

bdeu

Energie. Wasser. Leben.

Aktuelle rechtliche und politische Rahmenbedingungen

8. Runder Tisch Gasmobilität // NRW
Dr. Maria Frommann // BDEW Berlin

Inhalt

- I. Kurzvorstellung BDEW-Mobilität // Fachausschuss Gasmobilität
- II. Aktuelle Entwicklungen auf der Europäischen Ebene - Fit for 55
- III. Aktuelle Entwicklungen auf der nationalen Ebene
 - Nationaler Wasserstoffrat
 - Stimmungsbild – Bundestagswahl 2021 / Koalitionsvertrag (Verkehrssektor)

Kurzvorstellung BDEW – Mobilität

Die Verkehrswende als Kerngeschäft

Geschäftsfelder

Elektromobilität

(Bio)CNG- und (Bio)LNG-
Mobilität

Wasserstoffmobilität

Aktivitäten



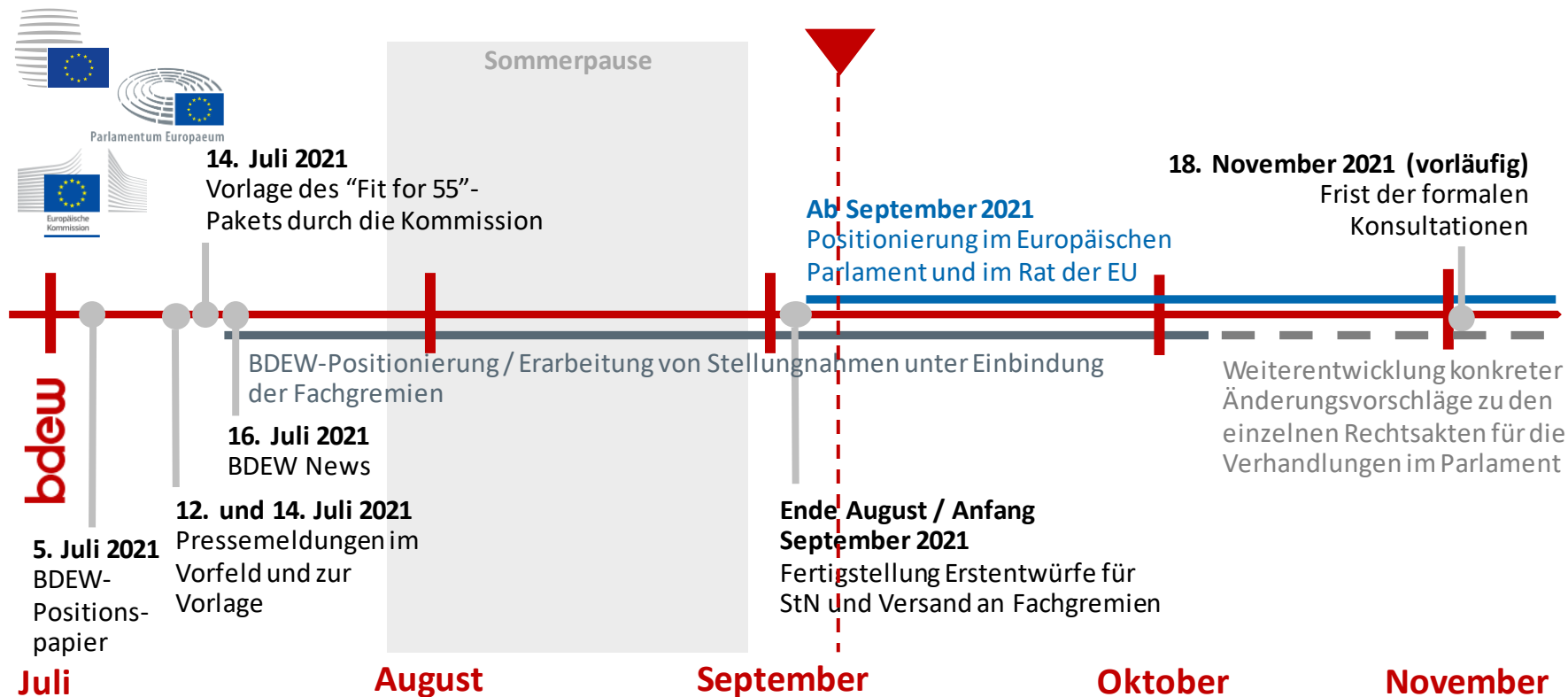
bdew

Energie. Wasser. Leben.

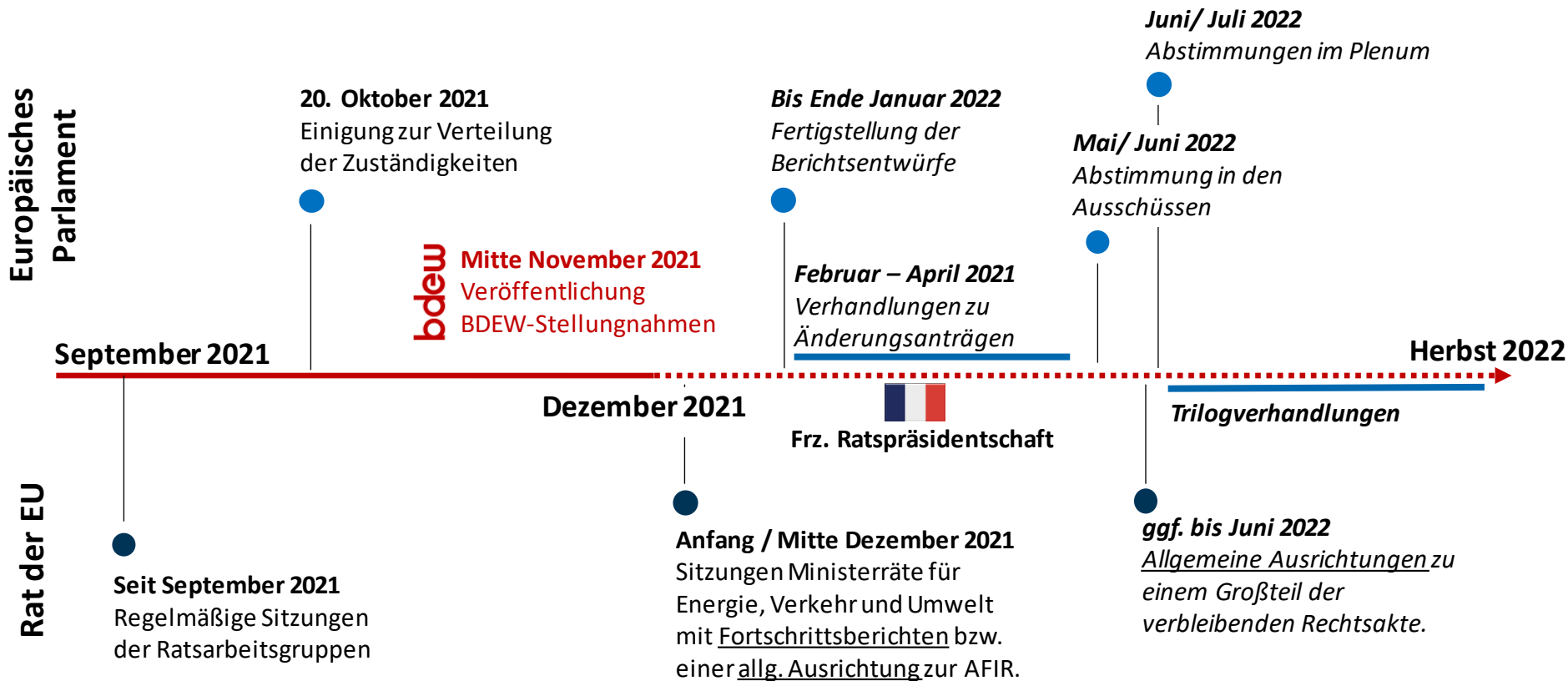
Aktuelle Entwicklungen auf der Europäischen Ebene - Fit for 55

Gasmobilität

Zeitplan Positionierung „Fit for 55“ Paket



Indikativer Zeitplan Rat und Parlament: Fit for 55



bdew

Energie. Wasser. Leben.

