

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Unterstützung der Transformation in der Transport- und Logistikbranche

Für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor ist die Dekarbonisierung der Transport- und Logistikbranche nach Ansicht der Fragesteller ein zentraler Faktor. Für Unternehmen und Beschäftigte ist der Prozess nach Auffassung der Fragesteller eine große Herausforderung, verbunden mit hohen Investitionen in einem aktuell schwierigen, wirtschaftlichen Umfeld. Aufgabe der Politik ist es nach Ansicht der Fragesteller, die zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu nutzen, um den Transformationsprozess zu lenken und die Branche zu unterstützen.

Die Bundesregierung hat im April 2023 den Referentenentwurf für einen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften veröffentlicht (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-dritten-gesetzes-aenderung-mautrechtlicher-vorschriften.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-dritten-gesetzes-aenderung-mautrechtlicher-vorschriften.pdf?__blob=publicationFile)). Mit dem Gesetz soll eine CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut eingeführt werden. Laut Entwurf wird sich die Höhe der Maut damit insgesamt in etwa verdoppeln. Kritisch ist aus Sicht der Fragesteller neben dieser starken Erhöhung insbesondere der Zeitpunkt der geplanten Einführung zum 1. Dezember 2023. In Gesprächen mit Lkw-Herstellern und Transportunternehmen wurde deutlich, dass marktreife Alternativen zum Diesel-Lkw, insbesondere im Segment Fernverkehr, erst ab 2025 in Serienproduktion gehen werden. Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge oder eine Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Fahrzeuge wird Ende 2023 in Deutschland nicht vorhanden sein. Der Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 hat den Aufbau von „Infrastruktur-Grundnetze[n] für batterieelektrische und Wasserstoff-Lkw“ zum Gegenstand (vgl. www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschlusse/20230328_Koalitionsausschuss.pdf); allerdings sollen die ersten Ausschreibungen erst im dritten Quartal 2023 starten und das Netz erst 2025 zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund ist die im Referentenentwurf für einen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften postulierte Lenkungswirkung der Lkw-Maut hin zu klimafreundlichen Antrieben bis 2025 aus Sicht der Fragesteller fragwürdig.

Mit dem Förderprogramm nach der „Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybrid-elektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)“ (Richtlinie KsNI – vgl. www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/KsNI/KsNI_RiLi.html) unterstützt die Bundesregierung Unternehmen bei der Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge. Nach Berichten von Verbänden und Unternehmen sind die Förderverfahren sehr langwierig und wenig transparent. Das

Programm sei außerdem bereits jetzt überzeichnet. In zwei Jahren wurden lediglich zwei Förderaufrufe veröffentlicht. Das ist nach Ansicht der Fragesteller zu wenig, um den Markthochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge wirksam zu unterstützen.

Die Zukunft eines bereits vorhandenen und erprobten Instruments zur CO₂-Einsparung ist dagegen weiter offen: die Ausweitung des Streckennetzes für den Lang-Lkw. Ein Entwurf der angekündigten Elften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LkwÜberlStVAusnV) liegt noch nicht vor. Für Unsicherheit sorgt nach Auffassung der Fragesteller insbesondere das Auslaufen der Sonderregelung für den sogenannten verlängerten Sattelaufleger (Lang-Lkw Typ 1) zum Ende des Jahres 2023. Nach Ansicht der Fragesteller muss die Bundesregierung klarstellen, ob eine Fortsetzung der Sonderregelung geplant ist, um Planungssicherheit für die betroffenen Unternehmen zu gewährleisten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie werden die Mehreinnahmen des Bundes aus der Einführung der CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut auf die Verkehrsträger verteilt (bitte nach Verkehrsträgern einzeln aufschlüsseln)?
2. Wie werden die Mehreinnahmen aus der Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auf die Verkehrsträger verteilt?
3. Wie will die Bundesregierung den Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur sowie von Wasserstoff-Tankinfrastruktur für Nutzfahrzeuge an Depots, Betriebshöfen und weiteren Hubs in logistischen Ketten unterstützen?
4. Welchen Mittelansatz plant die Bundesregierung zur Erweiterung der „Lkw-Förderung („Umweltbonus Lkw“)“?
5. Wann startet die von der Bundesregierung angekündigte Förderung „Effizienzmaßnahmen Trailer“?
6. In welcher Höhe werden Haushaltsmittel für die von der Bundesregierung angekündigte Förderung „Effizienzmaßnahmen Trailer“ eingeplant?
7. Welche serienreifen Alternativen zum Diesel-Lkw stehen nach Kenntnis der Bundesregierung zur geplanten Einführung der CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut zum 1. Dezember 2023 für Transportunternehmen im Fernverkehr zur Verfügung?
8. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Kraftstoff „Bio-LNG“ im Straßengüterverkehr bei?
9. Wie wird die Bundesregierung die Nutzung klimafreundlicher Kraftstoffe, wie beispielsweise Hydrierte Pflanzenöle (Hydrogenated Vegetable Oils – HVO) und E-Diesel, in der geplanten Regulierung (Drittes Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften) berücksichtigen, und in welche der fünf Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen fallen diese Fahrzeuge?
10. Wie plant die Bundesregierung, Gas-Lkw, die nachweislich mit Bio-LNG fahren, künftig im Kontext der Einführung der CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut zu behandeln, und in welche der fünf Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen fallen diese Fahrzeuge?
11. Welche Fahrzeuge erfüllen aktuell die Voraussetzungen für die Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen zwei bis fünf (bitte nach die Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse aufschlüsseln)?

12. Wie plant die Bundesregierung, die Doppelbelastung der Transportbranche durch den Kohlenstoffdioxid-Preis auszuschließen (vgl. Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 38)?
 - a) Wann plant die Bundesregierung die Umsetzung dieser Entlastungsmaßnahme?
 - b) Wird diese Regelung in das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften aufgenommen?
13. Wie ist der Zeitplan der Bundesregierung im Gesetzgebungsverfahren für das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften?
 - a) Wann ist der Kabinettttermin?
 - b) Wann wird das Gesetz dem Deutschen Bundestag zugeleitet?
14. Plant die Bundesregierung, den Turnus der Förderaufrufe zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI (Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) zu erhöhen?
15. Wann startet der nächste Förderaufruf zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI?
16. Plant die Bundesregierung, die Haushaltsmittel für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI langfristig zu erhöhen?
17. Wie lange dauert ein Förderverfahren nach der Richtlinie KsNI durchschnittlich von der Antragstellung bis zur Genehmigung und dann bis zur Auszahlung?
18. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die Bearbeitungszeiten der Förderbescheide für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI zu verkürzen?
19. Wie viele Anträge nach der Richtlinie KsNI wurden 2021 und 2022 und im ersten Quartal 2023 vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bzw. Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) genehmigt?
20. Für wie viele genehmigte Anträge nach der Richtlinie KsNI wurden 2021 und 2022 und im ersten Quartal 2023 Fördermittel in welcher Höhe ausbezahlt (bitte einzeln auflisten)?
21. Werden die Angaben der Antragsteller für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI, insbesondere die Angaben zur erwarteten Fahrleistung der geförderten Fahrzeuge, geprüft, wenn ja wie, wenn nein, warum nicht?
22. Wie viele Anträge beinhalten nur die Förderung von Fahrzeugen?
23. Wie viele Anträge beinhalten die Förderung von Fahrzeugen und dazugehöriger Infrastruktur?
24. Wie viele Anträge wurden im Sonderaufruf zur Förderung von klimaschonenden Sonderfahrzeugen und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (Juni 2022) gestellt und bewilligt (bitte getrennt nach Anträgen ausschließlich für Fahrzeuge und Anträgen für Fahrzeuge und Infrastruktur auflisten)?
25. Wie verteilen sich die bisher geförderten Unternehmen nach Branchen und Unternehmensgröße?
26. Wann wird die von der Bundesregierung angekündigte „Elfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“ (LkwÜberlStVAusV) in Kraft treten?

27. Wie plant die Bundesregierung, den anhaltenden Konflikt zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) zum Einsatz des Lang-Lkws zu lösen?
28. Plant die Bundesregierung, die bis zum 31. Dezember 2023 befristete Sonderregelung für den sogenannten verlängerten Sattelaufleger (Lang-Lkw Typ 1) zu verlängern, und falls ja, wann wird eine Entscheidung dazu getroffen, falls nein, warum nicht?
29. Welche Vorbereitungen (beispielsweise Bußgeldvorschriften) trifft die Bundesregierung für den Fall, dass Transportunternehmen den verlängerten Sattelaufleger auch nach dem Auslaufen der befristeten Zulassung weiterhin nutzen?
30. Welche Regelungen gelten dann für den Versicherungsschutz dieser Fahrzeuge?
31. Wie viele Fördermittel des Bundes wurden für die Anschaffung von verlängerten Sattelauflegern in den Jahren 2021, 2022 und 2023 bewilligt und ausgezahlt (bitte nach Förderprogramm und Jahr aufschlüsseln)?
32. Plant die Bundesregierung, die Förderung für die Anschaffung von verlängerten Sattelauflegern fortzusetzen, wenn ja, welche Mittel sind hierfür vorgesehen (bitte nach Jahr aufschlüsseln), und falls nein, warum nicht?
33. Zu welchem Ergebnis ist die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit des Lang-Lkw Typ 1 gekommen?
34. Wie bewertet die Bundesregierung den Lang-Lkw hinsichtlich seines Potentials zur Einsparung von CO₂-Emissionen?
35. Wie bewertet die Bundesregierung den Lang-Lkw hinsichtlich seines Potentials als Maßnahme zur Bekämpfung des Fachkräftemangels bei Berufskraftfahrern?
36. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit eines grenzüberschreitenden Einsatzes von Lang-Lkw in Europa?
37. Wie viele gebietsfremde Transportunternehmen setzen verlängerte Sattelaufleger in Deutschland ein?
38. Wie viele Unternehmen führen mit verlängerten Sattelauflegern Kabotage-Transporte durch, und wie viele Fahrzeuge sind hier eingesetzt?
39. Wie viele Unternehmen führen mit verlängerten Sattelauflegern Transitverkehre durch, und wie viele Fahrzeuge sind hier eingesetzt?

Berlin, den 15. Juni 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion