

Initiative Erdgasmobilität

CNG und Biomethan als Kraftstoffe

Absichtserklärung



DAIMLER



IVECO



VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT



Koordiniert durch:



Absichtserklärung zur Forcierung von Erdgas und Biomethan im Verkehr.

Inhalte.

Zusammenfassung.	4
Präambel.	7
Teil I. Attraktives Modellangebot an Pkws, Nutzfahrzeugen und Bussen sowie deren offensiver Vertrieb.	10
Teil II. Kundenfreundliches Tankstellennetz und Marketing von Erdgas und Biomethan als Kraftstoff.	13
Teil III. Politische Rahmenbedingungen.	16
Teil IV. Monitoring der umzusetzenden Maßnahmen.	19
Appendix. Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick.	20

Zusammenfassung.

Wachstumspotenzial um den Faktor 10.

Die „Initiative Erdgasmobilität – CNG und Biomethan als Kraftstoffe“ unterstützt das Ziel der Bundesregierung, den steigenden Anteil von Erdgasfahrzeugen zu fördern. Ausgehend von den aktuell 0,3 Prozent Anteil am Kraftstoffmix haben diese Alternativen bis 2020 in Deutschland ein Potenzial von bis zu vier Prozent – das wäre ein Wachstum um mehr als den Faktor 10.

Erdgas (CNG) und Biomethan können als Kraftstoff einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, zur Steigerung von Energieeffizienz, zur Erhöhung der Versorgungssicherheit sowie zur Minderung von Geräuschemissionen leisten. Beispielsweise verursachen diese Alternativen deutlich weniger CO₂-Emissionen als Diesel oder Benzin: Bis 2020 können mithilfe von Erdgas als Kraftstoff jährlich circa eine Million Tonnen CO₂-Emissionen vermieden werden. Mit einer 20-prozentigen Beimischung von aufbereitetem Biogas (Biomethan oder Bio-Erdgas) kann die Klimabilanz des Verkehrs sogar um bis zu zwei Millionen Tonnen verbessert werden. Die Zahl der Erdgasfahrzeuge auf dem deutschen Markt würde in diesem Szenario bis 2020 von derzeit 90.000 auf ca. 1,4 Millionen Fahrzeuge vervielfacht werden.

Namhafte Akteure.

Die „Initiative Erdgasmobilität – CNG und Biomethan als Kraftstoffe“ vereint neben Kundenorganisationen namhafte Unternehmen des Energie- und Verkehrssektors entlang der gesamten Wertschöpfungskette:

- Fahrzeughersteller: Daimler, Iveco Magirus, Opel, Volkswagen Konzern, VDIK – Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller
- Tankstellen: BP/Aral, Shell, UNITI – Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen
- Gaswirtschaft: erdgas mobil, Wingas
- Biogaswirtschaft: Verbio
- Gastechnik: figawa – Bundesvereinigung der Firmen im Gas- und Wasserfach
- Fahrzeugkunden: ADAC

Diese werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) begleitet und durch die Deutsche Energie-Agentur (dena) koordiniert.

Konkrete Maßnahmen.

Um die Zahl der Erdgasfahrzeuge zu erhöhen, planen die Mitglieder der Initiative geeignete Maßnahmen. Dabei ist die Nutzung von Erdgas als Kraftstoff technisch ausgereift. Jetzt kommt es darauf an, diese Alternative weiter im Markt zu etablieren. Hierzu sind die wichtigsten Handlungsfelder die Erweiterung des Fahrzeugangebots und der Ausbau des Tankstellennetzes. Zusätzlich gilt es, den Biomethananteil zu steigern. Flankierende politische Rahmenbedingungen schaffen Planungssicherheit für die nötigen Investitionen.

Erweiterung des Fahrzeugangebots.

Die Fahrzeughersteller planen, ihr Angebot an Erdgasfahrzeugen deutlich zu erweitern. Volkswagen wird seine Produktpalette von Erdgasfahrzeugen auf weitere Konzernmarken (Audi, Seat, Skoda) und Segmente ausweiten: Mitte 2012 beispielsweise um den Kleinwagen up! und 2013 um den Audi A3. Bei Mercedes-Benz wird der Erdgasantrieb neben der bereits vorgestellten E-Klasse auch in der neuen B-Klasse zum Einsatz kommen. Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK) kündigt für sein Mitgliedsunternehmen den neuen Fiat Panda mit Erdgasantrieb an. Die Nutzfahrzeughersteller Iveco und Mercedes sowie die VDIK-Mitgliedsunternehmen Renault-Trucks und Scania erweitern ihr Angebot um branchen- und einsetzspezifische Baureihen mit Erdgasantrieb.

Darüber hinaus werden die Initiatoren

- das Angebot an Erdgasfahrzeugen intensiver kommunizieren und
- den Einsatz von mit Erdgas betriebenen Nutzfahrzeugen auch im öffentlichen Personennahverkehr oder für kommunale Aufgaben forcieren.

Ausbau des Tankstellennetzes.

Die Zahl der Erdgastankstellen soll von heute rund 900 auf 1.300 Tankstellen bzw. zehn Prozent des deutschen Tankstellennetzes gesteigert werden. Dabei beabsichtigen die Akteure

- soweit möglich hochfrequentierte Tankstellenstandorte um Erdgaszapfsäulen zu erweitern,
- wo erforderlich Tankkartensysteme für Fahrzeugflotten weiter auszubauen und
- die Kennzeichnung für Erdgas / CNG sowie Biomethan zu vereinheitlichen.

Steigerung des Biomethananteils.

Die Partner der Initiative möchten den Anteil von Biomethan im Kraftstoff Erdgas in Deutschland bis 2015 auf durchschnittlich mindestens 20 Prozent steigern. Dazu werden sie

- die nachhaltige Produktion von Biomethan aus Rest- bzw. Abfallstoffen vorantreiben und so Nutzungskonkurrenzen zur Nahrungsmittelproduktion vermeiden,
- die nachhaltige Produktion von synthetischem Methan aus Windenergie forcieren,
- die Vorteile von Biomethan breitenwirksam kommunizieren und
- den Biomethananteil an der Tankstelle einheitlich ausweisen.

Entwicklung der politischen Rahmenbedingungen.

Die Marktentwicklung von Erdgas und Biomethan als Kraftstoff muss politisch flankiert werden. Dafür empfehlen die Initiatoren

- die Ermäßigung der Energiesteuer für Erdgas als Kraftstoff über 2018 hinaus bis 2025 zu verlängern,
- ein Konzept einer transparenten Preisauszeichnung für Erdgas als Kraftstoff (idealerweise in Liter-Äquivalent) zu erstellen,
- ein wirksames Anreizsystem für die Einführung von Erdgasantrieben im Bereich des Straßengüterverkehrs bzw. bei Nutzfahrzeugen zu schaffen,
- bei der Beschaffung von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Sektor den Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen finanziell zu bewerten und bei der Entscheidung über den Zuschlag zu berücksichtigen,
- die Weiterentwicklung des Netzes an Erdgastankstellen zu fördern,
- die Netzentgelte für Erdgastankstellen zu pauschalisieren,
- bei geplanten Prämien für den Erwerb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben technologieoffen auch Erdgasfahrzeuge zu berücksichtigen,
- Erdgas und Biomethan als Alternativen im Verkehr europaweit zu etablieren.

Die vorliegende Absichtserklärung zur Forcierung von Erdgas und Biomethan im Verkehr wurde von den Trägern der Initiative am 14. September 2011 auf der 64. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main unterzeichnet und hier im Rahmen einer Pressekonferenz an die Bundesregierung übergeben.

Präambel.

Fahrzeuge mit Erdgasantrieb bieten erhebliche Potenziale: Durch den Einsatz von Erdgas (CNG = Compressed Natural Gas) sowie Biomethan im Verkehr können CO₂- und Geräuschemissionen sowohl von Pkws als auch von Nutzfahrzeugen reduziert werden. Um die sich daraus ergebenden Chancen zu nutzen, haben namhafte Akteure die „Initiative Erdgasmobilität – CNG und Biomethan als Kraftstoffe“ ins Leben gerufen: Daimler AG, Iveco Magirus AG, Adam Opel AG, Volkswagen Konzern, Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK), BP Europa SE, Shell Deutschland Oil GmbH, UNITI – Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V., erdgas mobil GmbH, Wingas GmbH & Co. KG, Verbio Vereinigte BioEnergie AG, figawa – Bundesvereinigung der Firmen im Gas- und Wasserfach e. V. sowie der ADAC e. V. Diese werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Kontext der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung begleitet und durch die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) koordiniert.

Mit der vorliegenden Absichtserklärung möchten die Initiatoren mit konkreten Maßnahmen dazu beitragen, die sich aus diesen Kraftstoffen ergebenden Potenziale bis 2020 und darüber hinaus zu heben. So geht die Initiative bei einer Steigerung der Anzahl der Erdgasfahrzeuge beispielsweise auf 1,4 Millionen Fahrzeuge von einem Vermeidungspotenzial von jährlich bis zu zwei Millionen Tonnen CO₂ aus. Aber auch nach 2020 kann das Erdgasnetz den Verkehr mit CO₂-effizienten Kraftstoffen versorgen – langfristig sogar fast klimaneutral über die Nutzung von aus Biomasse oder Windenergie erzeugtem Biomethan. Hier bietet das Erdgasnetz in Deutschland erhebliche Speicherpotenziale für regenerative Energien.

Hintergrund.

Der Verkehrssektor steht vor erheblichen energie- und klimapolitischen Herausforderungen. Es gilt, das Bedürfnis nach individueller Mobilität zu befriedigen und einen wettbewerbsfähigen Verkehr für den Wirtschaftsstandort Deutschland zu gewährleisten. Gleichzeitig muss auch der Verkehr im Rahmen der angestrebten Energiewende einen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs und zur Vermeidung von Treibhausgasen leisten. So hat die Bundesregierung ein sektorübergreifendes Ziel zur Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 gesetzt. Im Verkehr soll der Endenergieverbrauch bis dahin um rund zehn und bis 2050 um rund 40 Prozent gegenüber 2005 gesenkt werden.