Entwurf AFIR-Novelle

Gasmobilität

AFIR-Vorschlag: H2-, LNG- und CNG- Infrastruktur

H2	CNG	LNG
<p>Zielvorgaben</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Bis 2031 alle 150 Kilometer H2-TK in jeder Richtung➤ Mindestkapazität von 2 t/Tag ausgestattet mit mindestens 700 bar➤ die Möglichkeit der Betankung für die schwere Nutzfahrzeuge muss gewährleistet werden➤ Bis 2031 Versorgung mit flüssigen Wasserstoff alle 450 km➤ Bis 2031 in jedem städtische Knotenpunkt soll mindestens eine H2-TK <p>Bezahlsystem und Preisgestaltung</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Auf auf Ad-hoc-Basis➤ über Terminals mit Zahlungskartenleser oder Geräte mit kontaktloser Funktionalität➤ Preise müssen angemessen, leicht und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein	<p>Vorgaben gänzlich gestrichen</p>	<p>Zielvorgaben</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Fortführung der bisherigen Vorgabe, bis 2025 für eine „angemessene Anzahl“ an LNG-Tankstellen zu sorgen➤ Bis 2025 eine angemessene Anzahl von LNG-Tankstellen in Seehäfen für Seeschiffe (Art. 11)➤ Festlegung Seehäfen mit LNG-Tankinfrastruktur im nationalen Politikrahmen//TEN-V, unter Berücksichtigung des tatsächlichen Marktbedarfs und der tatsächlichen Marktentwicklungen.

H2-Tankinfrastruktur: Zielvorgaben (Art. 6)

- Bis 2031 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen alle 150 Kilometer in jeder Richtung:
 - Mindestkapazität von 2 t/Tag
 - ausgestattet mit mindestens 700 bar
 - die Möglichkeit der Betankung für die schwere Nutzfahrzeuge muss gewährleistet werden
- Bis 2031 Versorgung mit flüssigen Wasserstoff alle 450 km
- Bis 2031 in jedem städtische Knotenpunkt soll mindestens eine Wasserstofftankstelle

Bewertung:

- **BDEW begrüßt** die Konkretisierung der Vorgaben für den Aufbau der Wasserstofftankinfrastruktur durch Mindestziele zur Dichte des Tankstellennetzes. Der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur entlang der TEN-T Achsen und Metropolen ist wichtig, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen. Aus Sicht des BDEW sollte der Aufbau der Tankstelleninfrastruktur den Bedarf der wichtigsten Anwendungsfälle im Schwerlast- und ÖPNV-Bereich folgen. Damit ist der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur auch in den Regionen abseits von Autobahnen und Metropolen wesentlich, um die Versorgung des ländlichen Raumes sicherzustellen. Hierzu sollte es keine konkreten Zielvorgaben geben, sondern der Ausbau der Tankinfrastruktur sollte sich an einem flexiblen und dynamischen Ausbaurahmen unter Berücksichtigung von Bedarf, Fahrzeugbestand, Betankungstechnologie etc. orientieren.

H2-Tankinfrastruktur: Vorgabe Bezahlungssystem auf Ad-hoc-Basis (Art. 7 Abs 1)

- Möglichkeit zum Ad-hoc-Laden auf Basis eines in der EU gängigen Bezahlungssystems
- elektronische Zahlungen über Terminals:
 - Zahlungskartenleser
 - Geräte mit kontaktloser Funktionalität, die zumindest Zahlungskarten lesen können (im Entwurf keine Definition für “payment cards” – Insofern nicht eindeutig, ob nur Kredit- und Debitkarte gemeint ist oder auch RFID-Karte)

Bewertung:

- **Grundsätzlich positiv.** Aus Sicht des Verbandes sind jedoch webbasierte Lösungen ohne dauerhafte Registrierung angesichts der voranschreitenden Digitalisierung besonders zukunftsfähig und kundenfreundlich und deshalb die am besten geeigneten Zahlungsmittel, die zudem eine hohe Anschlussfähigkeit an den europäischen Markt aufweisen. Kartenlesegeräte hingegen sind verhältnismäßig teuer und mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung rückwärtsgewandt.
- **Unklarheit bei dem Begriff** „payment card“ (welche Zahlungsmittel mit der Regelung erfasst sind).

LNG-Tankinfrastruktur (Art. 8 und 11)

- Fortführung der bisherigen Vorgabe, bis 2025 für eine „angemessene Anzahl“ an LNG-Tankstellen zu sorgen (Art.8)
- Bis 2025 eine angemessene Anzahl von LNG-Tankstellen in Seehäfen für Seeschiffe (Art. 11)
 - Festlegung Seehäfen mit LNG-Tankinfrastruktur im nationalen Politikrahmen//TEN-V, unter Berücksichtigung des tatsächlichen Marktbedarfs und der tatsächlichen Marktentwicklungen.

