

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Emissionen mit Flüssigerdgas (LNG, liquefied natural gas) betriebener Lastkraftwagen

Die Nutzfahrzeug-Fachzeitschrift „Lastauto Omnibus“ titelt auf der Onlineversion wie folgt: „LNG-Lkw schädlicher als Diesel-Lkw“ (www.eurotransport.de/artikel/umweltschuetzer-testen-lng-lng-lkw-schaedlicher-als-diesel-lkw-10903429.html). Im Artikel heißt es: „Mit LNG betriebene Lkw verursachen Tests zufolge bis zu fünfmal mehr Luftverschmutzung als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Das ergaben Praxistests im Auftrag der niederländischen Regierung, über die die Umweltorganisation Transport & Environment (T&E) berichtet. „Die neuen Erkenntnisse stehen im Widerspruch zu den Behauptungen der betroffenen Lkw-Hersteller, dass Gas-Lkw die Stickoxidemissionen um 30 Prozent senken“, stellt T&E fest“.

Transport & Environment veröffentlichte die Testergebnisse (www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_do_gas_trucks_reduce_emissions_paper_DE.pdf) und fordert die deutsche Bundesregierung und ihre europäischen Partner auf, die Subventionierung umweltschädlicher LNG-Lkws in Form der extrem niedrigen Besteuerung von fossilem Erdgas im Verkehr zu beenden (www.transportenvironment.org/press/praxistests-offenbaren-gas-lkw-veursachen-bis-zu-fuenfmal-mehr-luftverschmutzung). In der Studie (siehe verlinktes PDF im vorhergehenden Satz) heißt es: „Im Auftrag des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft hat die Niederländische Organisation für Angewandte Naturwissenschaftliche Forschung, kurz TNO, eine unabhängige Forschungseinrichtung, verschiedene Tests unter realen Fahrbedingungen durchgeführt, um Luftschadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub sowie Tank-to-Wheel Treibhausgasemissionen (THG) von LNG- und Diesel-Lkw zu messen. Die Studie fasst die Hauptergebnisse folgendermaßen zusammen (ebd., S. 3 f.):

„Mehrere Lkw-Hersteller behaupten, dass gasbetriebene Lkw im Vergleich zu Diesel-Lkw große Vorteile hinsichtlich Luftqualität und Treibhausgasemissionen bieten. Von der niederländischen Regierung in Auftrag gegebene Praxistests wurden von TNO, einer unabhängigen Forschungseinrichtung, durchgeführt, um die Emissionen von Diesel- und Flüssiggas-Lkw (LNG) zu vergleichen. Die Testergebnisse zeigen, dass viele Behauptungen der Lkw-Hersteller falsch sind.“

Und weiter:

„Stickoxidemissionen:

Es wurden sechs 2013 gefertigte Diesel-Lkw der Schadstoffklasse Euro VI mit drei 2017/18 gebauten LNG-Lkw der Schadstoffklasse Euro VI verglichen. Im Stadtverkehr stießen die LNG-Lkw 2 bis 3,5 Mal mehr Stickoxide aus als der Diesel-Lkw mit dem niedrigsten Testergebnis. (...)

Feinstaub:

Lkw-Hersteller behaupten, dass durch den Einsatz von LNG ‚Feinstaubemissionen nahezu vollständig eliminiert‘ oder zumindest um 95 % gesenkt würden im Vergleich zu Diesel [ii iii iv, Fußnoten in der original PDF]. Die Berichte von TNO hingegen belegen, dass diese Aussagen nicht der Wahrheit entsprechen und dass gasbetriebene Lkw immer noch eine beträchtliche Zahl von Feinstaubpartikeln ausstoßen.

Treibhausgasemissionen:

Die getesteten LNG-Lkw mit Fremdzündungsmotor verzeichneten 3 bis 5 % weniger Treibhausgasemissionen als der Diesel-Lkw mit dem niedrigsten Testergebnis. Der LNG-Lkw von Volvo mit Hochdruck-Direkteinspritzung (HPDI) verzeichnete 14 % weniger Tank-to-Wheel-Emissionen (d. h. bei der Fahrzeugverwendung) verglichen mit dem getesteten Diesel-Lkw mit den geringsten Treibhausgasemissionen. Allerdings sind die Well-to-Tank-Emissionen (d. h. bei der Kraftstoffherzeugung) durch die Erdgasförderung und den -transport in der EU durchschnittlich um 26 % höher als bei fossilem Diesel. Betrachtet man also auch die vorgelagerten Emissionen, sind LNG-Lkw mit Fremdzündung klimaschädlicher als der Diesel-Lkw mit dem niedrigsten Testergebnis, während HPDI-Gas-Lkw lediglich einen geringfügigen Vorteil bringen.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung die oben genannte Studie bekannt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung aus den Erkenntnissen der genannten Studie?

2. Welche Kenntnisse bezüglich Schadstoffausstoß von Gas-Nutzfahrzeugen hatte die Bundesregierung vor der Erteilung von Begünstigungen von Gas-Nutzfahrzeugen, siehe Bundestagsdrucksachen 19/3930 und 19/5102?

3. Wurden im Vorfeld der Begünstigungen von Gas-Nutzfahrzeugen im Auftrag der Bundesregierung die tatsächlichen Abgaswerte von Gas-Nutzfahrzeugen im Echtbetrieb gemessen?

Wenn ja, durch welche Stelle, und was waren die Ergebnisse?

4. Plant die Bundesregierung jetzt eigene Messungen, beispielsweise durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), TÜV oder Dekra im Echtbetrieb?

5. Wird die Bundesregierung die Begünstigungen von Gas-Nutzfahrzeugen überdenken, und wenn ja, wie wird dies aussehen?

Berlin, den 7. Januar 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion