

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/7285 –

Unterstützung der Transformation in der Transport- und Logistikbranche

Vorbemerkung der Fragesteller

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). 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/Beschluesse/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 Hybri-

delektrofahrzeuge 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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf der Bundesregierung für ein Drittes Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften sieht vor, dass das dem Bund nach anteiliger Berücksichtigung der in § 11 Absatz 1 und 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes genannten Abzüge zustehende Mautaufkommen künftig zweckgebunden zur Hälfte für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege zu verwenden ist. Die konkrete Verteilung der Mehreinnahmen ist Gegenstand des laufenden Haushaltsverfahrens.

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?

Der Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur wird über verschiedene Maßnahmen adressiert. Die Maßnahmen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge werden im Kapitel 4 des Masterplans Ladeinfrastruktur II ausführlich beschrieben. Für den Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur wird ein initiales Ladenetz ausgeschrieben. Für nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur z. B. an Betriebshöfen, Depots und Logistikhubs werden Fördermaßnahmen für Unternehmen entwickelt.

Der Aufbau von öffentlicher Wasserstofftankinfrastruktur wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) II vorangetrieben. Ein Förderaufruf für „Öffentliche Wasserstofftank-

stellen für Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr“ entlang von TEN-V-Korridoren sowie in städtischen Knoten und damit teilweise auch in Depots, Betriebshöfen und Hubs endete am 10. Mai 2023. Weitere Aufrufe sind geplant. Hierbei werden auch bestehende Wasserstoff-Tankstellen für Pkw (700 bar) für Nutzfahrzeuge und Busse (350 bar) umgerüstet. Aus hierüber geförderten Vorhaben aus dem Wasserstoff-IPCEI („Important Project of Common European Interest“) ergibt sich die Errichtung bzw. Aufrüstung von bis zu ca. 70 Wasserstoff-Tankstellen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insgesamt sollen über 100 Wasserstoff-Tankstellen für Nutzfahrzeuge entstehen.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit einer Förderung betriebsnotwendiger Tank- und Ladeinfrastruktur an Betriebshöfen im Zusammenhang mit der Nutzfahrzeugbeschaffung auf Grundlage der Förderrichtlinie für Klimaschutzende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI).

4. Welchen Mittelansatz plant die Bundesregierung zur Erweiterung der „Lkw-Förderung („Umweltbonus Lkw“)“?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) stellt von 2023 bis zum Jahr 2026 insgesamt rund 2,2 Mrd. Euro für die Förderung der Anschaffung alternativer, klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Zusätzlich stehen bis 2026 rund 10,1 Mrd. Euro für den Aufbau oder die Erweiterung von Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw bereit.

5. Wann startet die von der Bundesregierung angekündigte Förderung „Effizienzmaßnahmen Trailer“?

Die „Richtlinie zur Förderung von Komponenten, die eine Verbesserung der Energieeffizienz bei Neufahrzeugen (Nutzfahrzeugen und Trailern) bewirken“ wird zeitnah, voraussichtlich bis Mitte Juli 2023, in Kraft treten. Die Veröffentlichung der Förderrichtlinie hängt von der vorherigen Veröffentlichung der zugrundeliegenden beihilferechtlichen Rechtsgrundlage (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO) im Amtsblatt der Europäischen Union ab, was nach hiesigen Erkenntnissen kurzfristig erfolgen soll.

6. In welcher Höhe werden Haushaltsmittel für die von der Bundesregierung angekündigte Förderung „Effizienzmaßnahmen Trailer“ eingeplant?

Die Haushaltsmittel zur Durchführung des Förderprogramms sind im Einzelplan 60 Kapitel 6092 Titel 893 11 ausgewiesen und belaufen sich für das Haushaltsjahr 2023 auf 76,8 Mio. Euro, für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 auf jeweils 90 Mio. Euro. Davon werden für eine Verpflichtungsermächtigung insgesamt 100 Mio. Euro veranschlagt (im Haushaltsjahr 2024 bis zu 55 Mio. Euro und im Haushaltsjahr 2025 bis zu 45 Mio. Euro).

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?