Bewertung:

- **Der BDEW empfiehlt**, die Vorgabe einer „angemessene[n] Anzahl der Tankstellen“ neu zu definieren und klare Mindestziele hinsichtlich eines Richtwerts für den Durchschnittsabstand zwischen LNG-Tankstellen in den Vorschlag aufzunehmen. Beim Ausbau der LNG-Infrastruktur ist über diesen Richtwert hinaus jedoch auch eine Orientierung am Hochlauf des Fahrzeugbestands anzuraten
- **Anpassungsbedarf bei der Formulierung** „... *unless the costs are disproportionate to the benefits, including environmental benefits*“. Hier erscheint unklar, welches genaue Verhältnis von Kosten und Nutzen als unverhältnismäßig anzusehen ist.

CNG-Tankinfrastruktur

- Zielvorgaben für CNG-Tankstellen gänzlich gestrichen

Bewertung:

- **Bedauerlich** ist es, dass die Kommission dem Potential der (Bio)CNG-Mobilität in ihrem Vorschlag nicht angemessen Rechnung trägt und die Zielvorgaben für den Ausbau der CNG-Tankstellen gestrichen hat.
- Aufgrund des sich entwickelnden CNG-Nutzfahrzeugmarktes verändern sich jedoch die Anforderungen an das CNG-Tankstellennetz. Mit Blick auf den heutigen Bestand an CNG-Tankstellen ist festzustellen, dass diese nur vereinzelt eine Dimensionierung aufweisen, die eine Betankung von Nutzfahrzeugen technisch zulässt. Zur Etablierung von (Bio-)CNG im Nutzfahrzeugbereich ist beim Ausbau der CNG-Infrastruktur daher auch auf die Auslegung der jeweiligen Tankstellen zu achten und eine flächige nationale Abdeckung mit ausreichend leistungsstarken Zapfsäulen auch für Nutzfahrzeuge sicherzustellen. **Aus Sicht des BDEW ist es wünschenswert**, dieses Erfordernis in einer überarbeiteten Version der Richtlinie abzubilden.
- **BDEW empfiehlt**, die Anpassung der europäischen Kraftstoffnorm für CNG auf 20 Prozent Wasserstoffbeimischung zu prüfen, um entsprechende Anpassungen von Fahrzeugen und Betankungsinfrastruktur auszulösen.

Entwurf der VO über CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte NFZ

Gasmobilität

Punktuelle Änderungen CO₂-Flottengrenzwerte-VO

- Anhebung der CO₂-Flottenziele *für 2025 von – 15% (zu überprüfen)*; bis 2030 von -37,5 Prozent für Pkw und -31 Prozent für leichte Nutzfahrzeuge auf -55 Prozent bzw. -50 Prozent gegenüber dem Zielwert für 2021
- Ab 2035 CO₂-Flottenziele von 100 Prozent für Pkw und leichte NZF, d.h. 0g CO₂/km im Durchschnitt der von einem Hersteller in-Verkehr-gebrachten Fahrzeuge basierend auf dem Tank-to-Wheel-Ansatz (Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge)
- Die Befristung des Anreizmechanismus für emissionsfreie und -arme Fahrzeuge (ZLEV, d.h. <50 gCO₂/km) bis 2029.

Bewertung:

- Der **BDEW begrüßt** die Anhebung der CO₂-Flottenziele für 2030 als einen wichtigen Schritt bei der Reduzierung von Emissionen im Verkehrsbereich.
- **Kritisch:** Die Überlegung, künftig ausschließlich emissionsfreie Antriebe bei den PKW und leichten Nutzfahrzeuge zuzulassen, würde einem Verbot der Bio-LNG- und BIO-CNG-Mobilität gleichkommen. Infolgedessen würde in bereits vorhandene Infrastruktur nicht weiter investiert. Somit stünde diese Infrastruktur auch nicht für die künftige Nutzung für Schwerlast- bzw. Güterverkehre zur Verfügung, bei denen THG-Reduktionspotenziale durch diese Antriebe noch nicht ausgeschöpft sind. Der BDEW spricht sich für einen technologieoffenen Ansatz bei der Nutzung alternativer Fahrzeugantriebe und Kraftstoffe aus. Als Berechnungsgrundlage für die CO₂-Flottengrenzwerte fordert der BDEW, den bestehenden Tank-to-Wheel-Ansatz durch einen Technologiebonus oder ein gleichwertiges Instrument zu ergänzen.

