

(WiMi)

---

**Von:** [REDACTED] (WiMi)  
**Gesendet:** Donnerstag, 1. November 2018 09:24  
**An:** [REDACTED]  
**Betreff:** Fwd: 1. Niederlande schaffen Steuervergünstigung für LNG-Lkw ab 2. Studie: Flüssig- und Erdgas sind unwirksam beim Klimaschutz

fyi

---

**From:** "Buchholz, Bernd (WiMi)"  
**Sent:** 01.11.2018 09:14  
**To:** "[REDACTED] (WiMi)", "[REDACTED] (WiMi)", "[REDACTED] (WiMi)"  
**Cc:** "[REDACTED] (WiMi)"  
**Subject:** Fwd: 1. Niederlande schaffen Steuervergünstigung für LNG-Lkw ab 2. Studie: Flüssig- und Erdgas sind unwirksam beim Klimaschutz

Anliegende Mail zK und ggfs. zur weiteren Veranlassung.

Beste Grüße

Bu

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** 31.10.2018 17:06  
**To:** "Buchholz, Bernd (WiMi)"  
**Cc:** "Poststelle (WiMi)"  
**Subject:** 1. Niederlande schaffen Steuervergünstigung für LNG-Lkw ab 2. Studie: Flüssig- und Erdgas sind unwirksam beim Klimaschutz

Sehr geehrter Herr Wirtschaftsminister Buchholz,

Bezug nehmend auf unsere [Stellungnahme gegen das geplante LNG Terminal in Brunsbüttel](#), sende ich Ihnen die unteren aktuellen Meldungen m.d.B. um Beachtung.

Angesichts der enormen Auswirkungen auf Klima- und Umweltschutz, den relevanten lokalen Gesundheitsrisiken und Sicherheitsaspekten sowie der Gefahr der Schaffung von „Investitionsruinen“ fordern wir:

- a) eine sofortige Neu-Evaluierung des Projektes unter Einbeziehung aller vorhandenen Klima-/Umwelt-/Gesundheitsschutz- und Sicherheitsaspekte;
- b) die sofortige Rücknahme der Inaussichtstellung von öffentlichen Fördermitteln;
- c) die Eröffnung eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens sowie die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung.

Dabei sind die Klimaschutzziele auf europäischer, nationaler Ebene sowie das Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holsteins strengstens zu beachten. Zudem muss eine ökonomische Analyse des finanziellen Risikos der Investition öffentlicher Mittel in mögliche „Stranded Assets“ erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

1. <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/niederlande-schaffen-steuerverguenstigung-fuer-lng-lkw-ab-2228834.html>

**"Als Grund für das Ende der staatlichen Förderung führt die Regierung an, dass sich LNG-Lkw in ihrer Gesamtbilanz bei der Umweltverträglichkeit kaum von Diesel-Lkw der Euro-6-Klasse unterscheiden.**

Den Haag. Die niederländische Regierung wird die aktuellen Steuervergünstigungen für LNG-Lkw mit Ende des laufenden Jahres einstellen. Das kündigte Finanzstaatssekretär Menno Snel in einem Schreiben an das niederländische Parlament an. Der größte niederländische Verband für Straßengütertransport und Logistik, TLN, kritisiert die Entscheidung.

Die Steuervergünstigungen waren vor knapp fünf Jahren eingeführt worden und laufen zum Ende des Jahres ab. Eine Verlängerung war dem Finanzministerium in einem Evaluierungsbericht über den Erfolg der Maßnahme zwar nahegelegt worden. Das Ministerium folgte dieser Empfehlung jedoch nicht.

**Kaum ein Unterschied zu Diesel-Lkw**

**Als Grund führt Staatssekretär Snel an, dass sich LNG-Lkw in ihrer Gesamtbilanz bei der Umweltverträglichkeit kaum von Diesel-Lkw der Euro-6-Klasse unterscheiden würden. Deshalb sei eine gezielte Förderung für LNG-Lkw in einer Kosten-Nutzen-Rechnung nicht weiter zu rechtfertigen.**

Für Lkw, die mit reinem Bio-LNG fahren würden, sehe das schon wieder anders aus. Aber für eine gezielte Förderung solcher Fahrzeuge müsste sich Bio-LNG noch weiterentwickeln, was auf absehbare Zeit nicht der Fall sein werde, so der Staatssekretär.

**TLN wollte Verlängerung der Förderung**

Der TLN hatte sich schon vor Monaten für eine Verlängerung der Förderung bis 2022 stark gemacht. Das würde den Unternehmen eine Perspektive für langfristige Investitionen ermöglichen. Der jetzige Ausstieg sei ein schwerer Rückschlag bei den Bestrebungen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Straßengütertransport zu verringern. Außerdem torpediere es die Bemühungen, Bio-LNG als neuen Kraftstoff zu etablieren, teilte TLN mit.

**Das Förderprogramm der niederländischen Regierung war 2014 gestartet. Es hatte zum Ziel, bis Ende 2018 mindestens 1455 LNG-Lkw in den Niederlanden auf die Straßen zu bringen. Zurzeit sind lediglich rund 500 LNG-Lkw in den Niederlanden zugelassen. Als einen Grund für den Misserfolg erkennt Staatssekretär Snel an, dass das Netz an LNG-Tankstationen noch nicht gut genug ausgebaut sei. (kw)**

2. <https://www.energiezukunft.eu/mobilitaet/fluessig-und-erdgas-sind-unwirksam-beim-klimaschutz/>

"Weder Erdgas noch Flüssiggas können den Klimaschutz im Verkehrssektor entscheidend voranbringen, zeigt eine Analyse der Organisation Transport & Environment. Die Bundesregierung will die Gas-Infrastruktur dennoch mit 500 Mio. Euro ausbauen.

