

Erdgasmobilität – die Richtlinie für alternative Kraftstoffe als Starthilfe für eine ganze Branche

Categories : [E-Mobilität](#), [Energie](#), [Erneuerbare Energien](#), [G-Mobilität](#), [Gas](#), [Steuern](#), [Umweltrecht](#), [Verkehr](#)

Tagged as : [AFI-Richtlinie](#), [alternative Kraftstoffe](#), [Biomethan](#), [Erdgas](#), [Erdgasmobilität](#), [Infrastruktur](#), [Klimaschutz](#), [Richtlinie 2014/94/EU](#), [Steuerermäßigung](#), [Tankstelleninfrastruktur](#)

Date : 26. November 2014

Wer heutzutage eine Erdgastankstelle betreibt, kann sich das auf seine Flyer drucken und mit dem Vertrieb von Biomethan sein „grünes Image“ aufpolieren – Geld zu verdienen gibt es aber kaum. Denn die Auslastung übersteigt nur selten 50 Prozent und die Betriebs- und Wartungskosten sind hoch. Das Geschäft der Erdgasmobilität kommt nicht richtig in Fahrt. Zwar erweitern viele Hersteller ihre Fahrzeugflotten, doch fehlt oft noch die Akzeptanz der Kunden. Was auch daran liegt, dass es nach wie vor zu wenige Tankstellen gibt.

Aus Europa kommt nun ein wichtiges Signal: Am 17.11.2014 ist die [Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe](#) vom 22.10.2014 – sog. AFI-Richtlinie – in Kraft getreten. Mit der AFI-Richtlinie, die bis zum 18.11.2016 in nationales Recht umgesetzt werden muss, soll der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur für alternative Kraftstoffe unionsweit koordiniert und gefördert werden. Der Europäische Gesetzgeber verspricht sich dadurch einen höheren Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz sowie weniger Abhängigkeit von Erdöl.

Unter anderem ist in der Richtlinie auch Erdgas als alternativer Kraftstoff definiert. Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, bis zum 18.11.2016 nationale Strategierahmen mit konkreten Zielen für den Infrastrukturausbau für alternative Kraftstoffe zu erstellen. Nach Art. 6 Abs. 7 soll im Strategierahmen auch die Anzahl der Erdgastankstellen genannt werden, durch die der Verkehr von Erdgasfahrzeugen „zumindest in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten“ gewährleistet ist. Was bedeutet das konkret? Ein Blick in die Erwägungsgründe hilft weiter: Nr. 41 gibt an, dass der erforderliche Durchschnittsabstand zwischen den Erdgastankstellen maximal 150 km betragen soll.

Es spricht viel dafür, dass das 150-km-Ziel bereits heute schon erreicht ist – Deutschland stellt mit ca. 920 Erdgastankstellen knapp ein Drittel des gesamteuropäischen Bestands. So manch anderer Mitgliedstaat muss sich deutlich mehr strecken, um die Zielvorgabe zu erreichen.

Allerdings legt jeder Mitgliedstaat im Rahmen seines Strategierahmens selbst fest, welches Ziel er erreichen möchte. Deutschland ist durch die vage Vorgabe in der Richtlinie keineswegs dazu aufgerufen, den aktuellen Bestand an Erdgastankstellen zu erfassen, sich zufrieden zurückzulehnen und die AFI-Richtlinie in die Schublade zu stecken. Die Richtlinie darf vielmehr als Aufforderung an den Bund verstanden werden, sich aktiver mit dem Thema zu befassen. Dabei geht es nicht nur um Ausbau, sondern auch um Erhalt des Tankstellennetzes. Durch den Bau weiterer Tankstellen – ggf. (teil)finanziert durch Fördermittel – würden mehr Kunden auf Erdgasantrieb umsteigen und dadurch auch bereits vorhandene Erdgastankstellen profitieren. Der Markt könnte sich selbst tragen.

Vielleicht kommt ja schon bald das erste Signal aus Berlin: Derzeit wird verhandelt, ob die zum 31.12.2018 auslaufende Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff verlängert wird. Um Erdgas in der

Mobilität marktfähig zu machen, wäre die Verlängerung der Steuerermäßigung alternativlos. Schließlich werden Entscheidungen über Investitionen auf diesem Gebiet bereits jetzt getroffen. Die nötige Sicherheit für diese Investitionen gibt es nur, wenn die Steuerermäßigung zeitnah verlängert wird, wodurch der Bund (mindestens) zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen könnte: Er hätte die Aussage im Koalitionsvertrag umgesetzt, die Steuerermäßigung verlängern zu wollen sowie als Nebeneffekt die Vorgaben der AFI-Richtlinie bzw. des auf deren Basis zu erstellenden Strategierahmens erfüllt.

Da rund 80 Prozent der deutschen Erdgastankstellen durch Stadtwerke betrieben werden, hätte eine solche Entwicklung auch positive Auswirkungen auf die „Marke Stadtwerk“. Die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit wäre positiv, Stadtwerke hätten mehr Anteil am Klimaschutz. Schließlich wäre auch die Netzauslastung im Gas gesichert, der Netzbetrieb auf mehrere Schultern verteilt und dadurch kosteneffizienter.

Bleibt zu hoffen, dass der Bund die durch die AFI-Richtlinie gegebene Möglichkeit nutzt, (auch) die Erdgas-Tankstelleninfrastruktur zu fördern. Hersteller von Erdgas-Fahrzeugen, Tankstellenbetreiber, Autofahrer und nicht zuletzt natürlich die Umwelt werden es ihm danken.

Ansprechpartner:

Erdgasmobilität: [Prof. Christian Held/Dr. Erik Ahnis](#)

Energiesteuer: [Daniel Schiebold/Niko Liebheit](#)