Erneuerbaren-Richtlinie RED II (III)

- Zentral ist die Anhebung des EU-weiten EE-Ziels von 32 % auf mindestens 40 %. Auch die Sektorziele wurden größtenteils an das neue Gesamtziel angepasst: Im Verkehrssektor 13 % THG-Minderungsziel anstatt des bisherigen EE-Ziels von 14 % sowie Unterziele für fortschrittliche Biokraftstoffe (2,2 % bis 2030) und strombasierte Kraftstoffe (2,6 %).

Bewertung:

- Festlegung eines **Ambitionsniveau** für die THG-Minderung in Höhe von 20 Prozent statt 13 Prozent erscheint für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr **nicht ausreichend**. Das derzeit in Deutschland bestehende Quotenhandelssystem fordert eine THG-Minderung von 25 Prozent.
- Bei einer Erhöhung der THG-Minderung von 13 Prozent auf 20 Prozent sollte auch die Unterquote für RFNBOs (Renewable Fuels of Non-Biological Origins) von 2,6 Prozent auf 3,0 Prozent angepasst werden, um deren zunehmenden Bedeutung Rechnung zu tragen. Um den Hochlauf frühzeitig anzureizen, sollte ein Zwischenziel für RFNBO für das Jahr 2025 eingeführt werden (z. B. 0,2 Prozent in 2025).
- Festlegung von realisierbaren Mindestanteilen für Biokraftstoffe und RFNBO, die die Quote für Mindestvorgaben für fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Anhang IX Teil A der RED II integriert und in ihren Anforderungen übertrifft. Die Mindestquoten könnten für das Jahr 2025 von 0,5 auf 0,7 Prozent und für 2030 von 2,2 auf 2,6 Prozent angehoben werden. Die Differenz zum Mindestanteil, der über die europäischen Anforderungen hinausgeht, soll auch durch fortschrittliche Kraftstoffe im Sinne von § 2 Abs. 6 38. BImSchV erbracht werden können, die nicht in Anhang IX Teil A RED II anerkannt sind, z. B. erneuerbaren Wasserstoff.

bdeu

Energie. Wasser. Leben.

Aktuelle Entwicklungen auf der nationalen Ebene

Gasmobilität

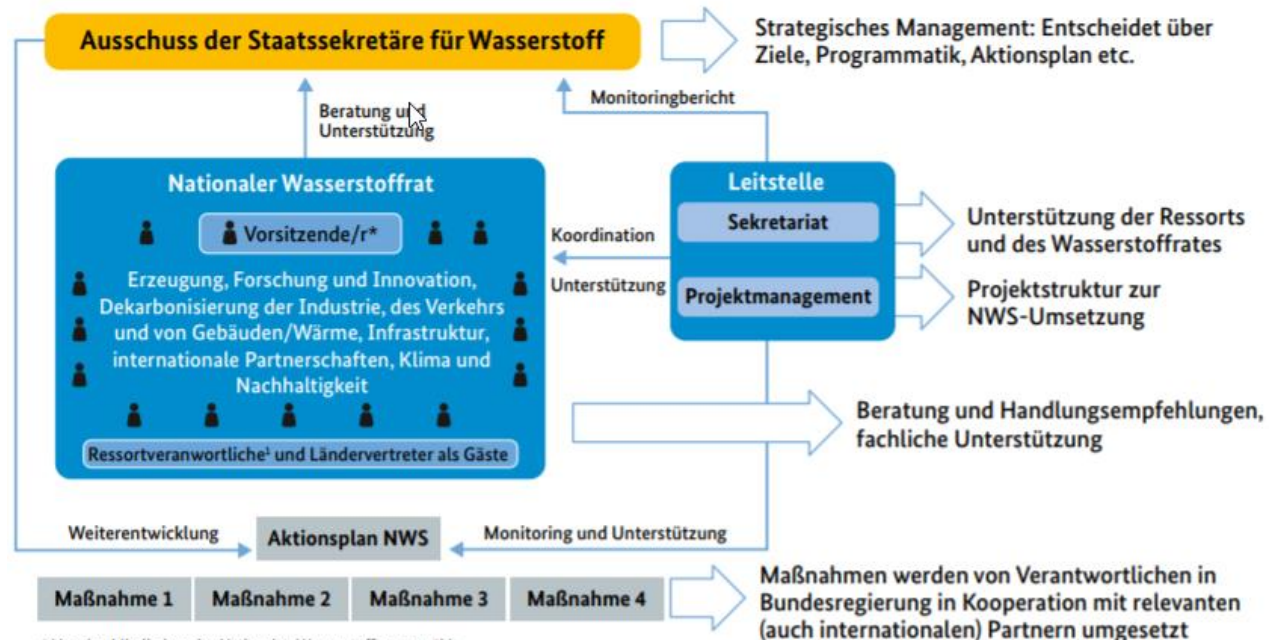
Der Nationale Wasserstoffrat (NWR)

