

Berlin, 27. April 2023

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdeu.de

Stellungnahme

Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Version: 1.1

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Register eintrag national: R000888. Register eintrag europäisch: 20457441380-38

Inhalt

1	Vorbemerkung.....	3
2	Batterieelektrische LKW weiter anreizen.....	3
3	Biomethan als Dekarbonisierungsoption erhalten	4

1 Vorbemerkung

Der BDEW unterstützt die Verankerung CO₂-orientierter Kriterien bei der Mautgestaltung im Grundsatz. Die CO₂-abhängige Maut ist ein wichtiger Hebel, um emissionsfreie/-niedrige LKW anzureizen und damit einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu leisten.

Der BDEW spricht sich für einen Instrumentenmix im Verkehrsbereich aus, der alle Optionen zur Dekarbonisierung einbezieht. Neben der Unterstützung des Hochlaufs batterieelektrischer Nutzfahrzeuge und von Brennstoffzellenfahrzeugen sollte die Maut-Reform daher die bisherigen Erfolge bei der Markteinführung CO₂-armer Nutzfahrzeuge, die mit Bio-LNG oder Bio-CNG betrieben werden, nicht gefährden.

Der BDEW hat dazu in der folgenden Kurzstellungnahme neben der Bewertung der geplanten Änderungen weitere notwendige Ergänzungen aufgenommen. Allerdings war es dem BDEW innerhalb der für die Bedeutung der Novellierung der mautrechtlichen Vorschriften deutlich zu kurzen Anhörungsfrist von zwei Tagen nicht möglich, eine abschließende Positionierung zu erarbeiten. Daher behalten wir uns für das weitere Verfahren Anpassungen und Ergänzungen zu der vorliegenden Kurzposition vor. Der BDEW bittet für die weiteren Verfahrensschritte und künftige Gesetzgebungsverfahren um eine angemessene und faire Anhörungsfrist.

2 Batterieelektrische LKW weiter anreizen

Batterieelektrische Fahrzeuge im Nutzfahrzeugbereich gewinnen zunehmend an Bedeutung. Einige Unternehmen im Logistikbereich stellen bereits sukzessive ihre Fahrzeugflotte um. Dazu wird außerdem bereits an Konzepten für die erforderlichen Lademöglichkeiten gearbeitet bzw. werden bereits auf Betriebshöfen und anderen Standorten Ladelösungen aufgebaut. Um den Hochlauf zu unterstützen, müssen die Anreize ausgebaut werden, die den Unternehmen unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit die Umstellung ihrer Fahrzeugflotte ermöglichen. Daher begrüßt der BDEW eine CO₂-abhängige Maut, die den Hochlauf von emissionsfreien/-niedrigen LKW fördert. Neben den Flottengrenzwerten für Nutzfahrzeuge ist sie ein wesentlicher Hebel. Die Maut spielt in der Gesamtkostenbetrachtung von Logistikunternehmen und Speditionen eine zentrale Rolle. Bei der Mautgestaltung ist daher die Berücksichtigung der Kostenwirkung im Zusammenspiel mit anderen Rahmenbedingungen unerlässlich.

Die bisherige Marktentwicklung, insbesondere im PKW-Bereich, hat gezeigt, dass ein nachhaltiger regulatorischer Rahmen für die Entwicklung des Fahrzeugangebots und den Fahrzeughochlauf entscheidend ist. Dazu kann die Mautreform einen entsprechenden Beitrag leisten, um die batterieelektrischen Fahrzeuge als emissionsfreie Alternative auf der Nachfrageseite weiter anzureizen.

3 Biomethan als Dekarbonisierungsoption erhalten

Erneuerbare und dekarbonisierte Gase wie Wasserstoff, Bio-CNG und Bio-LNG bieten neben dem batterieelektrischen Antrieb weitere tragfähige Lösungen für den Umstieg auf den treibhausgasneutralen Verkehr. Die bisherige Ausgestaltung der Maut hat den Aufbau einer weitgehend mit Bio-CNG und Bio-LNG betriebenen LKW-Flotte und Tankinfrastruktur angereizt. Rund 100 TWh Biomethan pro Jahr könnten bis 2030 regional in Deutschland erzeugt werden.¹ Biomasse (biogene Einsatzstoffe) zur Biogaserzeugung kann grundsätzlich international gehandelt werden und so das Erzeugungspotenzial von Biomethan in Deutschland weiter erhöhen.

Durch den Einsatz von Bio-CNG und Bio-LNG auf Basis von Biomethan oder synthetischem Methan als Kraftstoff werden die CO₂-Emissionen im Vergleich zu den aktuell eingesetzten Dieselfahrzeugen um bis zu 97 Prozent gesenkt.² Der Ausstoß von Schwefel und Stickoxiden wird fast komplett, die Freisetzung von Feinstaub um ca. 99 Prozent reduziert. Zudem werden durch den Einsatz von CNG- und LNG-Fahrzeugen auch die Geräuschemissionen gegenüber Dieselfahrzeugen um etwa 50 Prozent gesenkt – ein Vorteil, insbesondere in Innenstädten.

Bio-CNG- und Bio-LNG-betriebene Fahrzeuge sind bewährte, sofort verfügbare und kostengünstige Alternativen zum Dieselantrieb, die mit jedem gefahrenen Kilometer schon heute Treibhausgasemissionen einsparen. Zudem macht die einfache und schnelle Betankung solcher Fahrzeuge in Verbindung mit der hohen Reichweite diese Antriebstechnologien zu einer alltagstauglichen Lösung. Insbesondere für Bio-CNG ist eine flächendeckend ausgebaute Tankstelleninfrastruktur in Deutschland bereits vorhanden. Schon heute wird in Deutschland an den Tankstellen fast ausschließlich Bio-CNG und Bio-LNG angeboten. Ergänzend zur Elektromobilität kann die Energiewirtschaft in der Bereitstellung dieser Kraftstoffe einen maßgeblichen Beitrag zur Dekarbonisierung im Verkehrssektor leisten.

¹ „Roadmap Gas“, BDEW, abrufbar unter: https://www.bdew.de/media/documents/Pub_20200702_Roadmap_Gas_V3.pdf

² „Erdgas und Biomethan im künftigen Kraftstoffmix“ - dena-Studie, abrufbar unter: <https://www.dena.de/newsroom/publikationsdetailansicht/pub/studie-erdgas-und-biomethan-im-kuenftigen-kraftstoffmix/>

Neben dem weiteren Anreizen der batterieelektrischen Fahrzeuge als emissionsfreie Alternative sollte die Mautreform daher bereits erreichte Erfolge bei der Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs durch Biomethan nicht gefährden.

Wir behalten uns vor ergänzende Positionen nachzureichen.

Ansprechpartnerin und Ansprechpartner:

Christiane Kutz

christiane.kutz@bdew.de

Telefon: +49 30 300199-1755

Robert Spanheimer

robert.spanheimer@bdew.de

Telefon: +49 30 300199-1260