

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Auswirkungen der Energiepreissteigerung auf den Güterkraftverkehr

Aktuell steigen die Preise für Energie und insbesondere die Preise für die Kraftstoffe Diesel, Benzin und LNG (Liquified Natural Gas, Flüssigerdgas) und CNG (Compressed Natural Gas, komprimiertes Erdgas) immer weiter. Bereits vor dem Beginn des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine erreichten die Kraftstoffpreise immer neue Höchstwerte. Dieser Trend wird sich absehbar nicht umkehren. Die von der Bundesregierung angekündigten Maßnahmen zur Abmilderung dieser Kostenexplosion im Energiebereich, wie die Anhebung der Pendlerpauschale, helfen den Unternehmen im Transport- und Logistiksektor nicht.

Gerade mittelständische Betriebe des gewerblichen Güterkraftverkehrs können die Preissteigerungen aufgrund der harten Wettbewerbsbedingungen und in der aktuellen Dynamik nicht oder nur schwer an ihre Kunden weitergeben. Unternehmen wie Verbände haben auf ihre schwierige Lage aufmerksam gemacht und sich unter anderem mit einem Hilferuf bereits im Januar 2022 an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gewandt.

Besonders betroffen sind Speditionen, die in den vergangenen Jahren ihren Fuhrpark auf Erdgasfahrzeuge (CNG-/LNG-Lkw) umgestellt haben. Diese Umstellung auf klimafreundlichere Technologien wurde von Bundesregierung unter anderem mit einem Förderprogramm zur Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und mit der Befreiung von Erdgasfahrzeugen bis Ende 2023 unterstützt. Die Kosten für CNG/LNG haben sich in den letzten Monaten verdreifacht. Vor diesem Hintergrund lassen sich CNG-/LNG-Lkw-Flotten im Vergleich zu Diesel-Lkw-Flotten nicht mehr wettbewerbsfähig betreiben. Verbände und Unternehmen sprechen von der akuten Gefahr von Insolvenzen derjenigen Güterkraftverkehrsunternehmen, die ihren Fuhrpark zu einem Großteil auf klimafreundlichere CNG-/LNG-Fahrzeuge umgestellt haben. Die steigenden Diesel- und LNG-Kosten haben auch negative Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Der zum Jahresbeginn gestiegene Preis für CO₂ im Rahmen des Nationalen Emissionshandels sowie die immer weiter anziehenden Ölpreise verteuern die fossilen Kraftstoffe. Der Staat verdient über höhere Steuereinnahmen daran mit. Die Abgaben auf Kraftstoffe in vielen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind deutlich geringer, sodass deutsche Unternehmen in Grenznähe durch die Möglichkeit, in diesen Staaten zu tanken, einen Standortvorteil besitzen. Dieser Tanktourismus verzerrt den innerdeutschen und europäischen Wettbewerb zusätzlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Güterkraftverkehrsunternehmen und Güterkraftverkehrsverbänden steht die Bundesregierung im Austausch, um Lösungen für die Frage der hohen Energiepreise zu beraten?
Wie viele Gespräche hat es seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung gegeben (bitte nach Unternehmen und Verbänden aufschlüsseln)?
2. Plant die Bundesregierung, die Besteuerung von Kraftstoffen kurzfristig oder langfristig zu senken, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen, und mit welchem Zeitplan, und wenn nein, warum nicht?
3. Plant die Bundesregierung die Einführung einer reduzierten Kraftstoffbesteuerung speziell für gewerblich genutzte Lkw (Gewerbe-Diesel)?
4. Wie viele LNG-Lkw und wie viele CNG-Lkw wurden in Deutschland in den vergangenen fünf Jahren neu zugelassen (bitte nach Zulassungsjahr aufschlüsseln)?
5. Wie viele in Deutschland zugelassene LNG-Lkw und wie viele CNG-Lkw wurden im selben Zeitraum über die „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ gefördert?
6. Wie viele LNG-Tankstellen gibt es in Deutschland (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?
7. Plant die Bundesregierung, den Aufbau von LNG-Tankstellen zu unterstützen, wenn ja, mit welchen Maßnahmen, wenn nein, warum nicht?
8. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die drohende Insolvenzgefahr für viele Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs vor, die in den letzten Jahren ihren Fuhrpark teilweise oder vollständig auf Erd- bzw. Biogas-Fahrzeuge umgestellt haben?
9. Für wie viele Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs besteht nach Kenntnis der Bundesregierung durch die derzeit sehr hohen und steigenden Kraftstoffpreise die Gefahr einer Insolvenz?
10. Plant die Bundesregierung, Unternehmen des Güterkraftverkehrs, die durch die Umstellung ihres Fuhrparks auf klimafreundlichere Erd- bzw. Biogas-Lkw durch die enormen Preissteigerungen bei den Kraftstoffen LNG und CNG existenzgefährdet sind, zu unterstützen, und wenn ja, welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, die Insolvenzgefahr abzuwenden?
11. Welche Auswirkungen haben die gestiegenen Kraftstoffkosten auf das Phänomen des Tanktourismus, und welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um hier gegenzusteuern?
12. Welche Auswirkungen auf das Investitionsklima in der deutschen Transportbranche sind nach Einschätzung der Bundesregierung zu befürchten, wenn Unternehmen, die als Vorreiter in neue klimafreundliche Technologien investiert haben, in der Krise alleingelassen werden?
13. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um einen massiven Kahlschlag im ÖPNV wegen explodierender Kraftstoffkosten abzuwenden?

Berlin, den 25. März 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion