

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/21040 –**

Maßnahmen zur Durchsetzung alternativer Antriebe und weiterer Innovationen im „Off Highway“-Fahrzeugbereich

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung setzt derzeit die Maßnahmen des Konjunkturpakets vom 3. Juni 2020 um bzw. leitet entsprechende Gesetzgebungsverfahren ein, um die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise zu bewältigen. Im Konjunkturpaket sind auch Maßnahmen für den Verkehrsbereich im Allgemeinen und den Straßenverkehr im Speziellen enthalten, die sich nach Ansicht der Fragesteller jedoch vor allem auf Pkws, leichte Nutzfahrzeuge, Lkws und Busse beziehen. Unklar ist, auf welche Weise auch Fahrzeuge aus dem „Off Highway“-Bereich, also beispielsweise Baufahrzeuge, Landmaschinen oder Spezialfahrzeuge für industrielle Anwendungen, bei der Umsetzung der Maßnahmen Berücksichtigung finden. Auch das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung enthält keine offenkundigen Maßnahmen, um auch in diesem Fahrzeugbereich für eine Senkung der CO₂-Emissionen zu sorgen. Unbekannt ist zudem, auf welche Weise die Plattform „Zukunft der Mobilität“ sich mit den Herausforderungen in diesem Fahrzeugbereich beschäftigt.

1. Wie hat sich der Bestand von Fahrzeugen aus dem „Off Highway“-Bereich in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Fahrzeugklassen bzw. Fahrzeugtypen aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Fahrzeugbestand zu Land- und Forstwirtschaftlichen Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklasse T (Zugmaschinen für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke nach Verordnung 167/2013/EG) und der EG-Fahrzeugklasse C (Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten nach Verordnung 167/2013/EG) mit Stand 1. Januar 2020 vor. In diesen beiden Fahrzeugklassen hat sich der Bestand in den letzten fünf Jahren wie folgt entwickelt:

Jahr	Fahrzeugbestand in EG-Fahrzeugklassen T & C
2016	152.356

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 4. August 2020 übermittelt.

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

Jahr	Fahrzeugbestand in EG-Fahrzeugklassen T & C
2017	168.104
2018	186.966
2019	210.767
2020	236.925

- Wie viele Arbeitsplätze in Deutschland im „Off Highway“-Fahrzeugbereich bestehen derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung bei Herstellern und Zulieferern, wie hat sich diese Anzahl in den vergangenen Jahren entwickelt, und von welcher weiteren Entwicklung geht die Bundesregierung aus?

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen zu den Beschäftigten im „Off Highway“-Fahrzeugbereich vor. Bei der Erfassung der Daten in der amtlichen Statistik wird nicht zwischen Beschäftigten des „Off Highway“-Fahrzeugbereichs und des sonstigen Fahrzeugbereichs unterschieden. Der Bundesregierung liegen auch keine sonstigen Erhebungen zu der Zahl der Beschäftigten im „Off Highway“-Fahrzeugbereich vor.

- Welchen Anteil an den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen, an der Luftschadstoffbelastung und am Energieverbrauch hat nach Kenntnis der Bundesregierung der „Off Highway“-Fahrzeugbereich?

Zu den Klimagas- und Schadstoffemissionen aus dem Bereich NRMM (Non-Road Mobile Machinery) hat das Umweltbundesamt kürzlich Zahlen veröffentlicht. Diese sind unter folgendem Link einsehbar:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/aktualisierung-tremod-mm-2019>

- Wie stellt sich der Anteil alternativer Antriebe in diesem Fahrzeugbereich sowie deren weitere Verbreitung aus Sicht der Bundesregierung dar, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus mit Blick auf klima-, umwelt- und industriepolitische Zielsetzungen?

Der Bundesregierung liegen Daten des KBA zum Fahrzeugbestand zu Land- und Forstwirtschaftlichen Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklasse T (Zugmaschinen für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke nach Verordnung 167/2013/EG) und der EG-Fahrzeugklasse C (Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten nach Verordnung 167/2013/EG) mit Stand 1. Januar 2020 vor. In der folgenden Tabelle werden die Klassen aufgeführt, in denen Bestände von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Batterie, Plug-In-Hybrid, Wasserstoff-Brennstoffzelle, Druckerdgas (CNG)) zugeordnet werden können.

EG-Fahrzeugklasse	Fahrzeugbestand 2020 Batterieelektrischer Antrieb	Fahrzeugbestand 2020 Plug-In-Hybridelektrischer Antrieb	Fahrzeugbestand 2020 Brennstoffzellenelektrischer Antrieb	Fahrzeugbestand 2020 Erdgasantrieb (Compressed Natural Gas, CNG)
T1	108			
T2	115	3	1	
T3	59			2
C3	24			
Summe	306	3	1	2

Die benannten Fahrzeugklassen T1, T2, T3 und C3 werden in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) definiert. Aus Sicht der Bundesregierung sollte sich der Fahrzeugbestand von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in den kommenden Jahren signifikant erhöhen.

