



## BGL-Hintergrundpapier – LNG-Lkw in der Sackgasse

---

### Was sind die Gründe für die Existenznot mittelständischer Transportunternehmen, die klimafreundlichere LNG-Lkw einsetzen, und was kann / sollte die Bundesregierung tun?

Die mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen sichern mit ihren Brummifahrerinnen und Brummifahrern jeden Tag die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft in Deutschland. Durch die Kraftstoffpreisexplosion zu Beginn des Jahres sind jedoch viele Mittelständler in akute finanzielle Nöte geraten. Dadurch sind die Lieferketten und mit ihnen die Versorgungssicherheit gefährlich strapaziert worden.

Besonders insolvenzgefährdet sind diejenigen Unternehmen, die ihren Diesel-Lkw-Fuhrpark zu einem Großteil auf klimafreundlichere LNG-Lkw umgestellt haben. Diese Unternehmen sind im Interesse des Klimaschutzes staatlichen Anreizen gefolgt und das Risiko eingegangen, auf die einzige am Markt verfügbare Alternative zum Diesel-Lkw zu setzen – LNG. Wird ihnen jetzt nicht geholfen, bezahlen sie ihre Pionierarbeit beim Klimaschutz im Logistikgewerbe mit ihrer Existenz. Damit gehen nicht nur Arbeitsplätze verloren, sondern zugleich dringend benötigte Transportkapazitäten in der Logistik, die aufgrund des akuten Fahrermangels ohnehin rar sind. Die nicht mehr eingesetzten LNG-Lkw werden dann im Übrigen wieder durch Diesel-Lkw ersetzt. Dem Klimaschutz wie auch dem Mittelstand wird damit ein Bärendienst erwiesen.

Gezielte staatliche Hilfe für betroffene Unternehmen ist daher dringend notwendig, eine Frage der Verlässlichkeit von Politik und mit einer erheblichen Signalwirkung für den Klimaschutz verbunden. Das Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2030 48% CO<sub>2</sub> ggü. 1990 im Verkehrssektor einzusparen. LNG-Pioniere haben bereits gehandelt und zur Erreichung der Ziele in klimafreundlichere LNG-Lkw investiert. Lässt man sie jetzt mit ihren Problemen im Stich, schwindet weiter Vertrauen in die Politik und senkt die Risikobereitschaft in der Branche, in klimafreundliche Technologien zu investieren.

#### Aktuelle Lagebeschreibung

- **Versechs-** (08/2022) **bis Verachtfachung** (09/2022) der Preise für LNG-Kraftstoff
- **Kosten** für LNG liegen bei 1,9 bis 3,1 € / kg über dem Dieselpreisäquivalent
- **Problem:** Preissteigerung beim LNG können Transportunternehmer im Markt NICHT weitergeben. Warum?
  - Auftraggeber zahlen Frachtraten auf Basis der gängigen Kosten, d.h. beim Kraftstoff auf Basis des Dieselpreises. Grund: Der sehr kleinteilige Markt an Transportunternehmen (80% der Unternehmen haben weniger als 20 Mitarbeiter) ermöglicht Auftraggebern, die preisgünstigsten Angebote am Markt zu wählen.
  - Kaum ein Auftraggeber zahlt Mehrkosten für klimafreundliche Fahrzeuge / Kraftstoffe.



- Es gibt bis auf wenige Ausnahmen daher auch keine Preisgleitklauseln für steigende LNG-Preise, da offizielle Daten zur LNG-Preisentwicklung - vergleichbar mit denen des Statistischen Bundesamts für die Dieselpreisentwicklung - fehlen.
- Transportunternehmer bleiben auf den Mehrkosten für LNG sitzen, machen enorme Verluste – je nach Fuhrparkgröße und Anzahl der LNG-Lkw im Vergleich zu Diesel-Lkw.
- Folge: LNG-Lkw können vielfach nicht mehr eingesetzt werden, Fahrzeuge bleiben stehen.
- Aktuell sind in Deutschland etwa 5.000 LNG-Lkw zugelassen, ca. 10% der Betroffenen haben einen Großteil ihres Fuhrparks auf LNG umgestellt und sind akut insolvenzgefährdet.

### Kostenkalkulation LNG-Lkw: Was bringen Mautbefreiung, Kaufprämie und Steuervergünstigung für LNG?

- **Vergleich zum Diesel-Lkw entscheidend:**
  - Ein wirtschaftlicher Betrieb von LNG-Fahrzeugen ist erst bei einem Preis von 10 Cent unter dem Dieseläquivalent möglich. Kalkulationsgrundlage bei der Anschaffung war ein LNG-Preis von 60-90 Cent pro kg. Der Preis liegt heute bei rund 3,30 € pro kg netto, im September 2022 werden es ca. 4,50 € sein.
  - LNG-Lkw kosten ca. 35.000 € - 40.000 € mehr als ein Diesel-Lkw.
  - Die laufenden Kosten für einen LNG-LKW liegen somit (je nach Einsatzart) ab September bei 117 € je 100 km im Vergleich 39 € je 100 km für einen Diesel-Lkw. Bei einer durchschnittlichen Laufleistung von 13.000 km pro Monat sind dies pro Fahrzeug Mehrkosten in Höhe von 9.360 €.
  - Der Wartungsaufwand der Fahrzeuge ist höher als beim Diesel-Lkw (1 Cent pro km).
  - Der Wiederverkaufswert muss mit fast Null kalkuliert werden.
- Die Mautbefreiung hilft bereits sehr, aber nur dort, wo Maut anfällt. Sie kompensiert gleichwohl nicht die aktuell hohe Preisdifferenz von LNG zum Diesel.
- Die Kaufprämie haben nicht alle Unternehmen vollständig erhalten. Sie war auch nur ein Bruchteil der Mehranschaffungskosten als Kaufanreiz ergänzend zur Mautbefreiung, der den Umstieg von Diesel auf LNG kurzweilig incentivieren sollte.
- Die Steuererleichterung beim LNG hat aktuell kaum eine Wirkung.

### Mögliche Lösungen

- LNG-Rettungsschirm in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse pro Lkw für existenzgefährdete Unternehmen auf Basis des EU-Beihilferahmens (400.000 € p.a.)
- Befristete Zahlung eines Differenz-Innovationszuschlages (Preis-Differenzausgleich zum Diesel) für die Abschreibungsdauer bereits zugelassener LNG-Lkw
- Preisbindung des LNG-Preises an den Dieselpreis

Frankfurt am Main, den 24. August 2022