Auf Grundlage der Förderrichtlinie KsNI wurden Zuwendungsbescheide für insgesamt mehr als 8 820 Nutzfahrzeuge mit klimafreundlichen Antrieben ausgestellt. Bei 8 214 (93 Prozent) der Fahrzeuge handelt es sich um Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb. Bei 2 731 (36 Prozent) der geförderten

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben handelt es sich um schwere Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklasse N 3 (mehr als 12 Tonnen zGG). Die geförderten Fahrzeugmodelle zeigen bereits jetzt ein breites Marktangebot: Es wurden N3-Nutzfahrzeuge von insgesamt 37 Fahrzeugherstellern und Umrüstungsunternehmen bewilligt.

Medienberichten kann entnommen werden, dass am Markt angebotene schwere Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben den Entwicklungsstand der Serienreife zum Teil erreicht haben. Diverse Hersteller produzieren bereits in Kleinserienfertigung oder haben dies für das Jahr 2024 angekündigt.

8. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Kraftstoff „Bio-LNG“ im Straßengüterverkehr bei?

Für die Erreichung der Klimaziele im Verkehr werden aufgrund unterschiedlicher Nutzungsanforderungen im Güterverkehr verschiedene alternative Antriebstechnologien und Kraftstoffarten benötigt. Bereits seit langem unterstützt das BMDV die Erdgasmobilität durch die bis 2026 reduzierte Energiesteuer für Erdgas als Kraftstoff. Ergänzt wird dies durch die bis 2023 laufende Mautbefreiung für CNG- und LNG-Lkw. Die weiteren Maßnahmen des BMDV fokussieren auf die Steigerung der Verfügbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe, z. B. auch für Biomethan und Bio-LNG.

Die Bundesregierung forciert die Entwicklung hin zu erneuerbaren Kraftstoffen durch regulatorische Maßnahmen wie die ambitionierte Umsetzung der Treibhausgasminderungs-Quote im Bundes-Immissionsschutzgesetz, die eine schnell steigende Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe enthält. Diese wird erwartungsgemäß insbesondere durch die Bereitstellung von Biomethan aus Rest- und Abfallstoffen gedeckt werden und damit die Verfügbarkeit in den kommenden Jahren erhöhen. Um darüber hinaus auch die Produktion weiter zu beschleunigen, erarbeitet das BMDV derzeit eine Förderrichtlinie für Investitionen in Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe. Hiermit sollen auch Investitionen in die Herstellung von Biomethan aus Rest- und Abfallstoffen sowie in Verflüssigungsanlagen angereizt werden. Die entsprechende Förderrichtlinie soll vorbehaltlich des Weiteren Abstimmungsprozesses und der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln Ende 2023 veröffentlicht werden.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten-Richtlinie) stellt die europarechtliche Rechtsgrundlage für die Mauterhebung dar. Diese legt im Rahmen der CO₂-Differenzierung ausschließlich die spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs zu Grunde, nicht die zugehörige Antriebstechnologie. Das EU-Recht bietet an dieser Stelle keinen Spielraum. Eine Möglichkeit zur Begünstigung

von Fahrzeugen, die mit bestimmten Kraftstoffarten betrieben werden, konnte sich in den Verhandlungen auf EU-Ebene u. a. aufgrund der mangelnden Kontrollierbarkeit nicht durchsetzen.

Fahrzeuge, die mit klimafreundlicheren Kraftstoffen wie beispielsweise HVO und E-Diesel betrieben werden, werden somit wie alle anderen Verbrenner in Abhängigkeit von ihren CO₂-Emissionen in eine CO₂-Emissionsklasse eingeordnet. Die spezifischen CO₂-Emissionen können aus der Kundeninformationsdatei (CIF) oder der Konformitätsbescheinigung (COC) entnommen werden.

11. Welche Fahrzeuge erfüllen aktuell die Voraussetzungen für die Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen zwei bis fünf (bitte nach die Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse aufschlüsseln)?

Fahrzeuge werden in Abhängigkeit von ihren CO₂-Emissionen in eine CO₂-Emissionsklasse eingeordnet. Emissionsfreie Fahrzeuge werden in die CO₂-Emissionsklasse 5 eingeordnet und sind gemäß Artikel 3 (11) der Verordnung (EU) 2019/1242 Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen Emissionen weniger als 1 g CO₂/kWh bzw. weniger als 1 g CO₂/km beträgt.

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?

Die Fragen 12 bis 12b werden gemeinsam beantwortet.

Ziel der Bundesregierung ist es, insgesamt eine unverhältnismäßige Anlastung von CO₂-Kosten zu vermeiden. Mit der bestehenden CO₂-Bepreisung über das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) im Zusammenspiel mit der künftigen CO₂-Maut wird eine unverhältnismäßige Anlastung ausgeschlossen. Der Aufwand für die Einrichtung und den Betrieb eines Erstattungssystems erscheint unverhältnismäßig hoch und auch zeitlich kaum darstellbar. Vor diesem Hintergrund ist die Aufnahme einer entsprechenden Regelung in das dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften nicht vorgesehen.

13. Wie ist der Zeitplan der Bundesregierung im Gesetzgebungsverfahren für das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften?
 - a) Wann ist der Kabinettermin?
 - b) Wann wird das Gesetz dem Deutschen Bundestag zugeleitet?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Das Gesetz wurde am 14. Juni 2023 vom Bundeskabinett beschlossen und wird anschließend dem Deutschen Bundestag zugeleitet.

14. Plant die Bundesregierung, den Turnus der Förderaufrufe zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI (Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) zu erhöhen?

Das BMDV strebt an, das Intervall der Förderaufrufe zu erhöhen. Das hängt wesentlich vom Bearbeitungsaufwand und den Haushaltsmitteln ab.

15. Wann startet der nächste Förderaufruf zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI?

Der 3. Förderaufruf ist für das vierte Quartal 2023 geplant. Die Planung basiert im Wesentlichen auf haushälterischen Erwägungen.

16. Plant die Bundesregierung, die Haushaltsmittel für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI langfristig zu erhöhen?

Nach aktuellem Stand stellt das BMDV 2023 bis zum Jahr 2026 insgesamt rund 2,2 Mrd. Euro für die Förderung der Anschaffung alternativer, klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Zusätzlich stehen bis 2026 rund 10,1 Mrd. Euro für den Aufbau oder die Erweiterung von Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw bereit. Daraus wird die Richtlinie KsNI im erheblichen Umfang finanziert.

17. Wie lange dauert ein Förderverfahren nach der Richtlinie KsNI durchschnittlich von der Antragstellung bis zur Genehmigung und dann bis zur Auszahlung?

Die Dauer richtet sich nach dem jeweiligen Fördergegenstand sowie der Qualität der Antragstellung bzw. Vorlage der Zwischen- und Verwendungsnachweise durch die Zuwendungsempfängerin. Die Dauer von Antragsstellung bis zum Erlass des Zuwendungsbescheids beträgt im Durchschnitt 3 bis 4 Monate, beim Förderaufruf 2022 bedingt durch weitere externe Faktoren im Einzelfall bis zu ca. 8 Monaten. Die Dauer vom Erlass des Zuwendungsbescheids bis zur Auszahlung beträgt bei Machbarkeitsstudien ca. 5 Monate, im Falle der Anschaffung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen und klimaschonenden Antrieben ca. 6 bis 12 Monate und bei Tank- und Ladeinfrastruktur ca. 2 Jahre. Mitentscheidend sind hier z. B. Lieferfristen.

18. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die Bearbeitungszeiten der Förderbescheide für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI zu verkürzen?

Effizienzsteigerungen bei der Antragsbearbeitung durch die Bewilligungsbehörde sollen insbesondere durch die standardisierte Abfrage von Antragsdaten und Informationen erzielt werden. Außerdem werden bei der Bewilligungsbehörde für die Antragsprüfung stetig personelle Kapazitäten aufgebaut.

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?

	2021	2022	Q1/2023
Anzahl bewilligter Anträge	43	523	872

20. Für wie viele genehmigte Anträge nach der Richtlinie KsNI wurden 2021 und 2022 und im ersten Quartal 2023 Fördermittel in welcher Höhe ausgezahlt (bitte einzeln auflisten)?