5. Welche Antriebstechnologien sind in diesem Fahrzeugbereich aus Sicht der Bundesregierung besonders geeignet, um rasche und weitgehende Emissionsminderungen bei Schadstoffen und CO₂ zu erreichen?

Im Handlungsfeld Nutzfahrzeuge des Klimaschutzprogramms 2030 werden als besonders zielführend für einen Antriebswechsel von Diesel zu alternativen Antrieben und Kraftstoffen die Optionen Batterie, Wasserstoff-Brennstoffzelle, Oberleitung und CNG/ LNG aufgeführt. Letzteres unter der Bedingung, dass regeneratives Methan eingesetzt wird.

6. Welche Förderrichtlinien und andere Förderprogramme sind derzeit in Kraft, um die Forschung und Entwicklung von technologischen Innovationen, insbesondere zur Senkung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen, bei Fahrzeugen aus dem „Off Highway“-Bereich zu fördern (bitte nach Programmen, Laufzeiten und Volumen aufschlüsseln)?
7. Wie hoch fielen die jährlichen Zuwendungen über die einzelnen Programme hinweg in den vergangenen fünf Jahren jeweils aus (bitte nach Programmen und Jahren aufschlüsseln)?
8. Welche Förderrichtlinien und andere Förderprogramme sind derzeit in Kraft, um die Beschaffung fortschrittlicher Fahrzeuge aus dem „Off Highway“-Bereich zu fördern (bitte nach Programmen, Laufzeiten und Volumen aufschlüsseln)?
9. Wie hoch fielen die jährlichen Zuwendungen über die einzelnen Programme hinweg in den vergangenen fünf Jahren jeweils aus (bitte nach Programmen und Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ein Off-Highway-Fahrzeug ist ein Fahrzeug, das für den Einsatz außerhalb des Straßenverkehrs wie beispielsweise für Bau- oder Landwirtschaftszwecke verwendet wird. Derzeit sind keine entsprechenden Förderrichtlinien für Fahrzeuge, die dem „Off-Highway“-Bereich zuzuordnen sind, in Kraft.

10. Welche weiteren Anreize, beispielsweise regulatorischer oder fiskalischer Natur, bestehen derzeit aus Sicht der Bundesregierung, um den Anteil alternativer Antriebe in diesem Fahrzeugbereich zu erhöhen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

11. Auf welche Weise werden Fahrzeuge aus dem „Off Highway“-Fahrzeugbereich im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung berücksichtigt, und bei der Umsetzung welcher konkreten Maßnahmen erfolgt dies?

Der Sektor Verkehr im Rahmen des Klimaschutzplans 2050 und damit auch des Klimaschutzprogramms 2030 umfasst den inländischen Straßen-, Schienen-

und Luftverkehr sowie die Binnen- und Küstenschifffahrt. Sonderverkehre sind in anderen Sektoren enthalten. Beispielsweise ist der bauwirtschaftliche Verkehr dem Industriesektor, der landwirtschaftliche Verkehr und die Fischereischifffahrt dem Sektor Landwirtschaft und der Erdgaspipelinetransport der Energiewirtschaft zugeordnet. In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass Off Highway Fahrzeuge nur einen sehr geringen Anteil an der Verkehrsleistung und damit an CO₂-Emissionen in Deutschland haben. In der Landwirtschaft und im Gartenbau eingesetzte mobile Maschinen und Geräte, die zu ihrem Antrieb regenerative Energie nutzen, sollen im Rahmen einer Richtlinie zur Förderung der Energieeffizienz und CO₂-Einsparung in Landwirtschaft und Gartenbau gefördert werden. Flüssige Biokraftstoffe werden davon allerdings ausgenommen.

Bisherige Förderprogramme mit Bezug zur Elektromobilität mit Batterie oder Brennstoffzelle sowie die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 und des Konjunkturpakts zielen auf Segmente ab, die große Anteile an den Verkehrsleistungen haben und deren Umstellung auf alternative Antriebe und Kraftstoffe somit wesentliche Beiträge zur Erreichung der sektorspezifischen Klimaziele leisten.

12. Inwiefern wird die Bundesregierung die Maßnahme im Abschnitt 3.4.3.10 des Klimaschutzprogramms 2030, die „Planungssicherheit bei der Förderung [zu] erhöhen“, im „Off Highway“-Fahrzeubereich umsetzen?
13. Inwiefern wird sich die Bundesregierung bei der Erstellung von Konzepten für die Tank- und Ladeinfrastruktur gemäß Abschnitt 3.4.3.11 des Klimaschutzprogramms 2030 auch an den „beabsichtigten verkehrlichen bzw. logistischen Anwendungen“ des „Off Highway“-Fahrzeubereichs orientieren?
18. Inwiefern wird das geplante „Bus- und LKW-Flotten-Modernisierungsprogramm“ auch für die Anschaffung von Fahrzeugen aus dem „Off Highway“-Fahrzeubereich zur Verfügung stehen, und wann wird dieses Programm starten (Punkt 35.i. des Ergebnisses des Koalitionsausschusses vom 3. Juni 2020)?
19. Inwiefern wird sich die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem geplanten europaweiten Flottenerneuerungsprogramm für schwere Nutzfahrzeuge auch dafür einsetzen, dass ein Zuschuss beim Austausch von Fahrzeugen aus dem „Off Highway“-Fahrzeubereich zur Verfügung stehen wird (Punkt 35.j. des Ergebnisses des Koalitionsausschusses vom 3. Juni 2020)?

