

**Bericht der Freien und Hansestadt Hamburg zu**

**TOP 5.8 : Unterstützung des Markthochlaufs für alternative Antriebe und Kraftstoffe**

Der Mobilitätssektor steht vor wichtigen umwelt-, klima- und energiepolitischen Herausforderungen. Eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie und verlässliche Rahmenbedingungen sind notwendige Voraussetzung, um Produkt- und Nutzungsinnovationen anzuregen und die Marktteilnehmer im Transformationsprozess mitzunehmen.

Dies spielt auch eine besondere Rolle im gewerblichen Straßengüterverkehr, speziell im Fern- und Schwerlastverkehr. Straßengüterverkehr wird auch zukünftig eine Grundvoraussetzung für den wirtschaftlichen Austausch in einer globalisierten Welt sein. Prognosen zufolge werden die Verkehrsleistungen bis 2030 in diesem Bereich noch überproportional steigen. Einer umweltfreundlichen Flottenerneuerung ist daher eine besondere Bedeutung beizumessen, nicht nur aus Klimaschutzaspekten, sondern auch, um Luftverschmutzungen und Lärm zu reduzieren.

Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 hat die Bundesregierung beschlossen, sowohl die Anschaffung CO<sub>2</sub>-armer Lkw, als auch den Ausbau der Tank-, Lade- und Oberleitungsinfrastruktur zu fördern. Ergänzend werden eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut zugunsten klimaschonender Antriebe und die notwendige Novelle der Eurovignetten-Richtlinie vorangetrieben sowie ab 2023 ein wirksamer CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf die Lkw-Maut eingeführt.

Dass die Branche bei positiven Rahmenbedingungen durchaus schnell reagieren kann, zeigt sich am Beispiel der Erdgasmobilität. Schon heute trägt die seit 01.01.2019 geltende Mautbefreiung erfolgreich zur Förderung des Markthochlaufes von Lkw mit alternativen Antrieben, u. a. auch im Hinblick auf erdgasbetriebene Fahrzeuge (LNG, CNG) bei. Die Kraftstoffe sind zudem bis Ende 2026 steuerlich begünstigt. Sie stellen insoweit heute die einzige marktreife Alternative zum Dieselmotorkraftstoff dar. Technologische Lösungen für Antriebswechsel sind vorhanden, eine ausbaufähige aber geeignete Betankungsinfrastruktur für CNG und LNG ist verfügbar und ein betriebswirtschaftlicher Einsatz ist möglich. Gleichwohl besteht die Gefahr, dass mit der gesetzlich vorgesehenen Beendigung der vollständigen Mautbefreiung Ende 2020 der Markthochlauf gebremst, wenn nicht sogar gestoppt wird. Eine Weiterführung erscheint daher empfehlenswert.

Verlässliche Rahmenbedingungen sind aber nicht nur für die Logistikbranche wichtig, sondern ebenso auch für die Industrie, z. B. in der Fahrzeug- und Kraftstoffherstellung, sowie im Vertrieb.

Schon heute tragen erdgasbetriebene Lkw zur Minderung von CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Lärmemissionen bei. Da der verwendete Kraftstoff das Emissionsverhalten der Verbrennungsmotoren wesentlich bestimmt, sollte eine breitere Verwendung von synthetisch hergestellten Kraftstoffen forciert werden. Insbesondere paraffinische Kraftstoffe sind geeignet, zeitnah als beliebige Beimischung zu herkömmlichen Dieselmotoren oder als Reinkraftstoff, v. a. im Bereich des Fern- und Schwerlastverkehrs, eine schadstoffarme und klimafreundliche Entwicklung zu unterstützen.

Mit der DIN EN 15940 sind europaweit gültige Anforderungen und Prüfverfahren für paraffinische Kraftstoffe festgelegt sowie die Qualität zur Verwendung als Kraftstoff in Dieselmotoren in geschlossenen Flotten beschrieben. Derzeit stehen die Regelungen der Kraftstoffqualitätsverordnung (10. BImSchV) einem freien Verkauf paraffinischer Reinkraftstoffe an öffentlichen Tankstellen entgegen. Durch die bevorstehende Änderung der 10. BImSchV sollte daher eine öffentliche Vermarktbarkeit dieser Kraftstoffe in Erwägung gezogen werden, um deren Emissionsminderungspotenzial erschließen zu können.