31.10.2018 – **Bis zum Jahr 2050 sollen die Treibhausgasemissionen in der EU um mindestens 80 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden.** Dafür will man im Verkehrssektor den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 60 Prozent reduzieren. Die Europäische Kommission [setzt hierfür](#) kurzfristig auf eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz herkömmlicher Verbrennungsmotoren und mittel- bis langfristig auf die Elektrifizierung des Verkehrssektors. Im Luft- und Straßengüterverkehr sollen verstärkt Biokraftstoffe wie Biodiesel, -ethanol oder -methan zum Einsatz kommen. **Welche Rolle Erdgas für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors spielen kann, wird zurzeit in ganz Europa von Regulierungsbehörden und Regierungen diskutiert. Trotzdem wird die Verwendung von Methan durch Verordnungen, Steuervergünstigungen und Subventionen bereits tatkräftig unterstützt.** Befürworter vertreten dabei die Meinung, dass Verbraucher mit dem Kraftstoff Erdgas gegenüber herkömmlichen Verbrennungsmotoren bis zu 50 Prozent der Kraftstoffkosten und 25 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes einsparen.

## Keine Lösung für den Lkw- und Schiffsverkehr

**Ein aktueller Bericht widerspricht dieser Darstellung jedoch vehement. Erdgas (CNG) und Flüssiggas (LNG) würden den Klimaschutz vor allem im Lkw- und Schiffsverkehr nicht wirklich voranbringen, so [eine Studie](#) der Umweltschutzorganisation Transport & Environment. In diesen Sektoren könnten die Treibhausgasemissionen durch die Verwendung von CNG oder LNG sogar noch steigen.**

Methan gilt schließlich nicht ohne Grund als ein besonders starkes Treibhausgas, das über einen Zeitraum von 100 Jahren rund 28 Mal stärker wirkt als CO<sub>2</sub>. So hatte Methan im Jahr 2010 einen Anteil von 20 Prozent an den weltweiten Treibhausgasemissionen – Tendenz steigend. Rund 17 Millionen Tonnen der Emissionen seien dabei allein auf die Förderung der fossilen Brennstoffe zurückzuführen, so die Autoren der Studie. Während der gesamten Lieferkette – also sowohl bei der Förderung, dem Transport als auch der Betankung – würde demnach unverbranntes Methan in die Atmosphäre entweichen

## Erd- und Flüssiggas führen technologisch in eine Sackgasse

„Die Studie macht endgültig Schluss mit dem Ammenmärchen vom klimafreundlichen Gasantrieb“, [sagt NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller](#). Fossiles Gas sei keineswegs die Antwort auf das Klimaproblem des Verkehrssektors, da es die CO2-Emissionen nur minimal reduziere – wenn überhaupt. Schluss mit dem Ammenmärchen vom klimafreundlichen Gasantrieb. Außerdem würden Erdgas und Flüssiggas auch technologisch in eine Sackgasse führen. „Die Bundesregierung muss daher sämtliche Steuervorteile für beide Kraftstoffe schnellstmöglich abschaffen und auch die öffentliche Förderung für weitere LNG- und CNG-Infrastruktur stoppen“, fordert Daniel Rieger, NABU-Verkehrsexperte.

Erst kürzlich hatte Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) in Berlin darüber gesprochen, mindestens 500 Millionen Euro in den Aufbau eines ersten deutschen LNG-Importterminals in Norddeutschland zu investieren, um verstärkt Gas aus den USA beziehen zu können. Das geht aus einem [Bericht des Wall Street Journal](#) hervor.

„Die Bundesregierung sollte lieber klare Perspektiven für Energiewende und Power-to-Gas-Technologien in Deutschland schaffen statt darüber nachzudenken, ob sie Steuergelder in LNG-Terminals versenken will“, [sagt Julia Verlinden](#), Sprecherin für Energiepolitik der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen. „Aus Ökostrom hergestelltes synthetisches Methan oder Wasserstoff werden künftig einen Teil des fossilen Erdgases ablösen.“ Für eine solche Technologieentwicklung bräuchte es aber passende politische Rahmenbedingungen. Da die erneuerbaren Gase genau wie Biogas nur in einem begrenzten Umfang benötigt werden, reiche die bestehende Gas-Infrastruktur in Europa aus.

„Zusätzliche Infrastruktur für LNG wird sich angesichts der notwendigen Abkehr von fossilen Energieträgern nicht rechnen, zumal insbesondere LNG-Terminals in Europa ohnehin bei Weitem nicht ausgelastet sind.“

## Biomethan-Mengen sind begrenzt

Die Autoren der Studie gehen zwar davon aus, dass Biomethan und Power-to-Methan deutlich geringere Emissionen verursachen als fossiles Gas, trotzdem jedoch nur sehr begrenzt sind und nicht nachhaltig skaliert werden können. So könnten die höchstmöglich nachhaltig erzeugbaren Mengen Biomethan nur 6,2 bis 9,5 Prozent des Energiebedarfs im Verkehrssektor decken. Dafür müssten diese allerdings komplett dem Verkehrssektor zugewiesen werden, was unrealistisch ist.

Insgesamt gehen die Forscher deshalb davon aus, dass der Beitrag von erneuerbaren Methan für den Verkehrssektor auch zukünftig eher begrenzt sein wird. Viel eher sollte das vorhandene Potenzial dafür genutzt werden, andere Sektoren vollständig zu dekarbonisieren, die derzeit von Erdgas abhängen.

Biomethan könne jedoch trotzdem für lokale Projekte auch im Verkehr eine Rolle spielen. *jk*

Food & Water Europe

[www.foodandwatereurope.org](http://www.foodandwatereurope.org)