Die Fragen 12, 13, 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 und des Konjunkturpakets plant die Bundesregierung/ das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Fördermaßnahmen zur Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben. Sonderfahrzeuge sollen ebenfalls gefördert werden. Weiterhin wird die Bundesregierung/das BMVI im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 Konzepte für Batterie-, Oberleitungs- und Wasserstoff-Lkw erstellen. Inwieweit sich zukünftige Konzepte, die auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 erstellt werden, an den „beabsichtigten verkehrlichen bzw. logistischen Anwendungen“ von „Off-Highway“-Lkw orientieren werden, ist derzeit noch nicht bekannt.

14. Von welchem im Abschnitt 3.4.3.10 des Klimaschutzprogramms 2030 genannten „positiven Effekt auf die in Deutschland ansässigen Zulieferbetriebe und Hersteller“ von Fahrzeugen des „Off Highway“-Bereichs geht die Bundesregierung aufgrund der „Stimulation des Marktes für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben“ aus, und auf welche Weise trägt das Klimaschutzprogramm 2030 zur Stimulation dieses Marktes bei?

Die klimapolitischen Zielsetzungen wie auch das Klimaschutzprogramm 2030 und die Nationale Wasserstoffstrategie setzen Anreize für Investitionen in Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Durch diese Investitionen kann es zu einem positiven Effekt auf die in Deutschland ansässigen Zulieferbetriebe und Hersteller der Fahrzeuge kommen. Der Bundesregierung liegen keine Informationen zur Quantifizierung dieses Effekts und einer diesbezüglichen Differenzierung zwischen den Bereichen „On- und Off-Highway“ vor.

15. Auf welche Weise werden Fahrzeuge aus dem „Off Highway“-Fahrzeugbereich im Konjunkturpaket berücksichtigt, und bei der Umsetzung welcher konkreten Maßnahmen erfolgt dies?
16. Inwiefern wird das im Konjunkturpaket genannte Bonus-Programm für Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie auch für Unternehmen des „Off Highway“-Fahrzeugbereichs offenstehen, und wann wird dieses Programm starten?
17. Was versteht die Bundesregierung konkret unter „Forschung und Entwicklung für transformationsrelevante Innovationen“, inwiefern wird die vorgesehene Förderung auch für Unternehmen des „Off Highway“-Fahrzeugbereichs offenstehen, und wann wird dieses Programm starten (Punkt 35.c. des Ergebnisses des Koalitionsausschusses vom 3. Juni 2020)?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Programm wird allen Herstellern und Zulieferern von bodengebundenen Fahrzeugen offen stehen. Ein Starttermin kann noch nicht genannt werden. Forschung und Entwicklung kann aber schon jetzt im Rahmen des Förderprogramms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ unterstützt werden.

Transformationsrelevante Innovationen sind all diejenigen, die es Unternehmen erlauben sich in den verändernden wirtschaftlichen Bedingungen besser aufzustellen.

20. Wie werden sich die zusätzlich 2,5 Mrd. Euro auf die Ladeinfrastruktur, die Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität und die Batteriezellfertigung verteilen, inwiefern können auch Aktivitäten im „Off Highway“-Fahrzeugbereich gefördert werden, und wann werden die einzelnen Programme starten (Punkt 35.f. des Ergebnisses des Koalitionsausschusses vom 3. Juni 2020)?

Die 2,5 Mrd. Euro verteilen sich zu 0,5 Mrd. Euro auf die Ladeinfrastruktur, zu 600 Mio. Euro auf die Forschung und Entwicklung der Elektromobilität und zu 1,4 Mrd. Euro auf die Batteriezellenfertigung. Die Mittel verstärken bereits laufende Programme zur Forschung und Entwicklung der Elektromobilität und des Aufbau von Ladeinfrastruktur. Die laufenden Programme enthalten keine Aktivitäten im „Off-Highway-Bereich“.

21. Auf welche Weise hat sich die Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ inklusive ihrer Arbeitsgruppen bislang mit den Herausforderungen des „Off Highway“-Fahrzeugbereichs befasst, und welche Fragestellungen wurden dabei konkret bearbeitet?
22. Welche Ergebnisse hatte diese Bearbeitung durch die Plattform „Zukunft der Mobilität“, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität hat sich mit dem Fahrzeugbereich „Off Highway“ bislang nicht befasst.