Die jeweiligen Fördergegenstände haben verschiedene Bewilligungszeiträume (BWZ). Machbarkeitsstudien haben einen BWZ von sechs Monaten, die Anschaffung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen und klimaschonenden Antrieben haben 12 Monate, Tank- und Ladeinfrastruktur 24 Monate. Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt unverzüglich nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids und Prüfung des von der Zuwendungsempfängerin vorgelegten Verwendungsnachweises. Die Vorlage des Verwendungsnachweises ist erst möglich, sobald beispielsweise das Nutzfahrzeug zugelassen, bzw. die Infrastruktur in Betrieb genommen wurde.

	2021	2022	Q1/2023
Ausgezahlte Mittel			
1. Förderaufruf	-	1.148.943,12 €	6.113.612,79 Euro
2. Förderaufruf	-	-	17.852,76 Euro
Anzahl Anträge			
1. Förderaufruf	50 für 2021 und 2022		-
2. Förderaufruf	-	1	-

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?

Von den Antragstellenden sind realistische Angaben bezüglich der zu erwartenden jährlichen Fahrleistung über die Zweckbindungsfrist von vier Jahren gegenüber der Bewilligungsbehörde zu machen. Die Praxis zeigt, dass die Angabe Prognoseunsicherheiten unterliegt. Änderungen sind der Bewilligungsbehörde mitzuteilen. Die Übereinstimmung von prognostizierter und tatsächlicher Laufleistung kann von der Bewilligungsbehörde vor dem Hintergrund einer zweckentsprechenden Verwendung der Nutzfahrzeuge anlassbezogen bzw. stichprobenweise geprüft werden. Je nach Prüfergebnis kann eine (teilweise) Aufhebung des Zuwendungsbescheides und eine (anteilige) Rückforderung der Zuwendung in Betracht kommen.

22. Wie viele Anträge beinhalten nur die Förderung von Fahrzeugen?

2 257 von 3 388 Anträgen (Förderaufruf 2021 und Förderaufruf 2022) beinhalten ausschließlich die Förderung von Fahrzeugen.

23. Wie viele Anträge beinhalten die Förderung von Fahrzeugen und dazugehöriger Infrastruktur?

922 Anträge für Fahrzeuge stehen im Zusammenhang mit 1 062 Infrastruktur-Anträgen (Förderaufruf 2021 und Förderaufruf 2022). Die höhere Anzahl von Infrastruktur-Anträgen ist darauf zurückzuführen, dass die Antragsteller für Nutzfahrzeuge und Infrastruktur nicht personenidentisch sein müssen.

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)?

Sonderförderaufruf 2022	Gestellte Anträge	Bewilligte Anträge	Gestellte Anträge aussch. Nutzfahrzeuge	Bewilligte Anträge aussch. Nutzfahrzeuge
Nutzfahrzeuge	492	283	190	113
Zugehörige Infrastruktur	190	6	-	-

25. Wie verteilen sich die bisher geförderten Unternehmen nach Branchen und Unternehmensgröße?

Die im Folgenden tabellarisch dargestellten Informationen zur Branchenzugehörigkeit und Unternehmensgröße der KsNI-Zuwendungsempfänger basieren auf Selbstangaben der Unternehmen aus dem Antragsverfahren.

Branche	Anteilige Förderhöhe in Prozent
Verkehr und Lagerei	30,87 Prozent
Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	30,34 Prozent
Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen	12,26 Prozent
Wasserversorgung, Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzung	9,20 Prozent
Energieversorgung	5,93 Prozent
Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	4,61 Prozent
Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Gütern	2,59 Prozent
Baugewerbe/Bau	1,35 Prozent
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	1,27 Prozent
Land- und Forstwirtschaft	0,48 Prozent
Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	0,42 Prozent
Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	0,38 Prozent
Grundstücks- und Wohnungswesen	0,19 Prozent

Branche	Anteilige Förderhöhe in Prozent
Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen	0,08 Prozent
Gesundheits- und Sozialwesen	0,01 Prozent
Gastgewerbe/Beherberg und Gastronomie	0,01 Prozent
Exterritoriale Organisationen und Körperschaften	0,01 Prozent

Unternehmensgröße (definiert in Anlehnung an die Empfehlung (2003/361/EG) der Europäischen Kommission nach Umsatz- und Beschäftigtengrößenklassen.)	Anteilige Förderhöhe in Prozent
Großes Unternehmen	74 Prozent
Mittleres Unternehmen	15 Prozent
Kleines Unternehmen	10 Prozent
Kleinstunternehmen	1 Prozent

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?

