

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Matthias Nölke, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Maßnahmenpaket des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für klimafreundlichere Lkws bis 2030

Der Verkehrssektor ist vom Klimaziel, das Deutschland bis 2030 erreichen möchte, in direkter Weise betroffen. Hintergrund ist, dass der Verkehr und besonders der Güterverkehr aktuell zu einem großen Teil des CO₂-Ausstoßes Deutschlands beitragen. Dabei ist besonders der Straßengüterverkehr eine zentrale Sparte für die Senkung des CO₂-Ausstoßes, da er zu einem Drittel des gesamten CO₂-Ausstoßes des Verkehrssektors beiträgt (Süddeutsche Zeitung, „Abwrackprämien für Brummis“ vom 11. November 2020; abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/scheuer-plant-krisenhilfen-abwrackpraemien-fuer-brummis-1.5112395>).

Vor diesem Hintergrund werden technologische Entwicklungen und Lösungen, die zu einem klimafreundlicheren Güterverkehr beitragen können, aktuell viel diskutiert. Im Zentrum stehen dabei vor allem alternative Antriebe für Lkws wie Elektro, Gas oder Wasserstoff.

Auf dem Gipfel für Nutzfahrzeuge am 11. November 2020 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer ein Maßnahmenpaket vorgestellt, mit welchem ein Drittel der Fahrleistung der Lkws in Deutschland klimafreundlich bzw. klimafreundlicher gestaltet werden soll. Dafür soll unter anderem der Kauf von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wie E-Trucks, Oberleitungs-, Gas- oder Wasserstoff-Lkws und der Ausbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert werden. Die Kaufprämie soll dabei so weit reichen, dass sie 80 Prozent der Kostendifferenz gegenüber Diesel-Lkws abdeckt (Süddeutsche Zeitung, „Abwrackprämien für Brummis“ vom 11. November 2020; abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/scheuer-plant-krisenhilfen-abwrackpraemien-fuer-brummis-1.5112395>).

Weitere Maßnahmen umfassen die Senkung der Lkw-Maut für klimafreundliche Lkws und den Bau von Oberleitungen auf Autobahnen für den Einsatz von

Oberleitungs-Lkws. Dabei sollen bis 2030 insgesamt 4 000 Kilometer Oberleitungen in Deutschland entstehen (Handelsblatt, „Bund will 4 000 Kilometer Oberleitungen auf Autobahnen bauen“ vom 11. November 2020; abrufbar unter: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/co2-abgabe-bund-will-4000-kilometer-oberleitungen-auf-autobahnen-bauen/26612972.html?ticket=ST-15037733-c9zp1ltrE6JGsyncQUgzp-ap3>).

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer plant, zunächst alle Technologien gleichwertig zu fördern, um es dem Markt zu überlassen zu entscheiden, welche Technologie sich durchsetzen wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche einzelnen Maßnahmen beinhaltet das vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer vorgestellte Maßnahmenpaket, und welches Budget soll den einzelnen Maßnahmen zugewiesen werden?
 - a) Wie viel Geld soll in die Förderung von Wasserstoff- und Brennstoffzellen für Lkws bis 2030 investiert werden, und wofür genau soll dieses Budget ausgegeben werden?
 - b) Wie viel Geld soll in die Förderung von Oberleitungs-Lkws bis 2030 investiert werden, und wofür genau soll dieses Budget ausgegeben werden?
 - c) Wie viel Geld soll in die Förderung von Gas-Lkws bis 2030 investiert werden, und wofür genau soll dieses Budget ausgegeben werden?
 - d) Wie viel Geld soll in die Förderung von batterieelektrischen Lkws bis 2030 investiert werden, und wofür genau soll dieses Budget ausgegeben werden?
2. Welche Rolle spielen E-Fuels bei den Maßnahmen, und falls E-Fuels nicht berücksichtigt werden, warum nicht?
3. Wie genau soll festgestellt und evaluiert werden, für welche der Technologien sich der Markt, wie es das Konzept vorsieht, entschieden hat, und welche Konsequenzen hat dies für die Behandlung der übrigen Technologien durch die Bundesregierung?
4. Wie viele Lkws mit alternativen Antrieben sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell (Stand: November 2020) auf dem Markt und in Serie erhältlich (bitte nach Antriebsform auflisten)?
5. Wie genau soll die angekündigte Staffelung der europäischen Maut-Richtlinie auf Basis des CO₂-Ausstoßes gestaltet werden?
6. Welche Lkws sollen ab 2021 vom Anstieg der Spritpreise, den der CO₂-Preis von 2021 an in Deutschland bringen soll, befreit werden?
 - a) Wie genau soll diese Befreiung aussehen, und auf welchen Kriterien soll sie basieren?
 - b) Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung rechtliche Bedenken gegen diese Befreiung ab 2021 in Kombination mit der geplanten gestaffelten Lkw-Maut ab 2030, und wenn ja, wie sehen diese aus?

7. Welche Autobahnen konkret sollen mit Oberleitungen bebaut werden (bitte unter Angabe der Autobahnnummer und Länge und Bezeichnung der jeweiligen Streckenabschnitte)?
 - a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für diesen Ausbau insgesamt?
 - b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für diesen Ausbau pro Kilometer?
 - c) Durch wen soll dieser Ausbau durchgeführt werden?
 - d) Mit wie vielen Lkws rechnet die Bundesregierung, die diese Oberleitungen nutzen werden (bitte nach Anzahl Lkws pro Autobahn auflisten)?
 - e) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Anschaffung und den Umbau von Lkws für die Nutzung der Oberleitungen (bitte nach Kosten für Lkws in öffentlicher Hand und Lkws von privaten Unternehmen unterteilen)?
 - f) Mit wie vielen Baustellen mit welcher Dauer rechnet die Bundesregierung auf den betroffenen Autobahnen für den Ausbau der Oberleitungen bis 2030 (bitte Baustellen pro Autobahn auflisten)?
 - g) Mit welcher CO₂-Einsparung rechnet die Bundesregierung durch die Nutzung von Oberleitungs-Lkws im Vergleich zu Diesel-Lkws bis 2030?
 - h) Mit welcher CO₂-Einsparung rechnet die Bundesregierung durch die Nutzung von Oberleitungs-Lkws im Vergleich zu Wasserstoff-Lkws bis 2030?
 - i) Wie möchte die Bundesregierung sicherstellen, dass auch ausländische Lkws die Oberleitungen nutzen werden?
8. Wie lautet die Auswertung der Bundesregierung zum Oberleitungs-Lkw-Feldversuch auf der A 5 und A 1 durch Scania bzw. das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit?
9. Wie äußern sich nach Kenntnis der Bundesregierung unterschiedliche Rettungsdienste zur Oberleitungstechnologie insbesondere mit Blick auf die Landemöglichkeit von Rettungshubschraubern, aber auch mit Blick auf den Einsatz von Bergekränen im Bereich von Oberleitungen?
10. Wo sollen nach Vorstellung der Bundesregierung die erforderlichen Ladesäulen für batterieelektrische Lkws entlang von Autobahnen entstehen, insbesondere mit Blick auf die Tatsache, dass schon heute die Anzahl verfügbarer Parkplätze viel zu gering für den Bedarf ist (ADAC, „Massiver Mangel an Lkw-Parkplätzen“ vom 18. Februar 2020; abrufbar unter: <https://www.adac.de/news/mangel-lkw-parkplaetze-autobahn/>) und ferner mit Blick darauf, dass Fahrer nach Auffassung der Fragesteller nach Abschluss des Ladevorgangs weder den Stecker ziehen dürfen, weil sie während ihrer Pausenzeit nicht arbeiten dürfen und ferner auch nicht den Lkw von der Ladesäule wegfahren dürfen, um einem anderen Lkw Platz zu machen, weil sie dann unzulässigerweise ihre Lenkzeitpause unterbrechen würden?
11. In welchem Ausmaß soll die Tank- und Ladeinfrastruktur für Wasserstoff- und Brennstoffzellen ausgebaut werden, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung dafür?

12. In welchem Ausmaß soll die Tank- und Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkws ausgebaut werden, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung dafür?
13. In welchem Ausmaß soll die Tank- und Ladeinfrastruktur für Gas-Lkws ausgebaut werden, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung dafür?
14. Wie kommt die unterschiedliche Einschätzung der Mitglieder der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) zu den verschiedenen Minderungszielen zustande (vgl. Handelsblatt, a. a. O.), und was sind die einzelnen Gründe dafür?
15. Wie genau soll eine Abwrackprämie (Umtauschprämie) für Diesel-Lkws gestaltet werden, und mit welchen Kosten und Zeitrahmen plant die Bundesregierung?
 - a) Bis wann soll eine Einigung mit dem Bundesumweltministerium erreicht werden, und wie könnte ein Kompromiss aussehen?
 - b) Mit welcher Erfolgsprognose und mit wie vielen Anträgen auf eine solche Umtauschprämie rechnet die Bundesregierung bis 2030?

Berlin, den 8. Dezember 2020

Christian Lindner und Fraktion