

Antrag

der Abg. Johannes Stober u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Verstärkte Nutzung von Flüssiggas und Erdgas zur Luftreinhaltung

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Anteile bereits heute Erdgas- (Compressed Natural Gas [CNG] und Liquefied Natural Gas [LNG]) und Flüssiggas- (Liquefied Petroleum Gas [LPG]) Fahrzeuge an der Fahrzeugflotte in Deutschland und Baden-Württemberg haben, insbesondere im Bereich von Lastkraftwagen;
2. wie sich die Emissionen von Lärm, Kohlendioxid, NO_x (Stickoxide) und Feinstaub gegenüber Fahrzeugen, die mit Dieselmotoren oder Benzin fahren, jeweils darstellen;
3. wie sich die Nutzung von Erdgas und LPG-Kraftstoff beim Einsatz in Pkw, Bussen und Lkw unter Einbeziehung der Umrüstkosten, wirtschaftlich darstellt;
4. inwieweit der Einsatz von LPG und Erdgas in Luftreinhaltungsräumen gefördert oder forciert werden sollte, um damit einen Beitrag zur Reduzierung der Luftbelastung zu leisten;
5. welche Rolle diese Kraftstoffe bislang in den Umweltzonen spielen (gezielte Umrüstung von Busflotten, Müllabfuhr etc.);
6. wie sich die Nutzung von LNG und CNG steuerlich darstellt und welche Haltung sie zur bislang geplanten Beendigung der Steuervergünstigung einnimmt;

7. welche Möglichkeit besteht, auch im Bereich der Polizei und der weiteren Landesverwaltung auf diese Kraftstoffe umzustellen.

05. 10. 2015

Stober, Grünstein, Gruber, Rolland, Gürakar SPD

Begründung

Die Nutzung von Erdgas wie auch von Flüssiggas als Fahrzeugtreibstoff hat positive Auswirkungen auf die damit verbundenen Emissionen. Dennoch steigt der Anteil dieser Treibstoffarten innerhalb der Fahrzeugflotte in den vergangenen Jahren in Deutschland nicht an, nach verschiedenen Medienberichten ist sogar ein Rückgang zu entnehmen.

Ähnlich wie bei der Dual-Fuel-Technologie drängt sich aufgrund der damit verbundenen Reduzierung von Emissionen jedoch die Überlegung auf, diese Technologie verstärkt zur Luftreinhaltung einzusetzen und als öffentliche Hand gezielt dort zu fördern bzw. einzusetzen, wo dies technisch und rechtlich möglich ist (Busse im Öffentlichen Personennahverkehr [ÖPNV], Müllabfuhr etc.).

Auch sollte die steuerliche Behandlung weiterhin so gestaltet sein, dass ein Anreiz zur Umstellung auf diesen Treibstoff nicht verringert wird.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 2. November 2015 Nr. 5-0141.5/179 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft, dem Innenministerium und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Anteile bereits heute Erdgas- (Compressed Natural Gas [CNG] und Liquefied Natural Gas [LNG]) und Flüssiggas- (Liquefied Petroleum Gas [LPG]) Fahrzeuge an der Fahrzeugflotte in Deutschland und Baden-Württemberg haben, insbesondere im Bereich von Lastkraftwagen;

Bereits heute sind zahlreiche mit Gas betriebene Nutzfahrzeuge auf dem Markt verfügbar. So bietet bspw. der Hersteller Volvo ein Fahrzeug mit Dual-Fuel-Antrieb als Serienfahrzeug an. Auch kleinere Spezialfirmen arbeiten an entsprechenden Lösungen. Allerdings hat Erdgas oder Flüssiggas bislang im Lkw-Sektor keine große Verbreitung gefunden. Es gibt jedoch Bestrebungen, sowohl die Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Erdgasmotoren als auch die Beimischung von Flüssiggas serienmäßig zu ermöglichen.

Bei Personenkraftwagen werden Fahrzeuge für den Treibstoff Flüssiggas sowohl direkt ab Werk sowie alternativ auch umgerüstete Fahrzeuge angeboten. Erdgasfahrzeuge werden aufgrund der hohen Nachrüstkosten in der Regel nur ab Werk angeboten.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2012 waren in Baden-Württemberg knapp 9.000 Erdgasfahrzeuge zugelassen. Verlässliche Zahlen zu umgerüsteten Flüssiggasfahrzeugen liegen der Landesregierung nicht vor. Ein Maß für die Verbreitung von Flüssiggasfahrzeugen kann aufgrund der Tankstellendichte gezogen werden. Derzeit gibt es bundesweit an über 6.000 Tankstellen Flüssiggas und annähernd 1.000 mit Erdgas.

2. wie sich die Emissionen von Lärm, Kohlendioxid, NOx (Stickoxide) und Feinstaub gegenüber Fahrzeugen, die mit Dieselmotoren oder Benzin fahren, jeweils darstellen;

Grundsätzlich liegen die Luftschadstoffemissionen bei Fahrzeugen mit Gasantrieb niedriger als bei solchen mit Dieselmotoren. Sie sind bei Erdgas nochmals niedriger als bei Flüssiggas. Durch entsprechende Katalysatortechnik kann bei bestimmten Erdgasantriebskonzepten der Stickoxidausstoß weit unter die derzeit geltenden Grenzwerte für Neufahrzeuge gesenkt werden. Der Einsatz von Erdgas führt zur Minderung des Kohlendioxid-Ausstoßes um bis zu 25 Prozent gegenüber Dieselmotoren. Fahrzeuge mit Gasmotoren sind in der Regel Ottomotoren mit geringen Partikelemissionen. Die Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen ohne geschlossenen Dieselpartikelfilter sind demgegenüber deutlich erhöht. Dieselfahrzeuge der aktuellen Schadstoffnorm 6/VI sind mit einem geschlossenen Dieselpartikelfilter ausgestattet.

