

DSLVL · Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24 · 10117 Berlin

Herrn  
Oliver Luksic MdB  
Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister für Digitales  
und Verkehr  
11030 Berlin

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom  
Unser Zeichen FH  
Telefon-Durchwahl +49 30 4050228-10  
Telefax-Durchwahl +49 30 4050228-88  
E-Mail FHuster@  
dslv.spediteure.de  
Datum 20. Januar 2022

## **Abmilderung der Auswirkungen der LNG-Preiskrise für Speditionen**

Sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär,

der Einsatz klimafreundlicher Kraftstoffe und Antriebstechnologien ist eine wesentliche Säule für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs. Bislang sind allerdings nur wenige dieser Technologien serienreif und wirtschaftlich einsetzbar. Deshalb sind sie im Schwerlastverkehr derzeit noch nicht wettbewerbsfähig. Ausnahmen bilden gasbetriebene Nutzfahrzeuge, deren Markthochlauf ab dem Jahr 2018 durch staatliche Förderungen für Anschaffung und Betrieb als Beitrag zum Klimaschutz beschleunigt wurde.

Obwohl der Einsatz gasbetriebener Lkw mit hohen Anschaffungskosten (plus 30 Prozent im Vergleich zu Diesel-Lkw), sehr begrenzt verfügbaren Zweitverwertungsmärkten und wirtschaftlichen Betriebsrisiken (hohe Wartungskosten und Wertverlust sowie lückenhafte Tankstellennetze) verbunden ist, haben zahlreiche Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche die klimapolitische Zielrichtung Deutschlands im Vertrauen auf den längerfristigen Bestand staatlicher Förderinstrumente unterstützt und den Systemwechsel ihrer Lkw-Fuhrparks von der Diesel- zur LNG-Technologie vollzogen - auch, um mittelfristig durch den Einsatz von Bio-LNG nahezu emissionsfreie Transportdienstleistungen anbieten zu können. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamts sind heute 4.500 LNG-betriebene Nutzfahrzeuge in Deutschland zugelassen.

Unsicherheiten über die legislative Ausgestaltung der

- Wegekostenanlastung in Europa (Eurovignetten-Richtlinie) und die zukünftige Mautbefreiung bzw. -reduzierung ab 2023,
- Einsatzperspektiven von Bio-LNG im Schwerlastverkehr auf der Straße

sowie die

- Beendigung der Kaufförderung,
- sukzessive Verringerung des Energiesteuervorteils ab 2024,
- Beendigung der Anrechenbarkeit von LNG auf den Treibhausgasquotenhandel,
- konstant steigenden Gaspreise

haben jetzt nicht nur zu einem Investitionsstopp, sondern jäh zu einem vollständigen Abriss der Einsatzfähigkeit dieser umweltrelevanten Antriebsvariante im Straßengüterverkehr geführt.

Vor allem aufgrund der Weltmarktpreisentwicklung für Erdgas, die den LNG-Tankstellenpreis innerhalb eines Jahres verdreifacht hat, können gasbetriebene Lkw heute nicht mehr wettbewerbsfähig eingesetzt werden. Infolgedessen müssen zahlreiche Transportunternehmen LNG-Nutzfahrzeugflotten stilllegen und versuchen, diese wieder durch Diesel-Lkw zu ersetzen.

Substitutionskäufe und erneutes Leasing dieselbetriebener Flotten scheitern aber sowohl an durch Produktionsengpässe bei der Lkw-Herstellerindustrie verursachte fehlende Verfügbarkeiten als auch an der Liquidität insbesondere kleinerer und mittelständischer Transportunternehmen – beides mit zum Teil existenzbedrohenden Auswirkungen. Hierdurch von Kurzarbeit betroffene Berufskraftfahrer verlassen diese Unternehmen jetzt und suchen sich neue Beschäftigungsverhältnisse – ein weiterer schwerer Aderlass für die betroffenen Unternehmen. Dadurch werden dem heute ohnehin engen Transportmarkt in Europa weitere Frachtraumkapazitäten entzogen.

Durch schnelles staatliches Handeln kann die Krisensituation abgemildert werden:

### **1) Erhöhung des Anteils von Bio-LNG**

Gemäß Renewable Energy Directive (RED II) zertifiziertes, in Bio-LNG umgewandeltes Bio-Methan, ist relativ preisstabil und vom LNG-Marktpreis und damit von der aktuellen Gaspreis-Krise entkoppelt. Die Erhöhung des Bio-LNG-Anteils könnte somit nicht nur messbar dazu beitragen,

den LNG-Preisanstieg zu relativieren, sondern auch die CO2-Emissionen des Straßengüterverkehrs weiter zu senken.

Dafür müsste auch zertifiziertes Bio-LNG aus dem EU-Ausland im THG-Quotenhandel geltend gemacht werden können. Wir bitten Sie deshalb zu prüfen, inwieweit eine bilanzielle Verflüssigung von Biomethan zu Bio-LNG im europäischen Ausland kurzfristig auf die THG-Quote in Deutschland im Rahmen einer angemessenen Übergangszeit angerechnet werden könnte, bis ausreichende Biomethan-Verflüssigungskapazitäten in Deutschland zur Verfügung stehen.

## **2) Schaffung eines staatlichen Liquiditätsschutzes**

Um kausal durch die Gaspreiskrise negativ betroffene Unternehmen in die Lage zu versetzen, Flottenstrukturen anzupassen, müssen diese zügig einen niederschweligen Zugang zu zinsfreien KfW-Krediten erhalten.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anregungen und stehen für einen persönlichen Austausch zum Thema gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik



Frank Huster

Hauptgeschäftsführer