

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta,  
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/25271 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 CO<sub>2</sub>-Ausstoßes Deutschlands beitragen. Dabei ist besonders der Straßengüterverkehr eine zentrale Sparte für die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, da er zu einem Drittel des gesamten CO<sub>2</sub>-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-bun>

d-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.

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?

Die Fragen 1 bis 1d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 11. November 2020 das Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge veröffentlicht (<https://bit.ly/3ron8ub>). Das Gesamtkonzept dient der weiteren Konkretisierung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 mit Bezug zum Straßengüterverkehr und der Realisierung des Ziels, dass bis 2030 ein Drittel der Fahrleistung von schweren Nutzfahrzeugen elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht wird. Das Maßnahmenpaket des BMVI beinhaltet folgende drei Kernmaßnahmen:

- Kaufprämien zur Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit klimaschonenden, alternativen Antrieben;
- Steuerung des Aufbaus der notwendigen Tank- und Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge;
- Schaffung eines geeigneten regulatorischen Umfelds; insbesondere setzt sich das BMVI für eine Differenzierung der Lkw-Maut nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge ein.

Für die Umsetzung der beiden relevanten Maßnahmenbündel aus dem Klimaschutzprogramm 2030 („CO<sub>2</sub>-arme Lkw auf die Straße bringen“ und „Tank- und Lade- und Oberleitungsinfrastruktur ausbauen“) stehen aus dem Wirtschaftsplan des Energie- und Klimafonds (EKF) bis Ende 2023 für die Anschaffungsförderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben ca. 1,2 Mrd. Euro und für Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur (Pkw und Lkw insgesamt) ca. 4,1 Mrd. Euro zur Verfügung. Vorgaben zur Zuordnung von Anteilen aus dem Gesamtbudget für einzelne Antriebstechnologien werden durch die Bundesregierung nicht getroffen.

2. Welche Rolle spielen E-Fuels bei den Maßnahmen, und falls E-Fuels nicht berücksichtigt werden, warum nicht?

Das vorliegende Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge zielt auf den Markthochlauf alternativer Antriebstechnologien und dafür notwendiger Tank- und Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge ab. Zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele der Bundesregierung sind weitere Maßnahmen notwendig, u. a. auch der Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen. Diese und weitere Maßnahmen werden außerhalb des Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge bewertet und durch eigene, spezifische Programme und Aktivitäten der Bundesregierung unterstützt. Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/24942 verwiesen.

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?

Das BMVI wird Vertreter der Fahrzeughersteller, Anwender, Infrastrukturbereitsteller, Energiewirtschaft und weitere wichtige Akteure in die Umsetzung des vorliegenden Gesamtkonzepts einbeziehen. Hierzu wird ein übergeordneter Rat auf Ebene hochrangiger Entscheidungsträger aus dem Bereich klimafreundliche Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben etabliert. Weiterhin werden mittels temporärer Ad-hoc-Task-Forces offene Handlungsfelder bearbeitet. Zu einem geeigneten Zeitpunkt der Technologieerprobung sind durch das BMVI unter Einbezug aller beteiligten Akteure technologische Pfadentscheidungen zu treffen.

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)?

Am 1. Oktober 2020 sind nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) 29 707 rein elektrisch angetriebene Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen (also Fahrzeuge zur Güterbeförderung in den EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 sowie den entsprechenden nationalen Fahrzeugklassen) in Deutschland zugelassen. Weitere 838 Fahrzeuge haben einen elektrischen Hybrid-Antrieb, darunter sind 136 Fahrzeuge extern aufladbar (Plug-in). 32 910 Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen sind gasbetrieben (CNG, LNG und LPG).

Die Bundesregierung führt keine Statistik zu Lkw mit alternativen Antrieben, die in Deutschland am Markt erhältlich sind.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Wie genau soll die angekündigte Staffelung der europäischen Maut-Richtlinie auf Basis des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gestaltet werden?

Belastbare Angaben zur Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Differenzierung gemäß der Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten- oder Wegekostenrichtlinie) können erst gemacht werden, wenn die Revisionsverhandlungen abgeschlossen sind. Der Rat der Europäischen Union, die Kommission und das Europäische Parlament müssen in den Trilogverhandlungen, die aller Voraussicht nach 2021 unter portugiesischer Ratspräsidentschaft aufgenommen werden, eine gemeinsame Position finden.

6. Welche Lkws sollen ab 2021 vom Anstieg der Spritpreise, den der CO<sub>2</sub>-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?

Die Fragen 6 bis 6b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Klimaschutzprogramm 2030 wurde beschlossen, ab 2023 eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Straßengüterverkehr über eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung und einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag bei der Lkw-Maut einzuführen. In der Begründung zum Entwurf des Brennstoffemissionshandelsgesetzes ist festgehalten, dass im Zuge der Novellierung der Lkw-Maut geprüft wird, wie eine Doppelbelastung des Güterkraftgewerbes durch die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel und der voraussichtlich ab 2023 geltenden CO<sub>2</sub>-Bepreisung über die Lkw-Maut vermieden werden kann, insbesondere durch Einführung eines Rückerstattungsmechanismus für die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel. Dies dient gleichzeitig der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zum ausländischen Güterkraftgewerbe.

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?
  - 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)?

Die Fragen 7, 7a und 7f werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sind Maßnahmen für eine Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs festgehalten. Zudem ist festgehalten, dass die Bundesregierung Konzepte für Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw, Oberleitungen für Lkw sowie für Wasserstoff-Tankstellen erstellen wird. Im Rahmen des Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge ist für die erste Phase („Skalierungsphase“) für die Oberleitungstechnologie der Aufbau von Test- und Pilotstrecken insbesondere auf regional besonders stark genutzten Pendelstrecken bis 2023 vorgesehen. Welchen Umfang diese Strecken haben und wo diese verortet werden, ist noch nicht festgelegt und wird derzeit durch das BMVI geprüft. Mithin können derzeit keine Aussagen zu den Gesamtkosten für den Aufbau von Oberleitungsinfrastruktur getroffen werden. Inwieweit und in welchem Umfang ein größeres Oberleitungsnetz in der „Roll-out-Phase“ ab circa 2023 errichtet werden wird und welche Kosten damit verbunden sein werden, ist Gegenstand der auf Basis der Ergebnisse der Skalierungsphase zu treffenden Pfadentscheidungen.

- b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für diesen Ausbau pro Kilometer?

Die Kosten für den Aufbau von Oberleitungsinfrastruktur je Kilometer variieren aufgrund der zu erwartenden Skaleneffekte grundsätzlich je nach Länge der

aufzubauenden Strecken und strecken- und nutzungsspezifischen Faktoren und sind deshalb nicht allgemeingültig anzugeben. Kostenabschätzungen je Kilometer Infrastruktur und je Fahrzeug sowie Abschätzungen zu CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzialen sind den jüngsten Studien zu diesem Thema zu entnehmen (z. B. <https://bit.ly/2IEZ5Su>, <https://bit.ly/2WaFOjC>, <https://bit.ly/38kCc3e>, <https://bit.ly/37CntBx>).

- c) Durch wen soll dieser Ausbau durchgeführt werden?

Die Identifikation der durchführenden Akteure soll im Rahmen entsprechender Vergabeverfahren erfolgen.

- d) Mit wie vielen Lkws rechnet die Bundesregierung, die diese Oberleitungen nutzen werden (bitte nach Anzahl Lkws pro Autobahn auflisten)?

Die Nutzungsdichte von Oberleitungsinfrastrukturen steht im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit entsprechender Infrastruktur und der finanziellen Vorteilhaftigkeit im Vergleich zu konventionellen Antrieben. Da sich Oberleitungen grundsätzlich auch als Lademöglichkeit für batterieelektrische Lkw oder als Ergänzung zu einem Brennstoffzellen Range-Extender eignen, ist zudem die weitere Entwicklung geeigneter Technologie-kombinationen zu berücksichtigen und in die weiteren Erprobungsprojekte einzubeziehen.

- 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)?

Das BMVI plant die Veröffentlichung einer Förderrichtlinie für die Beschaffung von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben, die sich derzeit zur Notifizierung bei der EU-Kommission befindet. Gemäß dem zur Notifizierung vorgelegten Richtlinienentwurf sollen auch die Investitionsmehrausgaben für die Beschaffung eines Oberleitungs-Hybrid-Lkw im Vergleich zu einem konventionellen Fahrzeug gefördert werden. Aufgrund verschiedener Fahrzeugkonfiguration (insbesondere Oberleitungs-Verbrenner-Hybrid, Oberleitungs-Batterie-Hybrid, Oberleitungs-Brennstoffzellen-Hybrid) variieren die Beschaffungskosten für Oberleitungs-Lkw erheblich. Es sind auch Umrüstungen von bestehenden Fahrzeugen auf die Nutzung von Oberleitungstechnologie möglich. Eine Anschaffung umgerüsteter Fahrzeuge ist gemäß dem vorstehend genannten Richtlinienentwurf förderfähig.

- g) Mit welcher CO<sub>2</sub>-Einsparung rechnet die Bundesregierung durch die Nutzung von Oberleitungs-Lkws im Vergleich zu Diesel-Lkws bis 2030?
- h) Mit welcher CO<sub>2</sub>-Einsparung rechnet die Bundesregierung durch die Nutzung von Oberleitungs-Lkws im Vergleich zu Wasserstoff-Lkws bis 2030?

Die Fragen 7g und 7h werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die in der Antwort zu Frage 7b angegebenen Studien sowie auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/18302 verwiesen.

Für einen detaillierten Vergleich der CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten der alternativen Antriebstechnologien (BEV-Lkw, H<sub>2</sub>-Lkw und OH-Lkw) wird auf den Werkstattbericht „Antriebswechsel Nutzfahrzeuge – Wege zur Dekarbonisierung

schwerer Lkw mit Fokus der Elektrifizierung“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität vom 4. Dezember 2020 (Seite 20 f.) verwiesen.

- i) Wie möchte die Bundesregierung sicherstellen, dass auch ausländische Lkws die Oberleitungen nutzen werden?

Ein zentrales Instrument zur Unterstützung des Einsatzes von Lkw mit alternativen Antrieben auch bei den nicht in Deutschland ansässigen Transportunternehmen ist die Einführung einer nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs gespreizten Lkw-Maut. Zudem setzen sich derzeit auch andere Mitgliedstaaten mit der Errichtung von Oberleitungsinfrastruktur für Lkw auseinander.

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?

Die Bundesregierung hat im Rahmen des „Aktionsprogramms Klimaschutz 2020“ drei Feldversuche für den Infrastrukturaufbau für Hybrid-Oberleitungs-Lkw in Hessen (A 5), Schleswig-Holstein (A 1) und Baden-Württemberg (B 462) initiiert. In diesen Feldversuchen sollen u. a. die Alltagstauglichkeit von Oberleitungs-Hybrid-Lkw sowie deren Wirtschaftlichkeit geprüft und die im Praxiseinsatz realisierbaren Emissionseinsparungen ermittelt werden. Auf den beiden Teststrecken A 5 und A 1 wurden inzwischen ca. 3 000 Fahrten mit Oberleitungs-Lkw durchgeführt. Die Ergebnisse der Realerprobung bilden eine Entscheidungsgrundlage für weitere Planungen beim Infrastrukturaufbau für Hybrid-Oberleitungs-Lkw.

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 Bergekranen im Bereich von Oberleitungen?

Im Rahmen der genannten Feldversuche findet eine enge Abstimmung mit den zuständigen Rettungsdiensten statt. Hierbei werden entsprechende Konzepte zur Bergung von Fahrzeugen und zum Einsatz von Rettungshubschraubern erarbeitet.

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?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erstellt im Rahmen der Umsetzung des Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge Konzepte für den Aufbau von Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw, Oberleitungen für Lkw sowie für Wasserstoff-Tankstellen und erarbeitet eine entsprechende Förderkulisse.

13. In welchem Ausmaß soll die Tank- und Ladeinfrastruktur für Gas-Lkws ausgebaut werden, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung dafür?

Der Aufbau von Tankinfrastruktur für Erdgasfahrzeuge (CNG/ LNG) und zahlreiche weitere Maßnahmen werden außerhalb des Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge bewertet.

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?

In dem zweiten Kurzbericht „Einsatzmöglichkeiten unter realen Rahmenbedingungen“ der Arbeitsgruppe 2 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität werden Bandbreiten für die CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale ausgewiesen. In dem Bericht von Juni 2020 wird dargestellt, dass sich diese Bandbreiten in den einzelnen Bereichen aufgrund alternativer Annahmen, die in dem Bericht jeweils erläutert werden, ergeben.

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?

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

Der Entwurf der Bundesregierung für ein neues Förderprogramm zur „Flottenerneuerung Schwere Nutzfahrzeuge“ wurde mit den Ressorts final abgestimmt. Weitere Schritte zur Veröffentlichung des Programms wurden eingeleitet. Das Programm sieht für den Austausch alter, konventioneller Lkw der Abgasstufen Euro 0 bis Euro V/EEV durch Lkw der aktuellen Abgasstufe Euro VI einen finanziellen Zuschuss von bis zu 15 000 Euro vor und fordert den verbindlichen Einbau eines Abbiegeassistenzsystems sowie zu Zwecken der Absenkung des CO<sub>2</sub>-Emissionsniveaus die Ausstattung des Neufahrzeugs mit rollwiderstandsoptimierten Reifen der Energie-Effizienz-Klassen A oder B. Er lässt überdies den Erwerb elektro- bzw. wasserstoffbetriebener Fahrzeuge zu. Zusätzlich sollen bis zu 5 000 Euro, höchstens aber 60 Prozent der Anschaffungskosten, für sogenannte intelligente Trailer-Technologie (z. B. Technologien zur Reifen-

druckmessung oder zur digitalen Achssteuerung für Aufleger oder Anhänger oder aerodynamische Verkleidungen) abrufbar sein. Das Antragsverfahren soll dabei möglichst antragstellerfreundlich sein und sich auf eine überschaubare Anzahl an erforderlichen Nachweisen beschränken.

Nach aktueller Planung wird das Programm Mitte Januar 2021 in Kraft treten. Die abgestimmten Förderbedingungen werden zeitnah auf der Homepage des BMVI veröffentlicht.