

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Alternative Antriebe im Lkw-Verkehr

Nutzfahrzeuge sind in Deutschland seit Jahren für mehr als ein Drittel der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors verantwortlich (<https://www.bmvi.de/publikation/klimaschutz-in-zahlen-2020/>, S. 36). Dazu tragen hohe Fahrleistungen im Straßengüterverkehr, aber auch der weiterhin stark verbreitete Einsatz konventioneller Fahrzeuge mit Dieselantrieb bei. Alternative Antriebsarten, um die Emissionen zu senken, sind bislang kaum im schweren Straßengüterverkehr zu finden. Unklar ist, welche Schlussfolgerungen die Bundesregierung aus diesen Erkenntnissen mit Blick auf ihre Förderprogramme und ihre verkehrspolitischen Maßnahmen zieht, um ihr Ziel einzuhalten, dass bis zum Jahr 2030 ein Drittel der Fahrleistung direkt oder indirekt mit Strom erfolgen soll (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/gesamtkonzept-klimafreundliche-nutzfahrzeuge.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Lkw sind derzeit in Deutschland zugelassen, und wie verteilen sie sich auf die verschiedenen Antriebsarten?
2. Wie viele Sattelzugmaschinen sind derzeit in Deutschland zugelassen, und wie verteilen sie sich auf die verschiedenen Antriebsarten?
3. Von welcher Anzahl und Verteilung geht die Bundesregierung für die Jahre 2025 und 2030 bei Lkw und Sattelzugmaschinen jeweils aus?
4. Welchen Beitrag zu den Klimaschutzzielen im Verkehr wird der im Jahr 2030 erwartete Bestand an Lkw und Sattelzugmaschinen mit alternativen Antrieben nach Schätzung der Bundesregierung leisten?
5. Wie viele Lkw wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland jeweils neu zugelassen (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
6. Wie viele Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland jeweils neu zugelassen (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
7. Welches durchschnittliche Alter haben in Deutschland zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen derzeit jeweils?
8. Welches durchschnittliche Alter haben in Deutschland zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen derzeit jeweils zum Zeitpunkt ihrer Außerbetriebnahme?

9. Wie viele der außer Betrieb genommenen Lkw und Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren jeweils aus Deutschland exportiert (bitte nach Jahren und separat nach Gebrauchts- und Altfahrzeugen aufschlüsseln), und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur weiteren Verwendung dieser Fahrzeuge im Ausland?
10. Welche Erkenntnisse und Erhebungen hat die Bundesregierung dazu, was mit den übrigen außer Betrieb genommenen Lkw und Sattelzugmaschinen geschieht, wenn diese nicht unmittelbar exportiert oder in Deutschland verschrottet werden?
11. Wie hat sich die Zahl der Fahrten von in Deutschland zugelassenen Lkw und Sattelzugmaschinen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
12. Wie viele Fahrten mit Lkw und Sattelzugmaschinen sind nach Kenntnis der Bundesregierung kürzer als 50 km, zwischen 50 und 100 km, zwischen 100 und 200 km, zwischen 200 und 300 km, zwischen 300 und 400 km, zwischen 400 und 500 km, zwischen 500 und 1000 km, sowie über 1000 km lang?
13. Wie hat sich die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern von in Deutschland zugelassenen Lkw und Sattelzugmaschinen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
14. Wie hat sich der Modal Split im schweren Güterverkehr in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Verkehrsträgern aufschlüsseln)?
15. Inwiefern befürwortet die Bundesregierung eine Verschärfung der Flottengrenzwerte für neue Lkw auf europäischer Ebene und für welche konkreten Verbesserungen wird sie sich in diesem Zusammenhang einsetzen?
16. Welchen Stand haben die Gespräche zwischen der EU-Kommission und der Bundesregierung zur Frage der Vereinbarkeit der über das Jahr 2020 hinaus verlängerten Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge mit dem EU-Recht?
17. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge unmittelbar zu beenden und so mögliche Schadensersatzansprüche zu begrenzen, da diese Befreiung laut EU-Kommission nicht mit dem EU-Recht vereinbar ist?
18. Wie viele Lkw mit alternativen Antrieben waren in den Jahren 2019 und 2020 jeweils von der Lkw-Maut befreit (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
19. Wie viele Lkw mit alternativen Antrieben sind im Jahr 2021 von der Lkw-Maut befreit und wie viele Anträge auf Mautbefreiung wurden noch nicht bearbeitet (bitte nach Antriebsarten aufschlüsseln)?
20. Wie hoch fallen die Mautmindereinnahmen in den Jahren 2019-2023 aufgrund der Mautbefreiung von Lkw mit alternativen Antrieben nach Schätzung der Bundesregierung aus (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
21. Welche Berechnungen oder Schätzungen zu den jährlichen Mautmindereinnahmen durch Mautbefreiungen für Lkw mit alternativen Antrieben hatte die Bundesregierung im Rahmen der Beratungen zum achten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und im Rahmen der Beratungen zum Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften jeweils erstellt?

22. Wie hoch fallen die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen von schweren Lkw (ab 12 Tonnen) mit Gasantrieb in Gramm pro Tonnenkilometern nach Kenntnis der Bundesregierung aus und wie schneidet der Schienengüterverkehr im Vergleich dazu ab?
23. Wie viele öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen für Lkw und Sattelzugmaschinen sind derzeit in Deutschland in Betrieb?
24. Wie viele öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen für Lkw und Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland in Betrieb genommen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
25. Wie viele weitere öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen für Lkw und Sattelzugmaschinen befinden sich derzeit in Deutschland im Bau bzw. in einer konkreten standortspezifischen Planungsphase und bis wann sollen diese Wasserstofftankstellen errichtet werden?
26. Wie viele öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen sind aus Sicht der Bundesregierung zur Versorgung des von ihr für die Jahre 2025 und 2030 erwarteten Bestands an für Lkw und Sattelzugmaschinen jeweils nötig?
27. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestationen für Lkw und Sattelzugmaschinen sind derzeit in Deutschland in Betrieb?
28. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestationen für Lkw und Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland in Betrieb genommen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
29. Wie viele weitere öffentlich zugängliche Ladestationen für Lkw und Sattelzugmaschinen befinden sich derzeit in Deutschland im Bau bzw. in einer konkreten standortspezifischen Planungsphase, und bis wann sollen diese Ladestationen errichtet werden?
30. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestationen sind aus Sicht der Bundesregierung zur Versorgung des von ihr für die Jahre 2025 und 2030 erwarteten Bestands an für Lkw und Sattelzugmaschinen jeweils nötig?
31. Für wie viele Lkw und Sattelzugmaschinen wurden im Rahmen der „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ Zuschüsse abgerufen (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
32. Wie hoch fielen die abgerufenen Mittel aus (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
33. Welche Änderungen gegenüber der ausgelaufenen „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ sind bei dem geplanten Nachfolgeprogramm dieser Förderrichtlinie vorgesehen (https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/EEN/een_node.html)?
34. An welchem Tag hat die Bundesregierung dieses Nachfolgeprogramm formal und in Gänze bei der EU-Kommission notifiziert und wann kann es nach Einschätzung der Bundesregierung in Kraft treten?
35. Für viele neue Lkw und neue Sattelzugmaschinen wurden im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte“ Zuschüsse bewilligt (bitte nach Antriebsarten der Neufahrzeuge aufschlüsseln) (https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Flottenerneuerung/Flottenerneuerung_node.html?jssessionid=A5AB2EC769EE610A840882377613F99A.live21322)?

