

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Dennis Jahn und Omid Najafi (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung

Emissionsfreie Lkw bis zum Jahr 2040?

Anfrage der Abgeordneten Dennis Jahn und Omid Najafi (AfD), eingegangen am 17.04.2024 - Drs. 19/4077, an die Staatskanzlei übersandt am 18.04.2024

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 16.05.2024

Vorbemerkung der Abgeordneten

Am 10. April 2024 hat das EU-Parlament eine Verordnung zur Regelung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) verabschiedet. Laut diesem Vorhaben dürfen Speditionen ab dem Jahr 2040 nur noch 10 % mit Diesel angetriebene Lkw in ihrer Flotte besitzen. Es zielt darauf ab, die CO₂-ausstoßenden Fahrzeuge um 90 % zu reduzieren und somit einen Beitrag zur Öko-Politik der EU zu leisten. Bedenken zu der Verordnung wurden von mehreren Akteuren geäußert - so zuletzt von dem Bundesverkehrsminister¹.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009“ wurde am 24. April 2024 vom Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union unterzeichnet.

Die Verordnung enthält Vorschriften für die erstmalige Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, die Übereinstimmung der Produktion, die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die Marktüberwachung, die Dauerhaltbarkeit von Emissionsminderungssystemen und Antriebsbatterien, für On-Board-Überwachungssysteme, Sicherheitsvorkehrungen zur Begrenzung von unbefugten Eingriffen und Cybersicherheitsmaßnahmen sowie für die genaue Bestimmung von CO₂-Emissionen, elektrischer Reichweite, Kraftstoff- und Energieverbrauch und Energieeffizienz. Die Verordnung tritt 20 Tage nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Niedersachsen begrüßt grundsätzlich Maßnahmen zur Verbesserung des Emissionsniveaus im Straßenverkehr. Die Luftverschmutzung stellt in Europa nach wie vor ein großes Umwelt- und Gesundheitsrisiko dar. Obwohl sich die Luftqualität verbessert hat, ist ein erheblicher Teil der städtischen Bevölkerung in der EU immer noch hohen Schadstoffkonzentrationen ausgesetzt. Die Einführung der Euro-7-Norm kann dazu beitragen, für die Bevölkerung der EU gesündere Lebensbedingungen zu schaffen

Niedersachsen unterstützt die Transformation in Richtung emissionsärmere/-freie Mobilität. Die technischen Vorgaben und der Zeitpunkt der Umsetzung müssen jedoch derart gewählt werden, dass sie

¹ EU verbietet Verbrenner-LKWs - Lebensader abgedreht - Apollo News (apollo-news.net)

für die Hersteller umsetzbar und mit angemessenen finanziellen Mehrbelastungen erfüllbar sind. Insbesondere sind ausgewogene Grenzwerte und klar definierte anzuwendende Prüfmethode unerlässlich.

Das Europäische Parlament und der Rat haben sich auch Anfang des Jahres auf neue Ziele zur Senkung von CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge von 45 % für die Jahre 2030 bis 2034, 65 % für die Jahre 2035 bis 2039 und 90 % ab dem Jahr 2040 gegenüber dem Jahr 2019 in der Europäischen Union geeinigt (Bundestagsdrucksache 119/23 „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung [EU] 2018/956“). Schwere Nutzfahrzeuge haben einen erheblichen Anteil an den Treibhausgas-(THG)-Emissionen des Straßenverkehrs in der EU und machen 6 % der gesamten THG-Emissionen in der EU aus.

Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, das die „Clean Vehicles Directive (CVD)“ in nationales Recht umsetzt, werden für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für Neubeschaffungen von Bussen bereits seit dem Jahr 2021 Vorgaben zur THG-Emissionseinsparung gemacht. So liegen die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV von August 2021 bis Ende des Jahres 2025 bei 45 % und im zweiten Referenzzeitraum von Januar 2026 bis Ende des Jahres 2030 sogar bei 65 %. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

1. Welche Auswirkungen sind für Niedersachsen bei der Umsetzung dieser Verordnung zu erwarten?

Neben der Produktion des ID. Buzz Cargo im Segment leichter Nutzfahrzeuge gibt es bei mittleren und schweren Nutzfahrzeugen vorrangig Komponentenfertigungen (z. B. MAN Truck & Bus AG, Standort Salzgitter) oder die Produktion von Sonderfahrzeugen (z. B. für die Abfallentsorgung bei der FAUN Umwelttechnik GmbH & Co. KG, Osterholz-Scharmbeck), bei der auf Chassis von Großserienherstellern zurückgegriffen wird. Ob sich die Umstellung auf CO₂-neutrale Antriebe künftig auf die niedersächsische Komponentenfertigung auswirken wird, ist nicht vorhersehbar.

Die Erfahrungen bei der Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz im Bereich zeigen, dass der Antriebswechsel einer gewissen Übergangszeit bedarf. Zunächst muss sichergestellt sein, dass die erforderliche Technologie am Markt auch tatsächlich verfügbar ist.

2. Werden Speditionen seitens der Landesregierung finanziell unterstützt, um ihre Flotten der Verordnung anzupassen?

Das Land Niedersachsen und die Europäische Union fördern die Anschaffung von emissionsarmen und emissionsfreien Stadtbussen.