- NWR besteht aktuell aus 25 Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft

- Zielsetzung: Staatssekretärsausschuss bei Weiterentwicklung und Umsetzung der NWS zu begleiten und zu beraten

- U.a. regelmäßige Veröffentlichung von Stellungnahmen und Beauftragung eigener Studien

„Neben direkt genutztem erneuerbarem Strom wird schon mittelfristig Wasserstoff, insbesondere im straßengebundenen Schwerlastverkehr, im Flug- und Schiffsverkehr sowie im Schienenverkehr, der wichtigste Energieträger werden“. *SN NWS v. 12.11.2021*



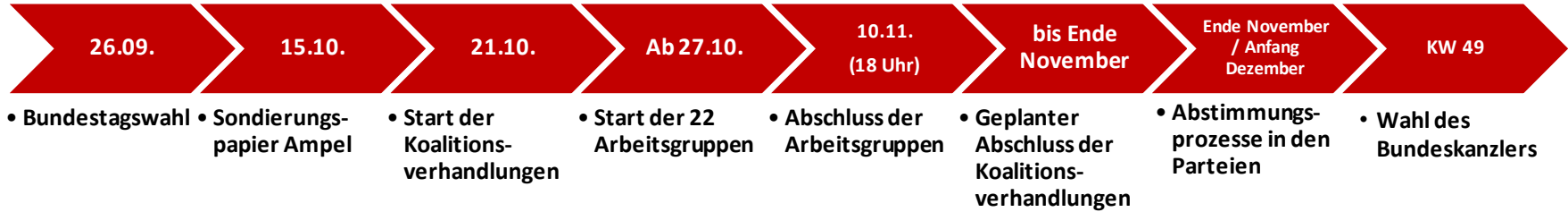
* Von den Mitgliedern des Nationalen Wasserstoffrats gewählt.

¹ Z.B. AL-Ebene.

II. Stimmungsbild – Bundestagswahl 2021 / Koalitionsverhandlungen (Verkehrssektor)

Gasmobilität

Zeitplan Koalitionsverhandlungen



Stimmungsbild – Bundestagswahl 2021 / Koalitionsvertrag

Gasmobilität

Koalitionsvertrag	Bewertung
<p>[Z. 1535] Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahl-bare Mobilität ermöglichen.</p>	<p>Ein Aufbruch in der Mobilitätspolitik ist zu begrüßen. Für mehr Klimaschutz im Verkehr werden alle alternativen Antriebsarten und klimafreundlichen Technologien gebraucht. Es ist daher zu bemängeln, dass im Mobilitäts-Abschnitt Aussagen zu Biomethan und Wasserstoff als Bausteinen für mehr Klimaschutz, insbesondere im Schwerlastverkehr, fehlen.</p>
<p>[Z. 1565] Wir werden 2023 eine CO2-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO2-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO2-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.</p>	<p>Die Maut ist eine zentrale Stellschraube für die Logistikbranche. Eine stärkere CO2-Differenzierung ist daher hilfreich für den Antriebswechsel und kann sowohl den Markthochlauf von Bio-LNG, wie auch H2 und E-LKW unterstützen.</p>
<p>[Z. 1640] Güterverkehr</p>	<p>Es fehlen konkrete Angaben, wie mehr Klimaschutz im Schwerlastverkehr erreicht werden soll, z. B. zum Aufbau einer Lade- und Tankinfrastruktur für gasbetriebene Nutzfahrzeuge.</p>
<p>[Z. 1653] Gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission werden im Verkehrsbereich in Europa 2035 nur noch CO2-neutrale Fahrzeuge zugelassen – entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus.</p>	<p>Fraglich ist die Definition CO2-neutraler Fahrzeuge bzw. ob diese auch Gasmobilität umfasst. Es fehlt ein Technologiebonus oder ein vergleichbares Instrument, um die Potenziale der Gasmobilität zur THG-Reduktion zu berücksichtigen bzw. zu heben.</p>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Dr. Maria Frommann
Fachgebietsleiterin
Geschäftsbereich Vertrieb, Handel & gasspezifische Fragen

T +49 30 300199-1260

maria.frommann@bdew.de
www.bdew.de

BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
Reinhardtstraße 32 · 10117 Berlin