

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Lkws mit Gasantrieb für die Logistik in Deutschland

Vor dem Hintergrund des Wandels im Verkehrssektor stellt die Antriebsfrage auch die deutsche Logistikbranche vor enorme Herausforderungen. Um den immer strengeren Umweltbestimmungen gerecht zu werden, müssen die Transportunternehmen schon jetzt beträchtliche Investitionen in die Erneuerung ihrer Fahrzeugflotten tätigen. Eine bereits heute verfügbare ökonomische wie ökologische Alternative zum konventionellen Dieselmotor ist dabei der Gasantrieb. Entsprechende Fahrzeuge werden von verschiedenen Herstellern auf dem Markt angeboten und die Technologie ist von der Branche angenommen. Bereits im vergangenen Jahr waren 13 800 Nutzfahrzeuge und Lkws mit Gasantrieb in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen. Zusammen mit den Pkws und Bussen verzeichnete der Gasantrieb im Vergleich zu 2018 einen Zuwachs von 5,3 Prozent (<https://zukunft.erdgas.info/gas-statistik/kenndaten-mobilitaet#c8651>).

Einem Entwurf der Bundesregierung entsprechend hat der Deutsche Bundestag im Rahmen der Reform des Bundesfernstraßenmautgesetzes im Jahr 2018 Lkws mit Gasantrieben vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2020 von der Lkw-Maut befreit (<https://www.heise.de/newsticker/meldung/Bundestag-be-freit-Gas-und-Elektro-Lkw-von-der-Mautpflicht-4196029.html>). Die Fraktion der FDP hatte in ihrem Antrag „Verhältnismäßige LKW-Maut mit nachhaltigen Anreizen und Technologieoffenheit“ eine technologieoffen ausgestaltete Mautbefreiung für innovative Antriebstechnologien sowie eine degressiv und auslaufende Ausgestaltung einer solchen Regelung gefordert (Bundestagsdrucksache 19/4921). Diese Anregungen wurden im finalen Entwurf der Bundesregierung ebenfalls aufgenommen und umgesetzt. Ziel ist nach Aussage der Bundesregierung die Förderung der Nutzung möglichst emissionsarmer Nutzfahrzeuge (Bundestagsdrucksache 19/3930). Von 2021 an sollen diese Fahrzeuge dann wieder mautpflichtig sein, ohne allerdings die Kostenteilsätze für Infrastruktur sowie Lärmbelastung tragen zu müssen. Allerdings gilt die komplet-

te Befreiung von der Lkw-Maut seit dem 1. Oktober 2019 nur noch für Lkws mit einem Mindesttankvolumen, 300 Liter für Erdgas-Fahrzeuge und 115 Kilogramm für LNG-Fahrzeuge (LNG = Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas). Lkws die diese Mindestmengen nicht erreichen, gelten seitdem nicht mehr als von der Lkw-Maut befreit (https://www.toll-collect.de/de/toll_collect/rund_um_die_maut/meldungen/detailsseite_news_6275.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Anträge auf Mautbefreiung für Lkws mit Gasantrieb wurden bisher gestellt (bitte nach CNG (= Compressed Natural Gas, verdichtetes Erdgas) und LNG (= Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas), Antriebstypen, Jahr sowie insgesamt aufschlüsseln)?
2. Wie viele Anträge auf Mautbefreiung wurden für Lkws mit Elektro- und Wasserstoffantrieb gestellt?
3. Wie viele Anträge auf Mautbefreiung für Lkws mit Gasantrieb wurden bisher bewilligt (bitte nach CNG und LNG, Antriebstypen, Jahr sowie insgesamt aufschlüsseln)?
4. Wie viele Anträge auf Mautbefreiung wurden für Lkws mit Elektro- und Wasserstoffantrieb bewilligt?
5. Wie viele Anträge auf Mautbefreiung für Lkws mit Gasantrieb erwartet die Bundesregierung im Jahr 2020?
6. Wie viele Anträge auf Mautbefreiung für Lkws mit Elektro- und Wasserstoffantrieb erwartet die Bundesregierung im Jahr 2020?
7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Fragen 1 bis 6?
8. Wie viele Lkws mit Gasantrieb sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland aktuell zugelassen (bitte insgesamt sowie nach Antriebstypen aufschlüsseln)?
9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Verkauf von Lkws mit Gasantrieb in den vergangenen zehn Jahren in Deutschland verändert (bitte nach Jahren in absoluten Zahlen sowie in prozentueller Veränderung je Jahr aufschlüsseln)?
10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Frage 9?
11. Wie hoch sind die bisher eingesetzten Mittel des Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN) insgesamt, und wie groß sind davon die Ausgaben für Lkws mit Gasantrieb (bitte für alle Antriebstypen, bei Gas bitte nach CNG und LNG, sowie nach Jahren aufschlüsseln)?
12. Welche weiteren Maßnahmen unternimmt beziehungsweise plant die Bundesregierung, um die Nutzung von Lkws mit Gasantrieben in Deutschland zu fördern (bitte nach Maßnahmen sowie, soweit bekannt, jeweiligen Mitteln aufschlüsseln)?
13. Welche bisherigen Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der 2018 verabschiedeten Mautbefreiung für Lkws mit Gasantrieb vom 1. Januar 2019 bis 31. Dezember 2020, insbesondere im Hinblick auf die Verbreitung von Lkws mit Gasantrieben und wirtschaftlichen sowie ökologischen Effekte?
14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung bisher die CO₂-Einsparung durch die Mautbefreiung von Gas-Lkws (bitte in Tonnen CO₂ sowie nach LNG und CNG sowie insgesamt aufschlüsseln)?

15. Sieht die Bundesregierung für Nutzfahrzeuge mit CNG und LNG mittel- und langfristig Chancen am Markt, oder wird der Fokus auf Elektrifizierung ausgerichtet?
 - a) Wann rechnet die Bundesregierung mit marktreifen elektrisch betriebenen Lkws?
 - b) Wann rechnet die Bundesregierung mit elektrisch betriebenen Lkws, die in Bezug auf Reichweite, Ladekapazität und/oder Preis-Leistung mit aktuellen Diesel-Lkws vergleichbar sein werden?
16. Wie sieht nach Kenntnis der Bundesregierung die Förderung von LNG als Kraftstoff in anderen europäischen Ländern aus?
17. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Entwicklungsstand für LNG als Kraftstoff in Deutschland im Ausland zu bewerten?
18. Wie ist die Position der Bundesregierung zu Bio-LNG?
19. Wird sich die Bundesregierung beim geplanten kommenden Review der EU-Flottenwerte für den Einsatz von Bio-LNG positionieren?
20. Wie schätzt die Bundesregierung die Entwicklung der Zulassungszahlen bei Erdgasnutzfahrzeugen und Lkws ein, wenn die Mautbefreiung für entsprechende Fahrzeuge ab 2021 entfällt?

Berlin, den 28. Mai 2020

Christian Lindner und Fraktion