36. Wie verteilt sich die Anzahl der erfolgten oder geplanten Verschrottungen der Bestandsfahrzeuge als Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Förderung auf die einzelnen Schadstoffklassen?
37. Wie viele Altfahrzeuge wurden bislang verschrottet?
38. Wie viele Altfahrzeuge wurden noch nicht verschrottet, obwohl das Neufahrzeug bereits zugelassen wurde?
39. In wie vielen Fällen wurde bzw. wird ein Altfahrzeug der Schadstoffklasse V oder EEV verschrottet und ein Neufahrzeug mit Dieselantrieb erworben (bitte nach Schadstoffklassen der Altfahrzeuge aufschlüsseln)?
40. Wie hoch fallen die abgerufenen Mittel aus dieser Förderrichtlinie bislang aus (bitte einmal nach Schadstoffklassen der Altfahrzeuge und einmal nach Schadstoffklassen der Neufahrzeuge aufschlüsseln)?
41. Welche im Beschluss zum 4. Spitzengespräch der Konzertierten Aktion Mobilität geforderten „bestimmte[n] Umweltvorteile“ müssen die Neufahrzeuge mit konventionellen Antrieben zusätzlich zur Tatsache, dass es sich um Neufahrzeuge der aktuellen Abgasstufe Euro VI handelt, aufweisen, um eine Förderung zu erhalten (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/4-spitzengespraech-der-konzertierten-aktion-mobilitaet-transformation-unterstuetzen-wertschoepfungsketten-staerken--1815818>)?
42. Inwiefern wurde in diesem Zusammenhang das im Beschluss genannte Beispiel umgesetzt, dass das Neufahrzeug „niedrige CO₂-Emissionen“ als zusätzlichen Umweltvorteil gegenüber anderen Neufahrzeugen mit konventionellen Antrieben aufweisen muss?
43. Auf welche Weise wurde die Maßgabe aus dem Beschluss zum 4. Spitzengespräch der Konzertierten Aktion Mobilität umgesetzt, in diesem Förderprogramm als „besonderen Anreiz zum Umstieg auf alternative Antriebe [...] Elektro- und Wasserstoffantriebe stärker [zu] fördern als konventionelle Antriebe“?
44. Wie viel Prozent der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr wird vor dem Hintergrund der Zielstellung der Bundesregierung bereits heute elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht?
45. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur bereits unternommen, damit „die praktische Einsetzbarkeit in realen logistischen Prozessen erprobt“ wird, welche „Innovationscluster“ mit welchen Akteuren, Maßnahmen und Zielen wurden bereits gebildet, und welche Ergebnisse gibt es bislang?
46. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur mit Blick auf die verschiedenen Antriebstechnologien bereits unternommen, damit „ausstehende Entwicklungsschritte gegangen“ werden, welche „Technologieprojekte“ mit welchen Akteuren, Maßnahmen und Zielen wurden bereits gebildet, und welche Ergebnisse gibt es bislang?
47. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur mit Blick auf die verschiedenen Antriebstechnologien bereits unternommen, damit „Standards gesetzt“ werden, welche Standards und Normen sind betroffen, welche Standards und Normen wurden bereits festgelegt, und welche Akteure und Gremien wurden dabei eingebunden?

48. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur mit Blick auf die verschiedenen Antriebstechnologien bereits unternommen, damit „konkrete Pläne für einen flächendeckenden Aufbau der erforderlichen Infrastruktur erarbeitet“ werden, wie weit fortgeschritten sind diese Pläne, durch wen werden sie erstellt, und wann sollen sie abgeschlossen und veröffentlicht werden?
49. Welche „Nutzungsszenarien (Use Cases)“ wurden in diesem Zusammenhang wie angekündigt „bis zum Sommer 2021“ identifiziert?
50. Welche der angekündigten Gespräche „mit den EU-Mitgliedstaaten und insbesondere mit unseren Nachbarländern“ wurden bereits geführt und inwiefern ist es gelungen, „einen koordinierten europaweiten Infrastrukturausbau anzuregen“?
51. Ist der Zeitplan, ab Ende 2023 die „Roll-out-Phase“ zu beginnen, weiterhin aktuell und wenn nein, welche Verzögerungen bestehen, und wie lauten die Gründe dafür?
52. Wann wurde der „übergeordnete Rat auf Ebene hochrangiger Entscheidungsträger“ eingesetzt, wer ist Mitglied dieses Rates, wie viele Sitzungen (bitte mit Angabe der Daten) hat es bislang gegeben, und welche Ergebnisse hat der Rat bislang hervorgebracht?
53. Wann wurden die „temporäre[n] Ad-hoc-Task-Forces“ jeweils eingesetzt, welche Themen bearbeiten sie jeweils, wer ist jeweils Mitglied dieser Task-Forces, wie viele Sitzungen (bitte mit Angabe der Daten) hat es bislang jeweils gegeben, und welche Ergebnisse haben sie bislang jeweils hervorgebracht?
54. Wie hoch wären die rechnerischen Steuermehreinnahmen, die sich bei einer Besteuerung des als Kraftstoff in Straßenfahrzeugen genutzten Erdgases (CNG/LNG) mit dem regulären Energiesteuersatz gemäß § 2 Absatz 1 Energiesteuergesetz ergeben, in den Jahren 2017 bis 2020 ausgefallen (bitte nach Jahren und möglichst nach Fahrzeugarten aufschlüsseln)?

Berlin, den 22. Juni 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