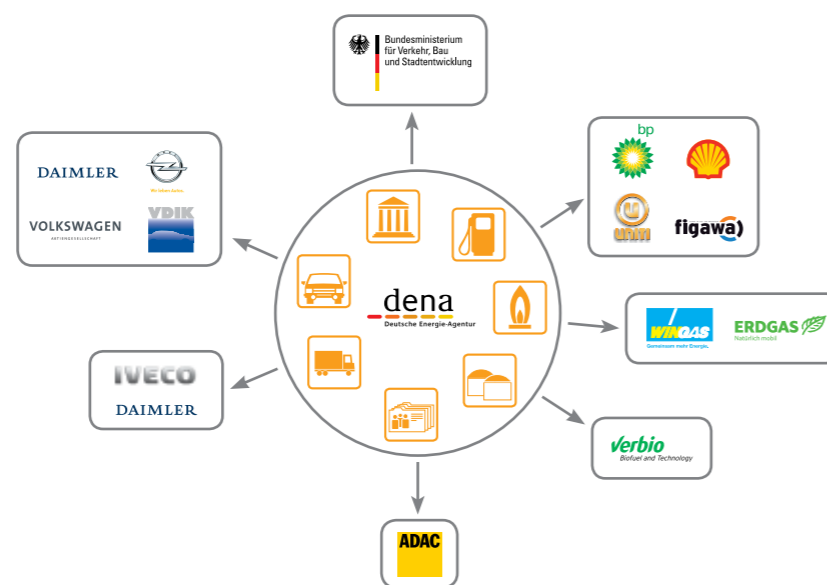
Erdgas und Biomethan können als Kraftstoff einen wichtigen Beitrag leisten. Im Dreieck Klima- und Umweltverträglichkeit, Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit verfügen diese Alternativen über erhebliche Vorteile gegenüber konventionellen Kraftstoffen: Ihre Verbrennung verursacht deutlich weniger CO₂-Emissionen und Lärm. Gleichzeitig tragen sie zur Diversifizierung der Rohstoffbasis bei. Erdgasfahrzeuge sind technisch ausgereift. Nach Erreichung einer kritischen Marktschwelle und den damit verbundenen Skaleneffekten kann diese Technologie auch wirtschaftlich

konkurrenzfähig sein – insbesondere mit Blick auf die Treibhausgaserminderungskosten. Dabei wird auf einer bestehenden Energieinfrastruktur und etablierten Fahrzeugtechnik aufgesetzt. Die bislang getätigten Investitionen in den Fahrzeugbestand dieser Alternative belaufen sich auf mindestens 1,7 Milliarden Euro. Der Wert der bereits installierten Infrastruktur summiert sich auf 300 Millionen Euro.

Erdgas und Biomethan bleiben aktuell aber noch hinter ihren Möglichkeiten zurück. Deshalb hat die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept 2010 festgelegt, Erdgasfahrzeuge und deren Betrieb mit Biomethan zu fördern.

Initiative der wichtigsten Akteure der Wertschöpfungskette.

Vor diesem Hintergrund haben namhafte Unternehmen bzw. Organisationen eine branchenübergreifende Initiative ins Leben gerufen (vgl. Abbildung). Diese vereint alle relevanten Akteure der Wertschöpfungsketten der Erdgasmobilität: von der (regenerativen) Kraftstofferzeugung bis zur -verteilung, von der Fahrzeugherstellung bis zum -vertrieb an den Kunden.



Im Ergebnis ist es mit dieser Absichtserklärung erstmals gelungen, einen branchenübergreifenden Konsens über die für eine erfolgreiche Marktetablierung notwendigen Maßnahmen zu erreichen. Diese wird an die Bundesregierung übergeben.

Ziele der Initiative.

Die Kraftstoffstrategie der Bundesregierung 2004 sieht ein Potenzial von Erdgas und Biomethan bis 2020 von vier Prozent am deutschen Kraftstoffmix vor. Dieses entspricht ca. 1,4 Millionen Erdgasfahrzeugen im Vergleich zu aktuell etwa 90.000. Auch für die Europäische Kommission gehören diese Alternativen zum Kraftstoffmix der Zukunft. Nach einer gemeinsamen Studie von JRC, EUCAR und CONCAWE sollen Erdgas und Biomethan im Jahr 2020 einen Anteil von ca. 1,5 Prozent am Kraftstoffmix in Europa haben. Der Anteil von Erdgas am Gesamtkraftstoffverbrauch in Deutschland liegt heute bei etwa 0,3 Prozent bzw. knapp zwei Milliarden kWh. Um den Anteil der Erdgasfahrzeuge deutlich zu erhöhen und die Akzeptanz durch ein attraktives Angebot zu steigern, sind gemeinsame Anstrengungen von Wirtschaftsakteuren und Politik notwendig. Dabei zeigt das Beispiel Italien, dass es möglich ist, den Markt für Erdgasfahrzeuge innerhalb kürzester Zeit zu entwickeln. Dort ist es seit 2005 binnen fünf Jahren gelungen, die Anzahl der Erdgasfahrzeuge von 382.000 auf 730.000 fast zu verdoppeln.

Mit 1,4 Millionen Fahrzeugen könnten jährlich rund eine Million Tonnen CO₂ vermieden werden. Bei einer Beimischung von 20 Prozent Biomethan ist sogar eine Vermeidung von bis zu zwei Millionen Tonnen CO₂ möglich. Das Ziel der Initiative ist es, diese Potenziale bestmöglich auszuschöpfen.

Die zentralen Handlungsfelder sind dabei das Fahrzeugangebot (vgl. Teil I), der Tankstellenausbau (vgl. II) und passende politische Rahmenbedingungen auf nationaler bzw. europäischer Ebene (vgl. III) sowie eine konsequente Nachverfolgung der Maßnahmenumsetzung durch alle Beteiligten (vgl. IV).

Teil I: Attraktives Modellangebot an Pkws, Nutzfahrzeugen und Bussen sowie deren offensiver Vertrieb.

