von emissionsarmen Bio-LNG von entscheidender Bedeutung. Auf europäischer Ebene ist es daher entscheidend, dass die EU frühzeitig mit geeigneten Lieferländern entsprechende Abkommen schließt. Denn gemäß RED I dürfen die EU-Mitgliedstaaten von Drittländern ausgestellte Herkunftsnachweise von erneuerbaren Gasen nur dann anerkennen, wenn die Union mit diesem Drittland ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von in der Union ausgestellten Herkunftsnachweisen und in diesem Drittland eingerichteten kompatiblen Herkunftsnachweissystemen geschlossen hat.

In besonderer Weise ist in diesem Zusammenhang die Ukraine hervorzuheben. Als größter Erzeuger von Agrarprodukten in Europa verfügt die Ukraine naturgemäß über ein enormes Potential zur Produktion von Biogas, das zu Biomethan und Bio-LNG aufbereitet werden kann. Schätzungen gehen von einem für den deutschen Markt erschließbaren Biomethan-Potenzial von bis zu 102 TWh im Jahr 2030 und bis zu 331 TWh im Jahr 2050 aus. Ohne ein entsprechendes bilaterales Abkommen gemäß RED I zwischen der EU und der Ukraine zur Anerkennung gegenseitiger Herkunftsnachweise kann dieses Potential nicht genutzt werden.

Dabei betrachtet die Ukraine den Export von Biogas als wichtiges Geschäftsmodell zur Stärkung ihrer dezentralen Strukturen und zur finanziellen Förderung des Wiederaufbaus. Gleiches gilt neben der Ukraine auch für das Vereinigte Königreich als einer der wichtigsten Handelspartner der EU für Biomethan im Kraftstoffsektor. Für Deutschland wäre Biomethan ein relevanter Beitrag zur Defossilisierung – auch angesichts der Tatsache, dass die Gaspipelines nach Europa spätestens nach dem Auslaufen der Gastransitverträge mit Russland im Jahr 2024 brach liegen werden. Relevante Importmengen von Biomethan können darüber hinaus auch im Wärme- und Stromsektor fossile Energien ersetzen und damit zum Ziel der deutschen Klimaneutralität beitragen.

Kontakt

Zukunft Gas e. V.

Alexander Mey

Senior Manager Public Affairs

T +49 160 98096969

alexander.mey@gas.info

Zukunft Gas ist die Stimme der deutschen Gas- und Wasserstoffwirtschaft. Der Branchenverband bündelt die Interessen der Mitglieder und tritt gegenüber Öffentlichkeit, Politik sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern auf. Gemeinsam mit den Mitgliedsunternehmen setzt sich der Verband dafür ein, dass die Potenziale von Wasserstoff, Biogas und Erdgas sowie der bestehenden Gasinfrastruktur genutzt werden, informiert über die Chancen und Möglichkeiten, die gasförmige Energieträger für unsere Gesellschaft bieten, und treibt die Transformation der Gasbranche hin zu neuen Gasen voran. Getragen wird der Verband von führenden Unternehmen der Gas- und Wasserstoffwirtschaft. Weitere Branchenverbände und die Heizgeräteindustrie unterstützen Zukunft Gas als Partner.