Eine finanzielle Unterstützung von emissionsarmen und emissionsfreien Lastkraftwagen durch die Landesregierung erfolgt nicht. Ein Ansatz für Niedersachsen ist hingegen die Stärkung des Kombinierten Verkehrs. Niedersachsen fördert Güterverkehrszentren (GVZ), in denen Güter auf der Straße aus dem Nahbereich geholt und dorthin gebracht werden, und in denen diese Güter als Kombiniertes Verkehr (KV) dann auf der Schiene oder auf der Wasserstraße weitertransportiert werden. Davon profitieren auch Speditionen, die sich auf den Warentransport im Nahbereich spezialisieren. Zur strategischen Weiterentwicklung der Güterverkehrszentren und weiteren Terminals für den KV hat das Land Niedersachsen ein GVZ/KV-Konzept erarbeitet.

Die Bundesregierung unterstützt emissionsfreie Fahrzeuge über eine Befreiung von der Mautpflicht bis zum 31. Dezember 2025. Ab dem 1. Januar 2026 müssen emissionsfreie Fahrzeuge dann einen um 75 % reduzierten Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten sowie die Mautteilsätze für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung entrichten.

Darüber hinaus finanziert die Bundesregierung den Aufbau eines Initialnetzes für Schnellladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen.

3. Welche langfristigen Auswirkungen auf unsere Lieferketten sind zu erwarten?

Die Auswirkungen der Verordnung auf Lieferketten sind nicht vorhersehbar, da die Preisentwicklung der betroffenen Fahrzeuge nicht absehbar ist. Der Aufbau von Tank- und Schnellladeinfrastruktur muss zügig erfolgen, um den innereuropäischen Warenverkehr mit emissionsfreien Fahrzeugen im EU-Raum zu ermöglichen.

4. Ist nach Einschätzung der Landesregierung davon auszugehen, dass mit dieser Verordnung die Lieferkosten steigen werden und sich dies in allen Produkten widerspiegeln wird, die nicht lokal hergestellt werden?

Die Auswirkungen der Verordnung auf Lieferkosten sind nicht vorhersehbar, da die Preisentwicklung für den Transport von Produkten, die nicht lokal hergestellt werden, nicht absehbar ist. Neben den Kraftstoffpreisen sind auch u. a. die Lohn- bzw. Personalkosten mitentscheidend für die Berechnung der Lieferkosten.

Internationale Transportketten können neben dem Straßengüterverkehr außerdem auch von der Verordnung nicht betroffene Transporte per Containerschifffahrt und Schiene beinhalten.

5. Mit welchen Kosten können Speditionsunternehmen rechnen, um sich dieser Verordnung bis zum Jahr 2040 anzupassen, und sieht die Landesregierung die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen gefährdet?

Die Auswirkungen der Verordnung auf Speditionskosten sind für die Landesregierung nicht vorhersehbar (siehe Antworten zu Fragen 3 und 4). Die EU-Kommission rechnet nach eigenen Untersuchungen mit Mehrkosten für Lastkraftwagen der EURO-7-Norm in Höhe von 1 300 Euro bis 2 700 Euro.

Bezogen auf das gesamte deutsche mautpflichtige Straßennetz betragen im Jahr 2022 die Fahrleistungen inländischer Fahrzeuge 23,67 Milliarden km (Anteil 57,4 %) und die Fahrleistung gebietsfremder Fahrzeuge 17,59 Milliarden km (Anteil 42,6 %). Auf gebietsfremde Fahrzeuge aus EU-Staaten entfiel hiervon im Jahr 2022 eine Fahrleistung von insgesamt rund 16,8 Milliarden km (Quelle: Jahresbericht 2022 Bundesamt für Logistik und Mobilität [BALM]). Ob die Wettbewerbsfähigkeit von deutschen Speditionsunternehmen durch die Verordnungen zur EURO-7-Norm und die zu CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge beeinträchtigt wird, kann nicht vorhergesagt werden, da die Verordnungen für alle Fahrzeuge aus EU-Staaten im vorwiegend innereuropäischen Straßengüterverkehr gleichermaßen gelten. Vorteile für gebietsfremde Fahrzeuge können sich dann ergeben, wenn in anderen EU-Staaten Fahrzeugförderungen gewährt werden. Hierzu ist eine mittelfristige -oder langfristige Prognose nicht möglich, da Förderprogramme in der Regel nur kurzfristig geplant werden und laufen. Der Fachkräftemangel sowie die Lohn- bzw. Personalkosten sind weitere wichtige Faktoren, die auf die Wettbewerbsfähigkeit von Speditionsunternehmen Auswirkungen haben.

6. Welche Preisschwankungen sind in der ersten Anwendungsphase dieser Verordnung zu erwarten?

Preisschwankungen sind in der ersten Anwendungsphase dieser o. g. Verordnung EURO-7-Norm und der gerade beschlossenen Verordnung zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge nicht absehbar. Siehe auch Antwort zu Frage 5.

7. Wie kann die Landesregierung garantieren, dass bis zum Jahr 2040 ausreichend CO₂-neutrale Lkw produziert werden und zum Verkauf zur Verfügung stehen?

Niedersachsen hat keine direkte Einflussmöglichkeit auf die weltweite Produktion von CO₂-neutralen Lastkraftwagen und den Umfang der davon in der EU zum Verkauf angebotenen Fahrzeuge. Die Landesregierung geht davon aus, dass sich insbesondere die europäischen Hersteller auf die zu erwartende Nachfrage einstellen. Zwar sieht der Verband der Automobilindustrie e. V. den Zeitplan für die Einführung von Euro 7 als ambitioniert an und meint, er verlange den Herstellern große Anstrengungen ab. Klar sei aber, dass der Beschluss den Unternehmen Planungssicherheit gebe. Sie würden sich den neuen Herausforderungen stellen und mit ganzer Kraft an der Umsetzung von Euro 7 arbeiten.

(Verteilt am 21.05.2024)