WP-01-K1-290

In die Zukunft wachsen – ökologisch und ökonomisch

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Außerordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
Berlin, 26. Januar 2025

Antragsteller*in: Jens Steiner (KV Borken)

Änderungsantrag zu WP-01-K1

Von Zeile 289 bis 291 einfügen:
Planungssicherheit entscheidend: dass wir dabei bleiben, ab 2035 nur noch klimafreundliche Antriebe neu zuzulassen. **Um im Güterverkehr die ambitionierten Reduktionsziele zu erreichen, muss der Einsatz von 100% Biomethan im Schwerlastverkehr als emissionsfreie Antriebsart anerkannt werden und entsprechend bei der Mautbelastung eingestuft werden.** Die konkreten Ziele der EU-Flottengrenzwerteverordnung unterstützen wir und lehnen eine Abschwächung ab.

Begründung

Seit 2005 gibt es in Deutschland eine Lkw-Maut, die sich aus den Kostenteilen Infrastruktur, Luftverschmutzung und Lärmbelastung zusammensetzt. Mit der Einführung eines CO_2-Aufschlags in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO_2 kam eine weitere Mautkomponente hinzu. Allerdings blendet diese Mautkomponente den für den Klimaschutz entscheidenden Bereich der Erzeugung der Antriebsenergie aus. So sind zwar E- und H_2-Fahrzeuge von der Mautpflicht befreit, mit BioCNG und BioLNG betriebene LKW werden dagegen in den gleichen, besonders teuren Emissionsklassen wie Fahrzeuge eingestuft, die mit fossilem Diesel fahren.

Alle alternativen Antriebe und Kraftstoffe stehen vor der Herausforderung, ihren gesamtgesellschaftlichen Umweltvorteil bisher nicht in einen betriebswirtschaftlichen Vorteil für die Nutzer der Technologien übersetzen zu können. Wesentliche Gründe dafür liegen zum einen in den noch geringen Marktmengen, zum anderen in den politischen Rahmenbedingungen. Um eine langfristige Planungssicherheit für alle Marktakteure zu schaffen, braucht es zuverlässige Rahmenbedingungen und Anreizsysteme für Investitionen, die langfristige Unternehmensentscheidungen und Marktentwicklungen ermöglichen.

Statt für mehr Klimaschutz im Güterverkehr zu sorgen, bewirkt die reformierte Lkw-Maut deshalb aktuell das Gegenteil. Durch sie entfällt der Anreiz für das Transportgewerbe, einen LKW mit klimaneutralem, regenerativem und nachhaltig erzeugtem BioCNG aus Abfall- und Restoffen oder regenerativem BioLNG zu fahren. Es folgt im Gütertransport daher im Moment die Rückbesinnung auf fossilen Diesel, da im Gütertransport auf langen Strecken Elektromotoren bedauerlicherweise noch nicht effizient einsetzbar und hybride Antriebe hier ein genauso unnützes Greenwashing für den Klimaschutz wie im Bereich der KFZ sind. Hinzu kommt, dass Wasserstoff Technologien für die absehbare Zukunft nicht marktreif und einsatzfähig sind und es zudem an einer ausreichenden Menge grünen Wasserstoffs mangelt.

BioLNG wird aus Abfall, Gülle, Mist, Klärschlamm etc. hergestellt, was in ausreichender Menge vorhanden ist. Die Herstellung von BioLNG ist klimanegativ, da extrem schädliche Klimagase, z. B. aus Gülle nicht in die Atmosphäre gelangen. Reduziert werden muss dagegen der Einsatz

herkömmlichem fossilen LNG. Aktuell beträgt der Anteil von LNG aus Erdgas nämlich noch 80% an den deutschen Tankstellen.

Es werden daher dringend Anreize zur Steigerung des BioLNGs auf 100% benötigt, denn es ist die einzige aktuell verfügbare Technologie, die massiv Treibhausgas-Emissionen einspart, sofern nicht allein der Ausstoß des Fahrzeugs betrachtet wird, sondern sinnlogisch auch die Einsparungen bei der Herstellung. Die Nutzung von reinem Biomethan (BioCNG oder BioLNG) ermöglicht gegenüber dem Einsatz von Diesel CO_2 Einsparungen von über 90 Prozent.

weitere Antragsteller*innen

Gertrud Welper (KV Borken); Jens Grotstabel (KV Borken); Frank Beckert (KV Borken); Julia Osygus (KV Borken); Ilka Kuper (KV Borken); Hanna Hüwe (KV Coesfeld); Martina Müller (KV Hochsauerland); Martin Schlüter (KV Coesfeld); Christian Schulz (KV Steinfurt); Dominic Brauner (KV Münster); Maja Becker (KV Borken); Sina Wübbeling (KV Borken); Elke Wessel (KV Borken); Guido Hüsken (KV Borken); Ali Bas (KV Warendorf); Rainer Lagemann (KV Steinfurt); Gaby Franzen (KV Borken); Klaus Löhring (KV Borken); Gerhard Wüst (KV Recklinghausen); sowie 34 weitere Antragsteller*innen, die online auf Antragsgrün eingesehen werden können.