

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bereitstellung einer LNG-Infrastruktur für Lkw im Land Bremen

Lkw machen vier Prozent des Gesamtverkehrs aus, auf sie entfallen aber 36 Prozent des Dieselmotorenkraftstoffverbrauchs. Die Frage nach alternativen Kraftstoffen im Schwerlastverkehr hat daher eine große Relevanz für Umwelt- und Klimaschutz. Flüssiges Erdgas (LNG) wird in vielen europäischen Ländern als Lkw-Treibstoff genutzt, so zum Beispiel in den Niederlanden und Frankreich. Als der fossile Kraftstoff mit den geringsten CO₂-Emissionen bietet es eine klimaschonende Alternative zu Diesel. Zudem besteht es zum großen Teil aus Methan, das auch aus erneuerbarem Biogas hergestellt werden kann. LNG emittiert keine Schwefeloxide sowie kaum Stickoxide; damit betriebene Motoren laufen leiser.

In Deutschland gibt es bisher zwei LNG-Tankstellen für Lkw, weltweit schon 1.300. Da LNG zurzeit die einzige wirtschaftliche Option zur Reduktion von Ölabhängigkeit und Treibhausgasen im Schwerlastverkehr darstellt, ist von einer Zunahme des Bedarfs an LNG auszugehen. Auch aufgrund der vermehrten Nutzung von LNG als Treibstoff in einigen Nachbarländern Deutschlands erscheint ein Aufbau einer Infrastruktur für LNG-Nutzung durch Lkw sinnvoll. Denn neben dem Binnenverkehr nimmt auch der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr zu.

Der Aufbau von Infrastruktur für klimaschonende Antriebe ist auch vor Ort eine wichtige Aufgabe. Derzeit wird eine LNG-Tankstelle neben der A1 in Arsten errichtet.

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den Bau der LNG-Tankstelle in Bremen für die Bremer Logistikunternehmen und für ihr Potenzial in der Luftreinhaltung?
2. Will der Senat den Aufbau von Infrastruktur für die Nutzung von LNG als Treibstoff fördern und wie soll eine Förderung ggf. aussehen?
3. Wie hoch müsste der Anteil an LNG-betriebenen Lkw in Bremen sein, damit die entsprechende Tank-Infrastruktur kostendeckend ist?
4. Welche weiteren Entwicklungschancen und welche Probleme sieht der Senat im Hinblick auf LNG-Nutzung im Schwerlastverkehr im Land Bremen?
5. Welchen Anteil am Verkehr im Land Bremen hatten Lkw im Verlauf der letzten 5 Jahre? Geht der Senat von einer Zunahme dieses Anteils aus?
6. Wie plant der Senat eine weitere Überschreitung der Stickoxid-Grenzwerte zu verhindern?

7. Welche weiteren umweltfreundlichen Alternativen zu Diesel (z. B. LPG und CNG) gibt es, und wie könnte eine weitere Verbreiterung gefördert werden?
8. Welche Auswirkungen hätte ein höherer Anteil an LNG-betriebenen Lkw auf die Luftbelastung im Land Bremen?
9. Worin sieht der Senat den Umstand begründet, dass im Vergleich zu anderen europäischen Ländern in Deutschland nur wenige Lkw mit LNG betankt werden?

Dr. Henrike Müller, Dr. Maike Schaefer
und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen