

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Null-Emissions-Ziel für Stadtbusse

Die Europäische Kommission hat am 14. Februar 2023 die Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschlagen, die ab dem Jahr 2030 gelten sollen (vgl. [germany.representation.ec.europa.eu/news/kommissions-vorschlag-neue-co2-standards-fur-lkw-emissionsfreie-stadtbusse-ab-2030-2023-02-14_de](https://www.germany.representation.ec.europa.eu/news/kommissions-vorschlag-neue-co2-standards-fur-lkw-emissionsfreie-stadtbusse-ab-2030-2023-02-14_de)). Dabei geht es um eine schrittweise Einführung strengerer CO₂-Emissionsnormen (bezogen auf den Stand von 2019): Ab dem Jahr 2030 sollen Lkw 45 Prozent weniger Kohlendioxid ausstoßen, 65 Prozent weniger bis zum Jahr 2035 und 90 Prozent weniger bis zum Jahr 2040 (vgl. [germany.representation.ec.europa.eu/news/kommissions-vorschlag-neue-co2-standards-fur-lkw-emissionsfreie-stadtbusse-ab-2030-2023-02-14_de](https://www.germany.representation.ec.europa.eu/news/kommissions-vorschlag-neue-co2-standards-fur-lkw-emissionsfreie-stadtbusse-ab-2030-2023-02-14_de)). Von den CO₂-Minderungsvorschriften sollen Müllwagen, Fahrzeuge, die in Bergbau, Forst- und Landwirtschaft eingesetzt werden, sowie Lkw von Polizei, Zivilschutz, Feuerwehr, Militär, Schienen- und Straßenbaufahrzeuge und Krankenwagen ausgenommen werden. Allerdings schlägt die EU-Kommission ein Null-Emissionsziel für Stadtbusse vor, die ab dem Jahr 2030 zugelassen werden. Aus Sicht der Fragesteller ist nicht nur das Null-Emissions-Ziel kritisch, sondern auch der Zeitplan.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie positioniert sich die Bundesregierung auf EU-Ebene zu dem Vorschlag der Europäischen Kommission zu den CO₂-Emissionszielen für schwere Nutzfahrzeuge?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Null-Emissions-Ziel für Stadtbusse ab 2030 und wie positioniert sich die Bundesregierung auf EU-Ebene zu dem Null-Emissionsziel?
3. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Erreichbarkeit des Null-Emissionsziels für regionale Busse, Schnellbusse mit hohen täglichen Laufleistungen außerorts und Bussen, die im sogenannten freigestellten Schülerverkehr eingesetzt sind?
4. Hält die Bundesregierung den ambitionierten Zeitplan für die CO₂-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge der EU-Kommission in der gesamten EU für realistisch und umsetzbar, und wenn nein, für welchen Zeitplan setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene stattdessen ein?
5. Welches Potenzial haben nach Ansicht der Bundesregierung synthetische Kraftstoffe im Hinblick auf die CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge?

6. Wird das Potenzial synthetischer Kraftstoffe im Hinblick auf die CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge von der EU-Kommission nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend berücksichtigt, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, was unternimmt die Bundesregierung auf EU-Ebene, damit das Potenzial berücksichtigt wird?
7. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz für schwere Nutzfahrzeuge?
8. Plant die Bundesregierung mit dem Gesetzentwurf zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes die Reduktion der aktuell als „sauber“ geltenden Antriebstechnologien für schwere Nutzfahrzeuge, und wenn nein, warum nicht?
9. Welche Dieselmotoren können nach Inkrafttreten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes noch genutzt werden?
10. Welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich der Sorgen der ÖPNV-Branche (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr), wonach ein Verbot von synthetischen Kraftstoffen der erneuten Verwendung von Dieselmotoren für die komplette Flotte Vorschub leisten würde?
11. Teilt die Bundesregierung die Sorge der ÖPNV-Branche, dass es nach dem Inkrafttreten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes und der damit einhergehenden rechtlichen Verbriefung von HVO aus Pflanzenölanlagen als einzig (halbwegs) verfügbaren Dieselmotorkraftstoff zu einer Monopolisierung und somit zu einer eklatanten Preissteigerung kommen kann, und wenn nein, warum nicht, und wie kann dies verhindert werden?
12. Ist nach Ansicht der Bundesregierung eine ausreichende Finanzierung des Null-Emissionsziels für Stadtbusse in Deutschland gewährleistet, wenn ja, wie sieht diese Finanzierung aus, und wenn nein, warum nicht?
13. Sind zur Finanzierung des Null-Emissionsziels für Stadtbusse in Deutschland weitere Förderprogramme geplant, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
14. Mit welchen Kosten im Hinblick auf das Null-Emissionsziel rechnet die Bundesregierung für Bund, Länder und Kommunen bis zum Jahr 2030 (bitte jeweils einzeln nach Jahren und unter Angabe der Kostenaufstellung darstellen)?
15. Mit welchen Preissteigerungen im ÖPNV rechnet die Bundesregierung angesichts der Emissionsvorgaben (bitte nach kurz-, mittel- und langfristigen Prognosen für Preissteigerungen im ÖPNV aufschlüsseln)?
16. Was wurde von der Bundesregierung bisher unternommen, damit die nötige Infrastruktur für Elektro-Stadtbusse zur Verfügung steht?
 - a) Wie viele Flächen wurden im Jahr 2022 für die Verkehrsbetriebe zur Verfügung gestellt?
 - b) Wie viele Flächen werden im Jahr 2023 für die Verkehrsbetriebe zur Verfügung gestellt?
 - c) Mit welchem Flächenbedarf rechnet die Bundesregierung angesichts des Null-Emissionsziels für Stadtbusse in den einzelnen Bundesländern bis 2030 (bitte einzeln nach Ländern auflisten)?
17. Vor welche Herausforderungen stellt das aktuelle Null-Emissionsziel für Stadtbusse in der EU Deutschland, und wie geht die Bundesregierung mit diesen Herausforderungen um?
18. Lehnt die Bundesregierung ein Verbrenner-Verbot für Lkw auf EU-Ebene ab?

19. Welche Informationen hat die Bundesregierung darüber, ob es in den kommenden Jahren ein ausreichendes Angebot an Lkw geben wird, um die Ziele der EU-Kommission zu erreichen?
20. Wie ist nach Erkenntnissen der Bundesregierung der aktuelle Stand des Netzes von Elektrolade- und Wasserstofftankstellen in Deutschland und in der EU?
21. Wie viele neue Tankstellen werden pro Jahr in Deutschland benötigt?
22. Wie viele Tankstellen wurden nach Erkenntnissen der Bundesregierung im Jahr 2022 in Deutschland und in der EU gebaut?
23. Wie viele Tankstellen sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung für das Jahr 2023 in Deutschland in Planung?

Berlin, den 15. Juni 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

