

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/19861 –

Lkws mit Gasantrieb für die Logistik in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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-befreit-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 komplette 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).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25. Juni 2020 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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?

Die Fragen 1 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Mautbefreiungen für Elektro-Fahrzeuge nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nummer 7 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) und Erdgas-Fahrzeuge nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nummer 8 BFStrMG gelten unmittelbar von Gesetzes wegen. Das heißt, der Unternehmer oder Fahrer muss nichts veranlassen, um die Mautbefreiung in Anspruch zu nehmen, soweit er ein mautbefreites Fahrzeug einsetzt.

Es besteht auf freiwilliger Basis die Möglichkeit, sich bei der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH („Toll Collect“) in der Liste der mautbefreiten Fahrzeuge (sog. „White List“) registrieren zu lassen, um unnötige Zeitverluste durch Mautkontrollen zu vermeiden. Hierzu sendet der Mautpflichtige die entsprechenden Unterlagen an Toll Collect, aus denen sich die Mautbefreiung ergibt.

Aus der nachfolgenden Tabelle ergeben sich mit Stand 04. Juni 2020 die Antrags- und Registrierungszahlen zur „White List“ bei Toll Collect jeweils nach Antriebsart aufgeschlüsselt:

Antriebsart	Anzahl der Anträge auf Aufnahme in die White List (offene Verfahren)	Anzahl der als mautbefreit registrierten Fahrzeuge
Erdgas – LNG	eine Aufschlüsselung ist	1.451
Erdgas – CNG	erst nach der Bearbeitung	1.697
Erdgas NG*	der Anträge möglich	1.402
Erdgas – LNG /CNG (bivalente Mischform)		23
Elektro		31
Wasserstoff		0
Summe	430	4.604

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

* Nicht in allen Ländern wird nach LNG und CNG unterschieden. Aufgeführt ist der Eintrag in der Zulassungsbescheinigung.

8. Wie viele Lkws mit Gasantrieb sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland aktuell zugelassen (bitte insgesamt sowie nach Antriebstypen aufschlüsseln)?

Mit Stand 01. Januar 2020 sind nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) 8.191 Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 mit Erdgasantrieb (CNG, LNG) in Deutschland zugelassen. Die Fahrzeugkategorien N1 und teilweise N2 umfassen auch nicht mautpflichtige Fahrzeuge. Die hier genannte Zahl der zugelassenen Lkw mit Gasantrieb ist daher höher als die in der Tabelle bei der Antwort zu den Fragen 1 bis 7 ausgewiesene Anzahl der mautbefreiten Lkw.

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)?

Die bisher eingesetzten Fördermittel im Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN) ergeben sich mit Stand 10. Juni 2020 aus nachfolgender Tabelle. Eine Differenzierung nach Antriebarten ist systembedingt nicht möglich.

Jahr	Antragsvolumen Erdgas + Elektro	Bewilligungen Erdgas + Elektro	Auszahlungen Erdgas + Elektro
Jahresscheibe 2018	6.542.860 €	6.025.891 €	4.601.122 €
Jahresscheibe 2019	10.993.324 €	10.882.566 €	5.420.408 €
Jahresscheibe 2020 (bis 10. Juni 2020)	6.527.961 €	6.513.161 €	332.000 €
Gesamt	24.064.145 €	23.421.618 €	10.353.530 €

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)?

Um den Markthochlauf von Erdgas-Fahrzeugen weiterhin zu unterstützen, wurde vom Gesetzgeber im Rahmen des „Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG)“ beschlossen, die komplette Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 BFStrMG um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2023 zu verlängern. Neben der Mautbefreiung für Erdgas-Lkw und dem EEN-Programm unterstützt die Bundesregierung Erdgasfahrzeuge mit der degressiv absinkenden Energiesteuer-ermäßigung auf Erdgas als Kraftstoff bis zum Jahr 2026. Es ist auch geplant, die Anschaffungsförderung für Erdgas-Lkw über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern. In welchem finanziellen Umfang dies erfolgen wird, ist innerhalb der Bundesregierung noch nicht abschließend festgelegt worden.

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?

Im Hinblick auf die ökologischen Effekte von Lkw mit Gasantrieben liegen der Bundesregierung verschiedene Studien vor. Diese kommen zu unterschiedlichen Einschätzungen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

15. Sieht die Bundesregierung für Nutzfahrzeuge mit CNG und LNG mittel- und langfristig Chancen am Markt, oder wird der Fokus auf Elektrifizierung ausgerichtet?
20. Wie ist die Position der Bundesregierung zu Bio-LNG?

Die Fragen 15 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Im Klimaschutzprogramm 2030 wurde als Ziel festgelegt, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe sein wird. Auch mit Methangas betriebenen LKW kommt eine wichtige Stellung im klimafreundlichen Güterverkehr zu, sofern regenerativ hergestellte Biomethankraftstoffe statt fossilem Erdgas verwendet werden. Da für die Speditionen die Kosten entscheidend sind (TCO – Total Cost of Ownership), werden vor allem die Fahrzeug- und Kraftstoffkosten über die langfristigen Chancen am Markt entscheiden. Dabei werden auch der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe und die CO₂-Bepreisung eine Rolle spielen.

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?
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)?
16. Wann rechnet die Bundesregierung mit marktreifen elektrisch betriebenen Lkws?
17. 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?
18. Wie sieht nach Kenntnis der Bundesregierung die Förderung von LNG als Kraftstoff in anderen europäischen Ländern aus?
19. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Entwicklungsstand für LNG als Kraftstoff in Deutschland im Ausland zu bewerten?

22. Wie schätzt die Bundesregierung die Entwicklung der Zulassungszahlen bei Erdgasnutzfahrzeugen und Lkws ein, wenn die Mautbefreiung für entsprechende Fahrzeuge ab 2021 entfällt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9, 10, 14, 16, 17, 18, 19 und 22 zusammen beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

21. Wird sich die Bundesregierung beim geplanten kommenden Review der EU-Flottenwerte für den Einsatz von Bio-LNG positionieren?

Die Bundesregierung wird sich zu dieser Frage zu gegebener Zeit positionieren. Die Auswertung der EU-Flottenwerte ist für das Jahr 2022 angesetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.