

# TECHNOLOGIEOFFENHEIT ALTERNATIVER ANTRIEBE SICHERSTELLEN

## BESCHLUSS DES MIT-BUNDESVORSTANDS VOM 19. NOVEMBER 2018

Der MIT-Bundesausschuss fordert die Bundesregierung auf, sich bei der Förderung im Verkehrssektor nicht nur auf Elektromobilität zu beschränken, sondern auch andere alternative Antriebe, wie z.B. Gasantriebe sowie alternative Kraftstoffe, wie z.B. E-Fuels, in die Förderprogramme und Kommunikation aufzunehmen. Zudem sollte sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine technologieoffene CO<sub>2</sub>-Regulierung sowohl für PKW und leichte Nutzfahrzeuge, als auch schwere Nutzfahrzeuge einsetzen. Insbesondere die Anrechenbarkeit alternativer Kraftstoffe zur Erreichung der Flottenziele würde diesem Zweck dienen.

### **Begründung:**

Gasantriebe finden aktuell bei der Bundesregierung weitaus weniger Beachtung als Elektromobilität und werden bei Fördermaßnahmen deutlich weniger berücksichtigt, obwohl im Koalitionsvertrag festgelegt wurde, dass zur Realisierung dieses Zieles alle Potenziale genutzt werden müssen und es von besonderer Bedeutung ist, dass der Weg zu einer nachhaltigen Mobilität technologieoffen erfolgen muss.

Bedauerlicherweise weichen die Entscheidungen der Bundesregierung eklatant von den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag ab. Das Gesamtbild zeigt eine eindeutige, einseitige technologische Festlegung auf Elektromobilität und Benachteiligung der innovativen und zukunftsweisenden Technologien bei Gasantrieben. Dies ist umso erstaunlicher, da der Deutsche Bundestag im Juni 2017 die im Koalitionsvertrag von 2013 beschlossene Verlängerung der Steuerermäßigung auf Erdgas als Kraftstoff umgesetzt und damit die großen Potenziale zum Klimaschutz im Verkehr anerkannt hat.

Gasantriebe (CNG und LNG) erfahren nicht nur in Deutschland, sondern auch global immer mehr Zuspruch seitens der Pkw- und Nutzfahrzeughersteller sowie der Fahrzeugnutzer. Dies gilt auch für die Bereiche Binnen- und Seeschifffahrt. Mit synthetischem Gas oder Bioerdgas aus Rest- und Abfallstoffen, die durch zukunftsweisende Technologien (e-Fuels) hergestellt werden, entwickelt sich Erdgas weg vom rein fossilen hin zu einem klimaneutralen Energieträger. Die bereits bestehende Infrastruktur des Gasnetzes und der Tankstellen trägt dazu bei, die Versorgungssicherheit und Bezahlbarkeit der zukünftigen klimaschonenden Mobilität sicherzustellen.

Die Benachteiligung ist bei den folgenden Gesetzesvorhaben und Fördermaßnahmen zu beobachten:

### **Dienstwagenbesteuerung**

Die von der Bundesregierung geplante Reduzierung der Dienstwagenbesteuerung für Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride berücksichtigt ebenfalls keine Gasfahrzeuge. Gerade im Segment Dienstwagen sind die Nutzer häufig „Vielfahrer“, für die Gasfahrzeuge besonders geeignet sind. In seriösen Realtests (ADAC etc.) werden Gasfahrzeuge als besonders klimaschonend bewertet und leisten damit einen tatsächlichen und nachweisbaren Beitrag zum Klimaschutz. Umweltverbände

kritisieren zu Recht, dass die neue Dienstwagenbesteuerung höchst unsozial ist und vor allem große Hybridfahrzeuge mit hohem Verbrauch fehlgefördert werden, statt umweltfreundliche Mobilität zu begünstigen.

#### **Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“**

Alle fahrzeugbezogenen Förderprogramme (Elektrifizierung des Verkehrs, Nachrüstung von Dieselnissen im ÖPNV, Umweltbonus-Kaufprämie für E-Fahrzeuge), auf die sich das Sofortprogramm stützt, sind entweder auf die reine Elektrifizierung oder Nachrüstung von Dieselnissen bezogen. Erdgasbusse bleiben dabei bewusst unberücksichtigt, obwohl laut einer Studie der Hochschule Landshut und PwC Gasbusse, die mit Bioerdgas aus abfallstämmigen Rohstoffen oder zukünftig mit e-Fuels betrieben werden, in der Gesamtbetrachtung die größten und sozialverträglichsten Potenziale bieten. Da alle deutschen und europäischen Hersteller diese Fahrzeuge anbieten, eine Infrastruktur bereits vorhanden ist oder in wenigen Monaten bereitgestellt werden kann, können diese Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung innerstädtisch und regional sofort greifen.

#### **Ausnahme-Verordnung (Mehrgewichtbefreiung) für elektrisch betriebene Kleintransporter**

Das Bundesministerium für Verkehr hat eine Ausnahme-Verordnung für Elektrofahrzeuge erlassen. Damit können elektrisch betriebene Kleintransporter bis 4,25 t mit einem Pkw-Führerschein gefahren werden. Das Gewicht der Batterie bleibt bei der Bestimmung der Fahrzeugklassen unberücksichtigt. Kleintransporter mit Erdgasantrieb, die bedingt durch das Mehrgewicht der Tanks die gleiche Problematik haben, finden in dieser Sonderregelung keine Berücksichtigung. Kundenseitige Nachfragen nach klimaschonenden Erdgasantrieben können nicht bedient werden, da schlicht die meisten Fahrer in diesem Gewerbe nur den Pkw-Führerschein besitzen.

Unabhängig von der Verfehlung der Inhalte des Koalitionsvertrages ist diese technologiefeindliche Politik auch ausgesprochen wirtschafts- und arbeitsmarktschädlich. Wie sollen sich innovative, zukunftsweisende Technologien in Deutschland entwickeln und damit Arbeitsplätze in der Automobil-Zulieferindustrie und Energiebranche sichern, wenn sich die Politik so einseitig auf nur eine Antriebstechnologie fokussiert? Bei allem Wettbewerbsdruck aus Asien, der sich ausschließlich staatsdirigistisch auf die Elektromobilität konzentriert und möglichst viel Wertschöpfung aus Deutschland abziehen will, sollte es die gesamtheitliche Aufgabe sein, die in Jahrzehnten aufgebaute Kompetenz bei Verbrennungsmotoren mit klimaneutralen Kraftstoffen wie Bioerdgas oder synthetischem Gas zu sichern und weiter auszubauen. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass derzeit in China im Schatten des E-Fahrzeugbooms die Zahl der gasbetriebenen Nutzfahrzeuge exponentiell wächst. So sind allein im vergangenen Jahr rund 96.000 neue LNG Lkw produziert worden, das entspricht im Vergleich dem 2,6-fachen der gesamten deutschen Sattelzugmaschinen-Zulassungen.

Die Entwicklung der Elektromobilität wird durch eine Gleichbehandlung der Gasmobilität nicht behindert, gleichzeitig wird die Zukunftsfähigkeit unserer Automobilindustrie durch eine Verbreiterung der Technologiebasis erheblich gestärkt. Die Gasnetzinfrastruktur in Deutschland und auf europäischer Ebene muss auch für die Technologie der Wasserstoff-Fahrzeuge langfristig gesichert werden. Dies ist aber nur mit der Marktdurchdringung mit Gasfahrzeugen zu erreichen, da der Übergang von Gas zur Wasserstoffversorgung unter ökologischer und ökonomischer Betrachtung nur über das Erdgasnetz erfolgen kann.