<p>Modellpalette der Erdgasfahrzeuge erweitern</p>	<p>Erweiterung des Fahrzeugangebots. Ziel ist es, die Palette attraktiver Fahrzeuge mit Erdgasantrieb deutlich zu erweitern. Insbesondere in Pkw-Volumensegmenten und für weitere Anwendungsfelder bei Nutzfahrzeugen wollen die Fahrzeughersteller das Angebot künftig noch weiter ausbauen. So wird der Volkswagen Konzern seine Produktpalette von Erdgasfahrzeugen auf weitere Konzernmarken (Audi, Seat, Skoda) und Segmente ausweiten. Ab Mitte 2012 wird es zusätzlich zu Passat, Touran und Caddy beispielsweise in der Kleinwagenklasse den up! mit Erdgasantrieb geben. Erstmals wird auch in der Kompaktklasse ab Ende 2013 ein Erdgasfahrzeug angeboten, z. B. der Audi A3. Bei Mercedes-Benz wird der Erdgasantrieb neben der bereits vorgestellten E-Klasse auch in der neuen B-Klasse zum Einsatz kommen. Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK) kündigt die Weltpremiere des neuen Fiat Panda an, der ab 2012 auch als Erdgasvariante mit Turboaufladung lieferbar sein wird.</p>	<p>Intensivierung der Kommunikation. Die Initiatoren sehen vor, das vorhandene Informationsdefizit der Fahrzeugkunden in Bezug auf Erdgas und Biomethan zu beseitigen. Dazu soll auch die bereits vorhandene Modellvielfalt bei Pkw und Nutzfahrzeugen breiter kommuniziert werden. Insbesondere Messen und Veranstaltungen bieten eine gute Gelegenheit, das gesamte Fahrzeugspektrum herstellerübergreifend zu präsentieren.</p>	<p>Spektrum an Erdgasfahrzeugen präsentieren</p>
<p>Potenziale von Erdgas auch im Lkw-Verkehr ausschöpfen</p>	<p>Ebenso erweitern die Nutzfahrzeughersteller Iveco und Mercedes sowie die VDIK-Mitgliedsunternehmen Renault-Trucks und Scania ihr Angebot um branchen- und einsatzspezifische Baureihen mit Erdgasantrieb. Die Initiatoren empfehlen, die mittel- und langfristigen Potenziale der Erdgasnutzung auch für Lkw mit größeren Nutzlasten im Mittelstrecken- und Fernverkehr zu untersuchen. Dazu ist u. a. beabsichtigt, dass in einem Pilotprojekt der Einsatz von Biomethan im Diesel-Methan-Mischbetrieb in einer Flotte von 30 bis 50 Lkw im Schwerlastverkehr getestet wird.</p>	<p>Hierzu ist vorgesehen, dass die Erdgaswirtschaft zusammen mit den Fahrzeugherstellern einen gemeinsamen Ansatz entwickelt. Auch eine bessere Information der Autofahrer durch Hersteller und Händler, beispielsweise in Showrooms, sowie umfassendere Information bei der Kaufberatung über alternative Antriebe werden angestrebt.</p>	<p>Wiedererkennbares Branding von Erdgasfahrzeugen entwickeln und in der Kommunikation nutzen</p>
<p>Vertriebs- und Handelsorganisationen motivieren</p>	<p>Steigerung der Vertriebsaktivitäten. Die in dieser Initiative vertretenen Fahrzeughersteller beabsichtigen separat, den Vertrieb von Erdgasfahrzeugen über eine entsprechende Incentivierung ihrer jeweiligen Vertriebs- und Handelsorganisationen zu forcieren. Dabei soll auch die Anzahl und der Verbreitungsgrad der in den Regionen verfügbaren Vorführwagen erhöht werden.</p>	<p>Um die Sichtbarkeit und den Wiedererkennungseffekt der Alternativen Erdgas und Biomethan zu erhöhen, ist geplant, eine einheitliche Wort-Bild-Marke für diesen Kraftstoff zu etablieren. Diese Marke soll nach Möglichkeit neben der Nutzung an Tankstellen (vgl. Teil II) auch von Fahrzeugherstellern aufgegriffen und von ihnen konsequent als (Co-)Branding in der Kommunikation bzw. Werbung verwendet werden.</p>	<p>Meinungsbildner und Multiplikatoren gewinnen</p>
<p>Vertriebsaktivitäten gegenüber Flottenkunden verstärken</p>	<p>Für den Flottenmarkt planen die Fahrzeughersteller unabhängig voneinander eine Intensivierung des Vertriebs in Kooperation mit der Erdgaswirtschaft. Dabei wollen sie sich auch auf Flottenbetreiber fokussieren, die eine nachhaltige Unternehmensstrategie verfolgen. Hierbei können bei Bedarf auch Tankstellenstandorte nach den Anforderungen der jeweiligen Flottenbetreiber realisiert werden.</p>	<p>Insbesondere sollen verstärkt auch die Politik (Bund, Länder und Kommunen), Unternehmens- und Kundenverbände sowie Nichtregierungsorganisationen für die breiten Einsatzmöglichkeiten und Vorteile von Erdgas und Biomethan im Verkehr gewonnen werden. So kann zum Beispiel die Integration besonders energieeffizienter Fahrzeuge in die Flotten dieser Zielgruppen beschleunigt werden. Als mögliche Positivbeispiele können hier Projekte in öffentlichen Flotten dienen – wie beispielsweise der Einsatz von Biomethan in Erdgasfahrzeugen der privatwirtschaftlich betriebenen Flotte des Deutschen Bundestages.</p>	<p>Anteil von Erdgasfahrzeugen in den eigenen Fahrzeugflotten erhöhen</p>
		<p>Verstärkter Einsatz von Erdgasfahrzeugen in den Flotten der Erdgas- und Biomethanwirtschaft. Um einen Beitrag zur Erreichung einer kritischen Marktschwelle an Erdgasfahrzeugen und zu einer entsprechend wirtschaftlichen Auslastung der Erdgastankstellen zu leisten, streben die Unterzeichner aus der Erdgas- und Biomethanwirtschaft an, ihre unternehmensinternen Fuhrparkregelungen zu Gunsten von Erdgasfahrzeugen weiterzuentwickeln. Dabei wollen sie bei sich bzw. den durch sie vertretenen Unternehmen erreichen, dass der Anteil von Fahrzeugen mit Erdgasantrieb in ihren Flotten bis 2015 nennenswert steigt.</p>	

Daten und Fakten über die Lebenszykluskosten und Fördermöglichkeiten von Erdgasbussen aktualisieren

Forcierung von Erdgas-Nutzfahrzeugen im kommunalen Verkehr.
Unternehmen im öffentlichen Nahverkehr betreiben bereits heute Busse mit Erdgasantrieb, jedoch ist eine Stagnation des Einsatzes zu beobachten. Vor dem Hintergrund von Effizienzsteigerungen in der Motortechnik und der Möglichkeit einer Beimischung von Biomethan werden Erdgaswirtschaft und Bushersteller gemeinsam die bestehenden Informationsmaterialien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf Aktualität überprüfen und ggf. deren Anpassung forcieren. Dabei werden auch die Potenziale von mit Biomethan betriebenen Bussen in einer geschlossenen Wertschöpfungskette von der Gaserzeugung bis zur Verwendung im Querverbund mit Stadtwerken verdeutlicht.

Informationsveranstaltung zum Einsatz von Erdgasbussen durchführen

In einer von den Initiatoren organisierten Veranstaltung werden die Vorteile von mit Erdgas/Biomethan betriebenen Bussen unter Berücksichtigung der neu gewonnenen Erkenntnisse den Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben vorgestellt.

Möglichkeiten von Erdgas-Nutzfahrzeugen im Kommunalbereich herausstellen

Die teilnehmenden Nutzfahrzeughersteller werden zudem gegenüber den Kommunen intensiver die Vorteile von mit Erdgas/Biomethan betriebenen Nutzfahrzeugen in kommunalen Anwendungsfeldern wie beispielsweise der Abfallentsorgung und der Straßenreinigung hervorheben.

Insgesamt sollen dabei auch die Möglichkeiten der Kommunen im Hinblick auf die Umsetzung der EU-weiten Regelung für öffentliche Auftraggeber und private Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (EG/2009/33) (vgl. Teil III) herausgestellt werden.

Teil II: Kundenfreundliches Tankstellennetz und Marketing von Erdgas und Biomethan als Kraftstoff.

Kundenorientierter Tankstellenausbau.

Die Unterzeichner stimmen darin überein, dass in den letzten 15 Jahren bereits eine ausreichende, in einigen Regionen gute Flächenabdeckung mit Erdgastankstellen erreicht wurde.

Um das derzeit bestehende Angebot von knapp 900 Erdgastankstellen sinnvoll ausweiten zu können, haben die Initiatoren die deutschlandweite Netzplanung für Erdgastankstellen aktualisiert. Dabei konzentrieren sie sich künftig auf den Ausbau des Erdgasangebots an öffentlichen Tankstellenstandorten in Ballungsräumen und entlang von Autobahnen. Die künftige Erweiterung des Netzes von Erdgastankstellen soll sich an dieser bundesweiten Netzplanung orientieren.

Neue Erdgastankstellen sollen mit Unterstützung der Mineralölwirtschaft künftig vorzugsweise an hochfrequentierten Standorten errichtet werden. Die in o. g. Netzplanung als prioritär eingestuft Standorte werden von den Vertretern der Tankstelleneconomie einer Machbarkeitsprüfung unterzogen. Diese soll es im Ergebnis zulassen, dass die Anzahl von Erdgastankstellen auf mindestens 1.300 Tankstellen bzw. rund zehn Prozent des Tankstellennetzes gesteigert werden kann.

Die Gaswirtschaft will auch künftig einen maßgeblichen Beitrag zum weiteren Ausbau des Netzes an Erdgastankanlagen leisten. Hierzu wird eine eigene Gesellschaft gegründet, die den weiteren Ausbau des Tankstellennetzes kurzfristig forciert. Als Investoren engagieren sich unter anderem namhafte Unternehmen der Energiewirtschaft sowie die erdgas mobil GmbH. Die Gesellschaft wird neben dem Neubau und Betrieb von Erdgaszapfsäulen professionelle und kundenfreundliche Betriebskonzepte für bestehende Anlagen umsetzen.

Die Akteure sind sich einig, dass die Akzeptanz von Kartensystemen für Erdgas heute insbesondere im Flottengeschäft und künftig auch zur Vermarktung von Biomethan wichtig ist. Die Anzahl der nutzbaren Erdgastankstellen für Flottenkunden mit Kartenbindung kann so ohne den Neubau weiterer Tankstellen vervielfacht werden. Hierzu sollten kundenfreundlichere Lösungen geprüft werden.

