



Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Stellungnahme Zukunft Gas e. V.
Berlin, 27.04.2023

ZUKUNFT
GAS

Einführung

Der Nutzfahrzeugsektor verursacht derzeit etwa ein Drittel der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und insbesondere durch die erhebliche Steigerung des Frachtaufkommens sind seit 1990 keine CO₂-Einsparungen zu verzeichnen. 93 Prozent des schweren Straßengüterfernverkehrs wird mit Diesel-LKW betrieben, die rund ihrer hohen Fahrleistungen ein großer Verursacher von CO₂-Emissionen sind.

Zukunft Gas e.V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften und nimmt zu dem vorliegenden Entwurf mit den nachfolgenden Ausführungen Stellung.

Ein CO₂-Bezug in der Maut kann wirksame Anreize für Investitionen in den klimaneutralen Straßengüterverkehr setzen und somit zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor beitragen. **Bedauerlicherweise wird der vorliegende Entwurf diesem Anspruch nicht gerecht.**

Politische Einordnung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seinem Gesamtkonzept für klimafreundliche Nutzfahrzeuge – „Mit alternativen Antrieben auf dem Weg zur Nullemissionslogistik auf der Straße“ – folgende Kernbotschaften formuliert:

- Der Markthochlauf von Nutzfahrzeugen mit klimaschonenden alternativen Antrieben wird technologieoffen gefördert, um dem Ziel einer schnellstmöglichen Erreichung einer ökonomischen Konkurrenzfähigkeit zu konventionellen Fahrzeugen gerecht zu werden.
- Es wird ein zielgerichtetes regulatorisches Umfeld geschaffen, das Konkurrenzfähigkeit der Produkte und Investitionssicherheit der Akteure gewährleistet. Der regulatorische Kern besteht in einer Differenzierung der Lkw-Maut nach CO₂-Fahrzeugausstoß.

Dabei ist aber auch zwingend zu berücksichtigen, dass der Straßengüterverkehr einem hohen internationalen Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist, der nur sehr geringe Preissetzungsspielräume zulässt. Durch den gleichzeitigen Kostenfokus der Verlager sind Spediteure und Betreiber von Nutzfahrzeugen deshalb stark darauf angewiesen, dass die Kosten für die Erbringung der Transportleistungen möglichst gering sind. Bereits kleine individuelle Kostensteigerungen können in diesem Umfeld dazu führen, dass Marktakteure nicht mehr wettbewerbsfähig ist. Für die Wettbewerbsfähigkeit einer Antriebstechnologie sind daher die Total Costs of Ownership maßgeblich.

Methodik Tank to Wheel vs. Well to Wheel

Bei der Entwicklung wirksamer Strategien mit dem Fokus auf Klimaschutz zur deutlichen Reduzierung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) ist aus unserer Sicht die reine Betrachtung auf „Tank to Wheel“ der falsche Ansatz und vernachlässigt die Auswirkungen auf:

- Die Vorkettenemissionen der Antriebstechnologien

- Die Konsequenzen der Rohstoffbedarfe für die verschiedenen Antriebstechnologien
- Die Auswirkungen auf das Energiesystem
- Die Infrastruktur

Wir plädieren daher, den „Well to Wheel“ Ansatz bei der Ermittlung der antriebsbezogenen Höhe des CO₂ Aufschlages, der auch die Umweltwirkung der Vorketten-Prozesse nicht unberücksichtigt zu lassen.

Bio-CNG und Bio-LNG

Die Fahrzeugindustrie und die Gasbranche haben gemeinsam den alternativen Antrieb CNG (Compressed Natural Gas) und LNG (Liquified Natural Gas) zur Markt- und Wettbewerbsfähigkeit geführt, der auch Dank der Unterstützung der Bundesregierung seit über drei Jahren zu nennenswerten THG-Einsparungen führt.

Biogas (CNG & LNG) als Kraftstoff für Lkw trägt bereits heute aktiv dazu bei, den CO₂-Ausstoß im Transportsektor zu reduzieren und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern. Mit Bio- CNG und Bio-LNG betriebene Lkws haben sich als umweltfreundliche Alternative zu Diesel-Lkw etabliert.

Durch den Einsatz von Bio-CNG und Bio-LNG werden THG-Emissionsreduktion von bis zu 95 Prozent im Vergleich zur Diesel-Technologie realisiert. Zudem verursachen CNG- und LNG -Fahrzeuge circa 50 Prozent weniger Lärm als ein vergleichbarer Dieselmotor.

Bio-CNG und Bio-LNG aus Abfall- und Reststoffen (keine Verwendung von Nahrungsmittelpflanzen) sind in adäquaten Mengen verfügbar. Für die kommenden Jahre sind zudem signifikante Mengen für den deutschen Markt angekündigt (Betrieb von bis zu 150.000 Lkw möglich).

Die CNG & LNG Technologie ist marktreif, in Serie verfügbar und die Tankstelleninfrastruktur ist flächendeckend vorhanden.

Die Tankstellenbetreiber gehen jetzt noch einen erheblichen Schritt weiter in Richtung Klima-neutralität des Nutzfahrzeugverkehrs und werden ab Mitte nächsten Jahres einen signifikanten Anteil an Bio-LNG aus Abfall- und Reststoffen anbieten.

Der Anteil wird von Tankstellenbetreibern in den nächsten Jahren kontinuierlich auf 100 Prozent erhöht.

Berücksichtigung von Bio CNG und Bio LNG in der Maut-Einstufung

Mautvorteile für mit Bio-CNG und Bio-LNG betriebene Lkw würde den Transportlogistikunternehmen einen Anreiz geben, auf die umweltfreundliche Technologie umzusteigen und den CO₂-Ausstoß im Straßengüterverkehr unmittelbar zu reduzieren.

Der vorliegende Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften berücksichtigt den Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe bedauerlicherweise nicht.

Damit wird die Chance verpasst mit der Mautregulierung einen Anreiz zu schaffen CO₂-mindernde Technologie im Straßengüterverkehr einzusetzen.

Um die CO₂-Reduktion im Straßengüterverkehr weiter voranzutreiben, ist es aus Sicht von Zukunft Gas **zwingend nötig eine technologieneutrale CO₂-Differenzierung der**

Maut vorzunehmen und den Einsatz von mit Bio-CNG und Bio-LNG betriebenen Lkw durch eine bessere Klassifizierung in der Mautregulierung zu würdigen.

Forderungen von Zukunft Gas e. V.

Wir schlagen vor, dass Lkw, die nachweislich 60 Prozent ihrer Maut-Fahrstrecke mit Bio-CNG oder Bio-LNG betrieben werden, in die Mautklasse 4 / umweltfreundliche Fahrzeuge einzugruppieren.

Kontakt:

Zukunft GAS e.V.

██████████

Leiter Außenbeziehung

T +49 30 4606015-██████████

██████████@gas.info