

„Beim Stichwort Mobilität führt an Biomethan und Bio-LNG kein Weg vorbei!“



Quelle: bmp greengas GmbH



Die Redaktion der „DVGW energie | wasser-praxis“ im **Gespräch mit Matthias Kerner, Geschäftsführer der bmp greengas GmbH**, über die Vorteile der Gasmobilität und deren Potenziale zur CO₂-Minderung, die Produktion von Biogas aus lokalen Reststoffen und die Entscheidungsfreiheit mündiger Bürger.

Herr Kerner, in Politik und Medien sind Elektrofahrzeuge im Trend. Warum hat auch die Gasmobilität eine vielversprechende Zukunft?

Um es auf das Wesentliche herunterbrechen: Es gibt gar keine andere Möglichkeit, als mehrere Antriebsmodelle parallel zu fahren. Die Elektromobilität kann nicht den gesamten Verkehr bedienen, das ist schon aus Gründen der Infrastruktur nicht machbar. Wie sollen jetzt so schnell so viele Ladestationen errichtet, wie der ganze Strombedarf gedeckt werden? Abgesehen davon wird inzwischen auch intensiv diskutiert, dass ein Elektrofahrzeug über den Lebenszyklus hinweg betrachtet nicht als die einzige wirklich umweltfreundliche Alternative betrachtet werden kann.

Dennoch: Aus meiner Sicht sind E-Fahrzeuge ein Teil der Gesamtlösung – ebenso wie es die Gasmobilität sein muss. Um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen, müssen die CO₂-Emissionen im Verkehr zügig reduziert werden. Da führt an Bio-LNG und Biomethan kein Weg vorbei; beide stoßen laut Oxford Institut for Energy am wenigstens CO₂ pro Kilometer aus.

Mit dem Ersatz von Benzin und Diesel durch CNG und LNG kann also schon heute ein wichtiger Beitrag zu mehr Klimaschutz im Verkehrssektor geleistet werden. Wie kann die gasbasierte Mobilität darüber hinaus noch umweltfreundlicher werden?

Durch den Zusatz „Bio-“. Ein Blick auf die Ausgangssituation offenbart jedoch zunächst ein

**Symposium Zukunft
Gas-Mobilität 2020**

Wann: 11.–12. März 2020

Wo: Berlin

Weitere Informationen unter:
www.zukunft-gas-mobilitaet.de

anderes Dilemma: Wir haben in Deutschland gerade einmal 846 CNG-Tankstellen für etwas mehr als 90.000 CNG-Fahrzeuge. Das ist definitiv zu wenig! Elf LNG-Tankstellen sprechen ebenfalls eine sehr deutliche Sprache, auch wenn hier in den kommenden Monaten ein stärkerer Hochlauf zu erwarten ist. Es muss also erstmal die Angst vor Biogas abgebaut und die Akzeptanz für diesen alternativen Antrieb gesteigert werden. Gerade Biomethan bringt hier die besten Argumente mit, die viel stärker ins Feld geführt werden müssen; seien es die höheren CO₂-Minderungseffekte oder die große Verfügbarkeit.

Was das Klima freut, freut zudem auch das Portemonnaie: Biomethan ist aufgrund der Treibhausgasreduzierungsquote, des CO₂-Preises und diverser weiterer politischer Rahmenbedingungen schon heute wirtschaftlich. Das wissen nur leider die wenigsten.

Sprechen wir hier nur von Pkw oder auch von Lkw?

Das betrifft durchaus auch den Last- und Schwerlastverkehr. Hier sind die Potenziale zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes ja besonders hoch – und Gas hat keine Schwierigkeiten, auch viel Gewicht über längere Distanzen hinweg zu bewegen. Das ist ein unschlagbarer Vorteil im Vergleich zur Elektromobilität. Die Automobilindustrie hat trotzdem auch in dieser Sparte erstmal den Weg ins Elektro-Business gesucht. Wir hoffen, dass sich schnell die Erkenntnis durchsetzt, dass Gas sie sprichwörtlich weiterbringt.

Welche politischen Grundlagen müssen geschaffen werden, damit dies gelingt?

Da sind die ersten Schritte zum Glück inzwischen gemacht. Die Treibhausgasreduzierungsquote zum Beispiel war eine Maßnahme, die gut gegriffen hat. Dabei erwerben Mineralölkonzerne bei Tankstellen, die grünen Kraftstoff anbieten, eine gewisse Quote – und schaffen damit einen Ausgleich zum fossilen Kraftstoff, den sie selbst in Verkehr bringen. Auch der Beschluss eines CO₂-Preises war ein politisches Signal, wengleich er in meinen Augen gerne höher hätte angesetzt werden dürfen.

Uns als Unternehmen treibt außerdem die Erneuerbare-Energien-Richtlinie, englisch: „Renewable Energy Directive II“, RED II, um, die

von der EU beschlossen wurde. Sie muss bis Mitte 2021 auf nationaler Ebene eingeführt sein und gibt unter anderem vor, dass der Anteil erneuerbarer Energien im Mobilitätssektor bis 2030 auf mindestens 14 Prozent gesteigert werden muss. Wenn man sich vor Augen führt, dass Deutschland europaweit führend in der Biomethanproduktion ist, steckt dahinter natürlich auch wirtschaftliches Interesse. Der EU-weite Handel etwa kann neue Arbeitsplätze schaffen, die an anderer Stelle durch die Energiewende bedroht scheinen. Das sind Argumente, die politische Vertreter brauchen.

Welche Akteure sehen Sie außerdem in der Verantwortung?

Damit Biomethan noch umweltfreundlicher wird, ist die Produktion „vor Ort“ bedeutend. In Zukunft muss das Biogas zu großen Teilen aus lokal gesammelten Reststoffen hergestellt und bestenfalls auch ohne lange Transportwege wieder der Nutzung zugeführt werden, damit die CO₂-Minderungsquote abermals ansteigt – Stichwort Kreislaufwirtschaft. Dabei sind Städte und Kommunen gefragt, weil sie Zugriff auf die Biotonne ihrer Bürger haben. Auch die Reststoffe aus der Lebensmittelverarbeitung, viele Millionen Tonnen pro Jahr, sind für die Gasproduktion wesentlich. Dies wiederum richtet sich an die Lebensmittelindustrie, die aber wohl auch einen politischen Impuls braucht.

Dasselbe gilt für andere Industrien und Sektoren, sei es die Energiewirtschaft selbst, die das Gasnetz nach wie vor mit Erdgas statt mit Grün gas betreibt, oder die Verpackungsindustrie. Hier kann jeder noch etwas tun – übrigens auch der viel zitierte „mündige Bürger“. So zumindest haben wir es als bmp greengas GmbH umgesetzt und vom nachhaltig und fair produzierten Kaffee für unsere Mitarbeiter über den digitalen Rechnungsversand bis zu unserer Art des Reisens ganz verschiedene, oft auch kleine Punkte geändert, um unsere Bilanz zu verbessern. Ich selbst verzichte zum Beispiel auf einen Dienstwagen und nutze stattdessen intensiv eine BahnCard 100. Es liegt schon auch an jedem selbst, nach links und rechts zu blicken und sich zu informieren, Angebote zu vergleichen, umweltpolitische Themen voranzutreiben und Besserungen dort einzufordern, wo man sie aus eigener Kraft nicht umsetzen kann.

Herr Kerner, vielen Dank für das Gespräch.

