

Gas-Lkw-Förderung torpediert Verkehrsverlagerung und Klimaschutz

Kontakt
**Martin
Roggermann**

Erdgasbetriebene Lkw sparen keine Treibhausgasemissionen, dennoch werden sie in großem Umfang staatlich gefördert. Verkehrsverlagerungen von der Schiene zurück auf die Straße sind die Folge.

Referent Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - 31
martin.roggermann@
allianz-pro-schiene.de

Mit Verweis auf den Klimaschutz werden Gas-Lkw in Deutschland gleich mehrfach gefördert. Neben einer Anschaffungsprämie unterstützt der Staat die Unternehmen auch mit enormen Steuererleichterungen und einer vollständigen Mautbefreiung.

Überförderung durch dreifache Subvention

- Mit dem [EEN-Förderprogramm](#) werden beim Kauf eines Gas-Lkw Zuschüsse von bis zu 12.000 Euro pro Fahrzeug gewährt. Je Unternehmen stehen bis zu 500.000 Euro zur Verfügung.
- Gas als Treibstoff wird mit nur 0,18 Euro pro Kilogramm besteuert. Für ebenfalls subventionierten Dieselmotorkraftstoff fallen dagegen 0,47 Euro pro Liter an.
- Seit dem 01.01.2019 sind Gas-Lkw vollständig von der Maut befreit, gegenüber einem Euro 6-Lkw¹ entfallen also Mautkosten in Höhe von 18,7 Cent pro Kilometer. Dem Bund entgehen damit Mauteinnahmen von etwa 800 Millionen Euro im Zeitraum 2019 bis 2023.

Eine Studie des Ökoinstituts² im Auftrag des Umweltbundesamts summiert die bestehenden Subventionen auf 74.000 Euro pro Fahrzeug in fünf Jahren. Durch die jetzt vorgesehene Verlängerung der Mautbefreiung bis Ende 2023 kommen nochmal 60.000 Euro hinzu.

Keine Klimaschutzwirkung durch Gas-Lkw

Obwohl die hohen Subventionen mit Verweis auf den Klimaschutz gewährt werden, konnten die Wissenschaftler des Ökoinstituts keine Treibhausgaseinsparungen gegenüber herkömmlichen Lkw feststellen. Bei der Untersuchung wurden die direkten CO₂-Emissionen bei der Verbrennung sowie das bei der Produktion, beim Transport und im Betrieb entweichende Methan berücksichtigt, das im Vergleich zum CO₂ um ein Vielfaches klimaschädlicher ist. Das Umweltbundesamt schlussfolgert, dass eine Förderung von Gas-Lkw aus Umwelt- und Klimaschutzsicht nicht begründbar ist.³

¹ Lkw mit mehr als 18 Tonnen Gesamtgewicht und vier oder mehr Achsen.

² Ökoinstitut: Lkw: flüssiges Erdgas ist keine Option für Klimaschutz. Abgerufen am 13.05.2020 von <https://www.oeko.de/presse/archiv-presse-meldungen/presse-detailseite/2020/lkw-fluessiges-erdgas-ist-keine-option-fuer-klimaschutz>

³ Umweltbundesamt: Flüssigerdgas-Lkw haben kaum einen Klimavorteil. Abgerufen am 13.05.2020 von <https://www.umweltbundesamt.de/themen/fluessigerdgas-lkw-haben-kaum-einen-klimavorteil>

Wettbewerbsverzerrung und Verkehrsverlagerung auf die Straße

Mit der grundlosen Förderung verschwendet der Bund aber nicht nur Steuergelder, er verzerrt auch den Wettbewerb im Verkehrssektor und sorgt dafür, dass der Transport per Gas-Lkw günstiger ist als mit den klimafreundlichen Güterbahnen. So konterkariert die Bundesregierung ihre selbst angestrebte Verkehrsverlagerung und schadet dem Klimaschutz. Die Güterbahnen entlasten nämlich nicht nur die Straßen, sie sind laut Umweltbundesamt auch sechs Mal klimafreundlicher als der Lkw-Transport.

Mauterlass nur im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr

Die Schweiz geht beim Klimaschutz im Güterverkehr einen anderen Weg. Dort erhalten Unternehmen für Lkw-Fahrten im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs mit der Schiene eine Rückerstattung der dortigen Schwerverkehrsabgabe (Lkw-Maut). Dies gilt auch bei Fahrten von und zu grenznahen Umschlagterminals in Deutschland. So haben Spediteure in der Schweiz einen Anreiz, Lkw-Fernverkehre auf die Schiene zu verlagern und ihre Lkw nur noch auf der Kurzstrecke einzusetzen. Der Masterplan Schienengüterverkehr des Bundesverkehrsministeriums sieht vor, dass die Freistellung von der Lkw-Maut im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs auch in Deutschland geprüft werden soll⁴. Diese Prüfung steht allerdings seit der Verabschiedung des Masterplans im Jahr 2017 aus.

Empfehlungen

1. Der Bund sollte die Mautbefreiung für Gas-Lkw nicht verlängern und wie ursprünglich beschlossen Ende 2020 auslaufen lassen.
2. Der Bund sollte lediglich Fahrten mit emissionsarmen Lkw im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs von der Maut befreien.
3. Falls der Bund die Mautbefreiung für Gas-Lkw verlängert, dann sollte zur Kompensation mindestens die Stromsteuer für den Schienenverkehr abgeschafft werden.

Berlin, 13.05.2020

Kontakt

Martin Roggermann

Referent Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - 31
martin.roggermann@
allianz-pro-schiene.de

⁴ BMVI: Masterplan Schienengüterverkehr. Abgerufen am 13.05.2020 von <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf>, S. 29

