

Chancengleichheit für Gaskraftstoff

[05.03.2021] Nach Einschätzung der Initiative Zukunft Gas lässt die Politik die Klimaschutzpotenziale von Biogas und E-Fuels ungenutzt. Sie fordert gemeinsam mit dem DVGW Chancengleichheit und Technologieoffenheit.

Mit einem Ausstoß von knapp 166 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten bleibt der Verkehrssektor das Sorgenkind der Energiewende. Bei der Emissionsminderung tritt der Mobilitätssektor seit 1990 nahezu auf der Stelle. Gas-Technologien könnten bereits heute dazu beitragen, nicht nur CO₂-, sondern auch Schadstoff- und Lärmemissionen zu reduzieren. Das berichtet die Initiative Zukunft Gas. Damit Gasantriebe ihr Potenzial auf Deutschlands und Europas Straßen entfalten können, bedarf es eines angemessenen regulatorischen Rahmens. Gemeinsam mit dem Deutschen Verein des Gas- und Wasserfaches (DVGW) fordert Zukunft Gas deshalb eine Berücksichtigung gasförmiger Energieträger in der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II. Obwohl sich Gasantriebe schon heute als praxistaugliche und reichweitenstarke Alternative bewähren, fehle es noch immer an den regulatorischen Anreizen. So werde Biogas, mit dem Fahrzeughalter schon heute nahezu klimaneutral unterwegs sind, von der Europäischen Kommission in ihrer Renewable Energy Directive (RED II) nicht anerkannt. Während bei Elektrofahrzeugen generell ein CO₂-Emissionswert von zugrunde gelegt wird, werden Antriebsalternativen wie Gasfahrzeuge im Rahmen der gegenwärtigen Methodik vernachlässigt.

„Wenn wir Klimaschutz nicht nur auf dem Papier, sondern auch auf der Straße erreichen wollen, dann führt an einer Well-to-Wheel-Betrachtung kein Weg vorbei“, erläutert Timm Kehler, Vorstand der Brancheninitiative Zukunft Gas. Auch die aktuellen Gesetzgebungspläne, die Anrechenbarkeit erdgasbasierter Kraftstoffe auf die Treibhausgas-Quote abzuschaffen, sei ein falscher Schritt, so Kehler. Dadurch werde die Chance vertan, kurz- und mittelfristige Treibhausgas-Minderungen durch einen Zuwachs von CNG- und LNG-Antrieben im Verkehrssektor zu erzielen. Besonders im Bereich des Schwerlastverkehrs könnte dadurch enormes Klimaschutzpotenzial gehoben werden. Insbesondere bei Logistikern sind Gasfahrzeuge zunehmend beliebt, wie Zahlen des Kraftfahrtbundesamts zeigen. So wurden im Jahr 2020 etwa 90 Prozent mehr mit Gas betriebene Zugmaschinen zugelassen als noch im Vorjahr. Auch die Nachfrage bei den Gas-Lkw über zwölf Tonnen wuchs im vergangenen Jahr gegenüber 2019 um mehr als 50 Prozent. Neben den niedrigeren CO₂- und Schadstoffemissionen weisen Gas-Lkw gegenüber ihren Dieselpendants 50 Prozent geringere Lärmemissionen auf. Damit eignen sich die Fahrzeuge auch für nächtliche innerstädtische Warenlieferungen. Dank Biogas, das mittlerweile an jeder zweiten deutschen Erdgas-Tankstelle verfügbar ist, können diese sogar nahezu klimaneutral erfolgen. „Mit Biomethan und wasserstoffbasierten synthetischen Kraftstoffen sind Quick Wins beim Klimaschutz im Schwerlastverkehr zu erzielen. Gerade auf Langstrecken, die kaum elektrifiziert werden können, sind sie eine ideale Ergänzung zu mit Strom betriebenen Brennstoffzellen und Elektrofahrzeugen“, sagt der Vorstandsvorsitzende für das Ressort Energie im DVGW, Gerald Linke.

(ur)