Bezüglich der Lärmemissionen unterscheiden sich Erdgas- und Flüssiggasfahrzeuge nur unwesentlich von Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor.

3. wie sich die Nutzung von Erdgas und LPG-Kraftstoff beim Einsatz in Pkw, Bussen und Lkw unter Einbeziehung der Umrüstkosten, wirtschaftlich darstellt;

Dem Land liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor. Laut ADAC sind im Pkw-Bereich die Umrüstkosten in einer Größenordnung, sodass Vielfahrer in der Regel günstiger gestellt sind. Bei Flüssiggas reichen die Umrüstkosten von knapp 2.000 Euro bis über 3.000 Euro. Erdgasfahrzeuge werden nur von den Herstellern ab Werk angeboten. Ihr Einsatz ist laut ADAC in bestimmten Fällen wirtschaftlich.

Bei Nutzfahrzeugen liegen Erfahrungen mit Erdgasantrieben insbesondere bei Bussen vor. Nach Angaben von Verkehrsunternehmen stellen sie sich zwar als wirtschaftlich dar, der wirtschaftliche Vorteil reiche aber mitunter nicht aus, um die getrennte Betriebsinfrastruktur zu finanzieren.

4. inwieweit der Einsatz von LPG und Erdgas in Luftreinhalteräumen gefördert oder forciert werden sollte, um damit einen Beitrag zur Reduzierung der Luftbelastung zu leisten;

In den Umweltzonen der Luftreinhalteplangebiete dürfen nur emissionsarme Kraftfahrzeuge fahren, die mit einer grünen Plakette nach der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) gekennzeichnet sind. Dies hat dazu geführt, dass durch die weitgehende Ausstattung der Dieselfahrzeuge mit Rußpartikelfiltern der Anteil des Motorabgases an den Feinstaubbelastungen stark zurückgegangen ist. In den problematischen Bereichen, also an den Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und enger Randbebauung, werden die lokalen Beiträge beim Luftschadstoff Feinstaub PM10 deshalb zwischenzeitlich dominiert durch den Feinstaub-Anteil durch Aufwirbelung und Abrieb. Zur wirksamen Minderung der Feinstaubbelastung aus dem motorisierten Straßenverkehr muss vorrangig die Verkehrsmenge unabhängig von der Art der Motorisierung reduziert werden.

Hinsichtlich des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid werden die Belastungen dominiert durch den Schadstoffausstoß, der durch Kfz-Motoren verursacht wird. Aus Sicht der Luftreinhaltung sind insbesondere die Abgase von Dieselmotoren problematisch. Mit einer Fortschreibung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) soll die Möglichkeit geschaffen werden, durch die Einführung einer neuen Plakette die Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Stickstoffdioxidausstoßes zu unterscheiden. Die Landesregierung geht davon aus, dass Motoren für den Einsatz von Flüssiggas

oder Erdgas die Anforderungen an die Zuteilung der neuen Plakettenfarbe erfüllen. In Umweltzonen, die auf der Basis einer entsprechenden neuen Plakette ausgewiesen werden, könnten demzufolge auch Kraftfahrzeuge mit LPG- oder Erdgas-Antrieb andere Fahrzeuge ersetzen und damit zu einer Verbesserung der Luftbelastung beitragen.

5. welche Rolle diese Kraftstoffe bislang in den Umweltzonen spielen (gezielte Umrüstung von Busflotten, Müllabfuhr etc.);

Der Landesregierung liegen hierzu keine Daten vor.

6. wie sich die Nutzung von LNG und CNG steuerlich darstellt und welche Haltung sie zur bislang geplanten Beendigung der Steuervergünstigung einnimmt;

Für Compressed Natural Gas (CNG) und Liquefied Natural Gas (LNG) (Erdgas) als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge gilt bis 31. Dezember 2018 ein reduzierter Steuersatz von 13,90 Euro je Megawattstunde (MWh).

Die Landesregierung setzt sich für eine Verlängerung dieser Energiesteuerermäßigung ein. Es wird davon ausgegangen, dass die Bundesregierung entsprechend ihrem Koalitionsvertrag eine Verlängerung der Steuerermäßigung vornimmt.

7. welche Möglichkeit besteht, auch im Bereich der Polizei und der weiteren Landesverwaltung auf diese Kraftstoffe umzustellen.

Fahrzeuge der Landesverwaltung werden überwiegend geleast. Eine Umrüstung kommt daher nicht in Betracht. Derzeit werden beim Regierungspräsidium Stuttgart zwei Versuchsfahrzeuge mit Erdgas betrieben, um Betriebserfahrung zu sammeln. Für den Einsatz alternativer Antriebsformen im Fuhrpark der Polizei kommt aufgrund der besonderen taktisch-technischen Anforderungen an diese Fahrzeuge derzeit nur eine geringe Anzahl von Fahrzeugen in Betracht. Hier wird aktuell der Schwerpunkt auf die Elektromobilität gelegt.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur