Deutscher Bundestag **Drucksache 19/17249**
19. Wahlperiode 18.02.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/16821 –

Emissionen mit Flüssigerdgas (LNG, liquefied natural gas) betriebener Lastkraftwagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Nutzfahrzeug-Fachzeitschrift „Lastauto Omnibus“ titelt auf der Onlineversion wie folgt: „LNG-Lkw schädlicher als Diesel-Lkw“ (www.eurotransport.de/artikel/umweltschuetzer-testen-lng-lng-lkw-schaedlicher-als-diesel-lkw-10903429.html). Im Artikel heißt es: „Mit LNG betriebene Lkw verursachen Tests zufolge bis zu fünfmal mehr Luftverschmutzung als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Das ergaben Praxistests im Auftrag der niederländischen Regierung, über die die Umweltorganisation Transport & Environment (T&E) berichtet. „Die neuen Erkenntnisse stehen im Widerspruch zu den Behauptungen der betroffenen Lkw-Hersteller, dass Gas-Lkw die Stickoxidemissionen um 30 Prozent senken”, stellt T&E fest“.

Transport & Environment veröffentlichte die Testergebnisse (www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_09_do_gas_trucks_reduce_emissions_paper_DE.pdf) und fordert die deutsche Bundesregierung und ihre europäischen Partner auf, die Subventionierung umweltschädlicher LNG-Lkws in Form der extrem niedrigen Besteuerung von fossilem Erdgas im Verkehr zu beenden (www.transportenvironment.org/press/praxistests-offenbaren-gas-lkw-verursachen-bis-zu-fünfmal-mehr-luftverschmutzung). In der Studie (siehe verlinktes PDF im vorhergehenden Satz) heißt es: „Im Auftrag des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft hat die Niederländische Organisation für Angewandte Naturwissenschaftliche Forschung, kurz TNO, eine unabhängige Forschungseinrichtung, verschiedene Tests unter realen Fahrbedingungen durchgeführt, um Luftschadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub sowie Tank-to-Wheel Treibhausgasemissionen (THG) von LNG- und Diesel-Lkw zu messen Die Studie fasst die Hauptergebnisse folgendermaßen zusammen (ebd., S. 3 f.):

‚Mehrere Lkw-Hersteller behaupten, dass gasbetriebene Lkw im Vergleich zu Diesel-Lkw große Vorteile hinsichtlich Luftqualität und Treibhausgasemissionen bieten. Von der niederländischen Regierung in Auftrag gegebene Praxistests wurden von TNO, einer unabhängigen Forschungseinrichtung, durchgeführt, um die Emissionen von Diesel- und Flüssiggas-Lkw (LNG) zu vergleichen. Die Testergebnisse zeigen, dass viele Behauptungen der Lkw-Hersteller falsch sind.“

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Februar 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

juris Lex QS
05052024 ()

Und weiter:

„Stickoxidemissionen:

Es wurden sechs 2013 gefertigte Diesel-Lkw der Schadstoffklasse Euro VI mit drei 2017/18 gebauten LNG-Lkw der Schadstoffklasse Euro VI verglichen. Im Stadtverkehr stießen die LNG-Lkw 2 bis 3,5 Mal mehr Stickoxide aus als der Diesel-Lkw mit dem niedrigsten Testergebnis. (…)

Feinstaub:

Lkw-Hersteller behaupten, dass durch den Einsatz von LNG ‚Feinstaubemissionen nahezu vollständig eliminiert' oder zumindest um 95 % gesenkt würden im Vergleich zu Diesel [ii iii iv, Fußnoten in der original PDF]. Die Berichte von TNO hingegen belegen, dass diese Aussagen nicht der Wahrheit entsprechen und dass gasbetriebene Lkw immer noch eine beträchtliche Zahl von Feinstaubpartikeln ausstoßen.

Treibhausgasemissionen:

Die getesteten LNG-Lkw mit Fremdzündungsmotor verzeichneten 3 bis 5 % weniger Treibhausgasemissionen als der Diesel-Lkw mit dem niedrigsten Testergebnis. Der LNG-Lkw von Volvo mit Hochdruck-Direkteinspritzung (HPDI) verzeichnete 14 % weniger Tank-to-Wheel-Emissionen (d. h. bei der Fahrzeugverwendung) verglichen mit dem getesteten Diesel-Lkw mit den geringsten Treibhausgasemissionen. Allerdings sind die Well-to-Tank-Emissionen (d. h. bei der Kraftstofferzeugung) durch die Erdgasförderung und den -transport in der EU durchschnittlich um 26 % höher als bei fossilem Diesel. Betrachtet man also auch die vorgelagerten Emissionen, sind LNG-Lkw mit Fremdzündung klimaschädlicher als der Diesel-Lkw mit dem niedrigsten Testergebnis, während HPDI-Gas-Lkw lediglich einen geringfügigen Vorteil bringen."

1. Ist der Bundesregierung die oben genannte Studie bekannt?

   Wenn ja, welche Schlussfolgerungen für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung aus den Erkenntnissen der genannten Studie?

2. Welche Kenntnisse bezüglich Schadstoffausstoß von Gas-Nutzfahrzeugen hatte die Bundesregierung vor der Erteilung von Begünstigungen von Gas-Nutzfahrzeugen, siehe Bundestagsdrucksachen 19/3930 und 19/5102?

3. Wurden im Vorfeld der Begünstigungen von Gas-Nutzfahrzeugen im Auftrag der Bundesregierung die tatsächlichen Abgaswerte von Gas-Nutzfahrzeugen im Echtbetrieb gemessen?

   Wenn ja, durch welche Stelle, und was waren die Ergebnisse?

4. Plant die Bundesregierung jetzt eigene Messungen, beispielsweise durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), TÜV oder Dekra im Echtbetrieb?

5. Wird die Bundesregierung die Begünstigungen von Gas-Nutzfahrzeugen überdenken, und wenn ja, wie wird dies aussehen?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu Berichterstattungen Dritter, über Teilaspekte eines Berichts der Niederländischen Organisation für angewandte Naturwissenschaftliche Forschung nimmt die Bundesregierung keine Stellung.

Die seit dem 1. Januar 2019 geltende Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
05052024 ()

Eine Anpassung von § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
05052024 ()

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
05052024 ()