Zur Reduzierung von Kosten und Komplexität soll das bestehende Transaktions- und Abrechnungshandling mit einer Vielzahl von i. d. R. lokal agierenden Gasversorgungsunternehmen insbesondere für überregional tätige Tankstellenbetreiber vereinfacht werden. Dazu planen die vertretenen Initiatoren aus der Gaswirtschaft, zusammen mit den Tankstellen eine standardisierte Lösung zu konzipieren.

Öffentliche Erdgastankstellen auf Basis einer deutschlandweiten Netzplanung ausbauen

Hochfrequente Tankstellenstandorte durch den Neubau von Erdgaszapfsäulen weiterentwickeln

Neubau und Betrieb von CNG-Tankstellen koordinieren

Akzeptanz von Flottenkarten erhöhen

Abrechnung des Erdgasabsatzes für Tankstellen vereinfachen

Wiedererkennbarkeit von Erdgas / CNG sowie Biomethan steigern	Intensivierung des Marketings von Erdgas. Die Initiatoren planen, die Sichtbarkeit von Erdgas und Biomethan als Kraftstoffoption im Verkehr gegenüber potenziellen Nutzern zu erhöhen. So soll der Wiedererkennungseffekt von Erdgas bzw. CNG sowie Biomethan als Kraftstoff in der gesamten Prozesskette von den Fahrzeugherstellern über die Erdgas- bzw. Biomethanproduzenten bis zur Tankstelle gesteigert werden.
Konzept zum einheitlichen (Co-) Branding entwickeln und konsequent in der Kommunikation umsetzen	Dazu ist geplant, die Bezeichnungen nach Möglichkeit zu vereinheitlichen bzw. die Anwendung einer gemeinsamen Wort-Bild-Marke sicherzustellen. Hierzu entwickeln die Initiatoren gemeinsam ein Konzept, das den Ansprüchen der jeweiligen unternehmens- bzw. branchenindividuellen CI-/CD-Anforderung Rechnung trägt. Entsprechend konsequent wollen die Initiatoren diese Marke dann im Rahmen ihrer Möglichkeiten anwenden und kommunizieren. Die Erdgaswirtschaft kann dabei die Wort-Bild-Marke „Erdgasblatt“ einbringen. Im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen und Neubauten wird die bisherige Auszeichnung an Tankstellen von „Erdgas“ auf „Erdgas / CNG“ umgestellt.
CNG-Ausschilderung an Bundesautobahnen analysieren und Ausschilderung optimieren	Die Initiatoren beabsichtigen, die Sichtbarkeit der Alternative Erdgas bzw. Biomethan auch über eine verbesserte Ausschilderung von Tankstellen mit Erdgasoption an Bundesautobahnen zu erhöhen. Die konsequente Anwendung des internationalen Verkehrszeichens „CNG“ unmittelbar an der Autobahn soll dabei auch dazu genutzt werden, diese Kraftstoffalternative an prominenter Stelle zu bewerben. Durch ein regelmäßiges Monitoring soll sichergestellt werden, dass im Rahmen des rechtlich Zulässigen alle vorhandenen und für die Ausschilderung berechtigten Autobahn- oder autobahnnahen Erdgastankstellen auch tatsächlich ausgeschildert werden. Aufwertung von Erdgas durch nachhaltig erzeugtes Biomethan. Um das Treibhausgasvermeidungspotenzial dieser Kraftstoff- und Antriebsoption umfangreich ausschöpfen zu können, bedarf es bei der weiteren Marktdurchdringung einer zunehmenden Beimischung von Biomethan zum Erdgas. In Abhängigkeit der verwendeten Biomasse können bei der Verwendung von Biomethan bis zu 85 Prozent CO ₂ vermieden werden. Eine Beimischung von Biomethan zu Erdgas ist dabei in jedem Mischungsverhältnis möglich.

In diesem Sinne setzen sich die Initiatoren dafür ein, bei förderlichen politischen Rahmenbedingungen (vgl. Teil III) eine entsprechende Selbstverpflichtung der gesamten Erdgasbranche zu erreichen. Diese soll vorsehen, dass ab 2015 im gesamten in Deutschland als Kraftstoff vertankten Erdgas bilanziell gemittelt mindestens 20 Prozent nachhaltig erzeugtes Biomethan enthalten ist. Dessen Bereitstellung soll vorrangig aus Rest- und Abfallstoffen erfolgen, um damit u. a. Nutzungskonkurrenzen zur Nahrungsmittelproduktion sowie die Entstehung von Monokulturen zu vermeiden.	Bei förderlichen politischen Rahmenbedingungen Selbstverpflichtung zur 20-prozentigen Beimischung von Biomethan zu Erdgas als Kraftstoff anstreben
Mit der Selbstverpflichtung zur Beimischung von Biomethan zum Erdgas als Kraftstoff wird die Attraktivität dieser Alternative gesteigert. Insofern beabsichtigen die Initiatoren, die Biomethananteile und deren Zusatznutzen entsprechend zu kommunizieren. Die Ausweisung des Biomethananteils soll mit einem branchenübergreifend akzeptierten Zusatzlabel ermöglicht werden. Dessen Entwicklung initiiert die Erdgasbranche.	Mindestanteil von Biomethan im Erdgas als Kraftstoff einheitlich kommunizieren

Teil III: Politische Rahmenbedingungen.

<p>Maßnahmen zur Markteinführung von Erdgas und Biomethan im Verkehr politisch flankieren</p>	<p>Mit gemeinsamer Anstrengung von Wirtschaft und Politik kann die für die Markteinführung notwendige Vervielfachung der Anzahl von Erdgasfahrzeugen bereits in wenigen Jahren erreicht werden. Erfolgreiche Markteinführungen mit Unterstützung der Regierungen in Schweden, Italien und der Schweiz liefern hier wichtige Anregungen.</p>	<p>Die EU-weite Regelung für öffentliche Auftraggeber und private Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (EG/2009/33) und deren entsprechende Umsetzung in deutsches Recht kann bei strenger Umsetzung den Markt für diese Fahrzeuge deutlich beleben. Die Initiative empfiehlt, dass die nun mögliche finanzielle Berücksichtigung von Energieverbrauch und Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen gemäß §4 Absatz 9 der aktualisierten Vergabeverordnung im Ausschreibungsprozess konsequent Anwendung findet.</p>	<p>Beschaffungspraxis der öffentlichen Hand so weiterentwickeln, dass die Verbrauchseffizienz von Fahrzeugen in Ausschreibungen konsequent berücksichtigt wird</p>
	<p>So sollten bestehende Fördermechanismen der Bundesregierung, wie insbesondere die Steuerbegünstigungen für Erdgas und Biomethan, beibehalten und um weitere Förderinstrumente ergänzt werden. Dabei gilt es, mit politischen Rahmenbedingungen die Maßnahmen der Wirtschaftsakteure zu flankieren und Planungssicherheit für die notwendigen Investitionen zu geben.</p>	<p>Die Bundesregierung kann mit der Einführung einer vorbildhaften Beschaffungspraxis binnen kurzer Zeit den Absatz von Erdgasfahrzeugen beleben, die Betriebskosten der eigenen Flotten senken sowie Maßstäbe setzen für eine ökologisch nachhaltige Fahrzeugbeschaffung der Länder und Kommunen.</p>	<p>Erdgasfahrzeuge in Flotten des Bundes integrieren</p>
	<p>Die Initiatoren sind sich einig, dass nach Erreichung eines bestimmten Nachfrage-niveaus der Anteil von Erdgas und Biomethan im Verkehr auch ohne staatliche Förderung weiter steigen und damit einen weiter zunehmenden Beitrag zu Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung leisten wird.</p>	<p>Weitere ordnungsrechtliche Anreize zu Gunsten alternativer Antriebe sollten in Abwägung der Interessen anderer Verkehrsteilnehmer geprüft werden – etwa Bevorrechtigungen des Lade- und Lieferverkehrs in Innenstädten bzw. Fußgängerzonen oder gesonderte Wartestreifen für Taxis.</p>	
<p>Energiesteuerermäßigung bis 2025 verlängern</p>	<p>Steuerlicher Rahmen. Im Falle des Fortbestehens der aktuellen Steuersystematik soll die bis Ende 2018 befristete Energiesteuerermäßigung auf Erdgas als Kraftstoff bis 2025 verlängert werden. Diese Ermäßigung kann auch degressiv ausgelegt werden, um unnötige Steuerausfälle nach Überwindung einer kritischen Marktschwelle zu vermeiden. Dabei ist auch die weitere Entwicklung der europäischen Energiesteuerrichtlinie zu berücksichtigen.</p>	<p>Förderpolitischer Rahmen. Die gegenwärtige Regelung für Netzentgelte (Gas) führt zu überdurchschnittlich hohen Abgaben für Erdgastankstellen. Zusätzlich beeinflussen die regionalen Unterschiede der Netzentgelte die Standortauswahl teilweise negativ, d. h. in Richtung geringer Netzentgelte anstatt der Kundennachfrage. Diese Ungleich- bzw. Fehlbehandlung kann durch eine Pauschalierung der Netzentgelte für Erdgastankstellen in der Größenordnung von 0,3 Cent pro kWh aufgehoben werden. Als Anreiz für den verstärkten Einsatz von Biomethan soll zudem ein Wegfall der Netzentgelte für diesen Kraftstoff angestrebt werden.</p>	<p>Netzentgelte für Erdgastankstellen pauschalisieren</p>
<p>Vergleichbarkeit bei der Preisauszeichnung herstellen</p>	<p>Ordnungsrechtlicher Rahmen. Die Kaufentscheidung für ein Fahrzeug wird auch durch die Kraftstoffpreise an der Tankstelle beeinflusst. Durch die Ausweisung in unterschiedlichen Bemessungseinheiten (Liter versus Kilogramm) ist am Preismast die aktuelle Preiswürdigkeit von Erdgas jedoch nicht unmittelbar erkennbar. Deshalb plädieren die Initiatoren für ein Konzept einer transparenten Preisauszeichnung für Erdgas als Kraftstoff (idealerweise in Liter-Äquivalent) und bitten die Bundesregierung um Unterstützung für die schnelle Umsetzung in den entsprechenden Gremien und Institutionen.</p>	<p>Das bestehende KfW-Förderprogramm zum Bau von Erdgastankstellen wird bisher kaum in Anspruch genommen. Die Partner der Initiative plädieren für eine marktgerechtere Ausgestaltung und bieten dafür ihre Unterstützung an.</p>	<p>KfW-Förderprogramm für Erdgastankstellen weiterentwickeln</p>
<p>Öffentliche Anreizsysteme für Nutzfahrzeuge mit Erdgasantrieb entwickeln</p>	<p>Im Güterverkehrs- bzw. Transportsektor sollte zudem ein wirksames Anreizsystem für den verstärkten Einsatz von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben bzw. Kraftstoffen, wie z. B. Erdgas, geschaffen werden (etwa im Rahmen des Innovationsprogramms zur Förderung emissionsarmer Lkws).</p>	<p>Die Politik sollte im Sinne der Gleichbehandlung mit anderen alternativen Antriebsarten einen vergleichbaren Beitrag zum Ausbau der Erdgastankstellen leisten.</p>	<p>Ausbau der Infrastruktur von Erdgastankstellen öffentlich fördern</p>
		<p>Falls zur Forcierung alternativer Antriebe künftig vorgesehen ist, den Kauf von Neuwagen mit entsprechenden Antrieben durch Prämien öffentlich zu fördern, dann sollen einschlägige Förderbedingungen technologieoffen gefasst sein – d. h. auch für mit Erdgas bzw. Biomethan betriebene Fahrzeuge gelten.</p>	<p>Öffentliche Förderprogramme für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben technologieoffen ausgestalten</p>

Teil IV: Monitoring der umzusetzenden Maßnahmen.

Erdgas und Biomethan als Alternative im Verkehr europaweit forcieren	Politische Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene. Die Unterzeichner der vorliegenden Absichtserklärung empfehlen, dass sich die politischen Entscheidungsträger in Deutschland auch für förderliche Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene einsetzen.
Fahrzeuge mit Erdgasantrieb in der CO₂-Gesetzgebung gesondert berücksichtigen	Bei der Revision der europäischen CO ₂ -Gesetzgebung für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge soll im Rahmen des „Integrated Approach“ und als „Complementary Measure“ ein Anreizmechanismus für alternative Kraftstoffe wie z. B. Biomethan geschaffen werden.
Bei Nutzfahrzeugen die EU-Gewichtsbestimmungen und EU-Führerscheinklassen anpassen	Für Nutzfahrzeuge ist auf europäischer Ebene anzustreben, dass die mit alternativen Antrieben teilweise verbundene Erhöhung des Fahrzeuggewichts in den gesetzlichen EU-Führerscheinklassen und EU-Gewichtsbestimmungen berücksichtigt wird.
EU-weite Standards etablieren	Eine EU-weite Standardisierung der Schnittstellen der etablierten Technologien zwischen Tankstelle und Fahrzeug ist anzustreben.

Die Teilnehmer beabsichtigen, die Umsetzung der zuvor beschriebenen Maßnahmen konsequent nachzuverfolgen. Sie informieren gemeinsam die Öffentlichkeit regelmäßig über den Grad der Umsetzung und die erreichten Ziele.

Die umzusetzenden Maßnahmen werden mit der Erarbeitung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung synchronisiert.

Appendix: Maßnahmen und Empfehlungen im Überblick.



Fahrzeughersteller.

Erweiterung des Fahrzeugangebots in ausgewählten Segmenten.
Intensivierung von Marketing und insbesondere Vertrieb.



Gasversorger.

Ausbau des Tankstellennetzes auf Basis einer deutschlandweiten Netzplanung.
Selbstverpflichtung zur Beimischung von 20 Prozent Biomethan bis 2015 bei förderlichen politischen Rahmenbedingungen.
Konzipierung vereinfachter Systeme zur Abrechnung von Erdgas mit Tankstellen.
Weitere Steigerung des Anteils von Erdgasfahrzeugen in den eigenen Flotten.



Biogaswirtschaft.

Nachhaltige Erzeugung von Biomethan aus Reststoffen.
Nennenswerte Steigerung des Anteils von Erdgasfahrzeugen in den eigenen Flotten.
Durchführung eines Flottenversuchs mit Biomethan im Schwerlastverkehr.



Mineralölwirtschaft.

Weiterentwicklung von besonders geeigneten Tankstellenstandorten für Erdgas als Kraftstoff.
Erhöhung der Tankkartenakzeptanz soweit erforderlich.
Umstellung der Bezeichnung auf CNG/Erdgas bei Tankstellenmodernisierung oder -neubau.
Optimierung der Ausschilderung an Bundesautobahnen.



Nutzerverbände.

Kommunikation der Vorteile sowie Abbau von Vorbehalten bei Fahrzeugnutzern.



Alle.

Vereinheitlichung von Branding und Bezeichnungen.
Kundeninformation und Abbau von Vorbehalten ggü. Erdgas und Biomethan.
Kommunikation ggü. Multiplikatoren und Meinungsbildnern.



Steuerlicher Rahmen.

Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für Erdgas bis 2025.

Ordnungsrechtlicher Rahmen.

Konzipierung einer transparenten Preisauszeichnung von Erdgas an Tankstellen.
Technologieoffene Schaffung von Anreizen für Lkws mit alternativen Antrieben.
Integration von Erdgasfahrzeugen in die Flotten der öffentlichen Hand.
Finanzielle Berücksichtigung von Energieverbrauch und Umweltauswirkungen von Straßenfahrzeugen in der öffentlichen Beschaffungspraxis.

Förderpolitischer Rahmen.

Pauschalisierung der Netzentgelte für Erdgas als Kraftstoff.
Weiterentwicklung der KfW-Förderung für Erdgastankstellen.
Öffentliche Förderung des Neu- bzw. Ausbaus von Erdgastankstellen.
Direkte Kaufanreize für Pkws mit alternativen Antrieben nur technologieoffen.

Europäischer Rahmen.

Berücksichtigung des Mehrgewichts in EU-Führerscheinklassen und EU-Gewichtsbestimmungen.
EU-weite Harmonisierung der Schnittstelle zwischen Tankstelle und Fahrzeug.