Nach der finalen Ressortabstimmung können eine zeitnahe Unterzeichnung und das Inkrafttreten der 11. Lang-Lkw-Änderungsverordnung durch Verkündung im Bundesgesetzblatt erfolgen. Der genaue Zeitplan steht noch nicht fest.

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?

Das BMDV und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) sind in der Erörterung und im fachlichen Austausch zum Einsatz des Lang-Lkw. Inhalte der Erörterung zwischen den Bundesressorts betreffen den Kernbereich der exekutiven Eigenverantwortung.

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?
33. Zu welchem Ergebnis ist die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit des Lang-Lkw Typ 1 gekommen?

Die Fragen 28 bis 30 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Lang-Lkw Typ 1 wurden vom BMDV ausgewertet und werden mit den anderen Ressorts abgestimmt. Dieser Abstimmung kann nicht vorgegriffen werden.

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)?

Im Jahr 2021 wurden verlängerte Sattelaufleger über das Förderprogramm „Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF 3.0)“ gefördert. Es wurden rund 1,11 Mio. Euro für 253 verlängerte Sattelaufleger bewilligt und ausgezahlt. Da das Förderprogramm ENF 3.0 in 2021 endete, wurden 2022 und 2023 keine verlängerten Sattelaufleger gefördert.

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?

Derzeit plant das BMDV mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) als Bewilligungsbehörde eine Fortführung des Förderprogrammes ENF im Jahr 2023. Es wird sich jedoch um kein Flottenerneuerungsprogramm im Sinne eines Austauschprogramms handeln, sondern um ein Förderprogramm, das die Anschaffung von Komponenten an Neufahrzeugen und Trailern adressiert, deren Einsatz zu erheblich effizienterem Fahrzeugbetrieb führt und damit den Energieverbrauch mindert.

Der Start des Förderprogramms wird zeitnah, voraussichtlich bis Mitte Juli 2023, erfolgen. Die Förderhöhen werden voraussichtlich bis zu 25 Prozent der beihilfefähigen Kosten der jeweiligen Komponente betragen. Der Zuschuss ist für jede Komponente auf einen Höchstbetrag von bis zu 5 000 Euro begrenzt. Zur Höhe der Mittel wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

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 Berufskraftfahren?

Die Fragen 34 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BAST hat in einer umfangreichen Untersuchung im Rahmen des bundesweit durchgeführten großen Feldversuchs Lang-Lkw im Jahr 2016 wesentliche Erkenntnisse in Bezug auf Klimaschutz und Personalbedarf gewinnen können:

Bei gleicher Transportleistung ersetzen zwei Lang-Lkw-Fahrten drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw. Die Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse liegen in diesem Fall zwischen 15 Prozent und 25 Prozent Inwiefern durch die Kostenersparnisse beim Lang-Lkw (Einsparung eines Zugfahrzeugs inkl. Personal und geringere Kraftstoffkosten) mittel- und langfristig die Transportleistung auf der Straße gegenüber einem Vergleichsfall ohne den Einsatz von Lang-Lkw steigt, kann schwer abgeschätzt werden.

Aufgrund des größeren Transportvolumens besteht ein geringerer Personalbedarf beim Einsatz eines Lang-Lkw. Da zwei Lang-Lkw Fahrten rund drei Fahrten konventioneller Lkw ersetzen können, kann das Problem des Fachkräftemangels in der Logistik- und Transportbranche abgemildert werden.

36. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit eines grenzüberschreitenden Einsatzes von Lang-Lkw in Europa?

Aktuell sind Lang-Lkw in Übereinstimmung mit dem EU-Recht nur dann grenzüberschreitend einsetzbar, wenn zwischen den Nachbarstaaten eine völkerrechtliche Vereinbarung zum Lang-Lkw-Einsatz besteht. Derzeit besteht ein bilaterales Abkommen über den grenzüberschreitenden Verkehr von Lang-Lkw zwischen den Niederlanden und Deutschland. Die Unterzeichnung eines entsprechenden bilateralen Abkommens zwischen Dänemark und Deutschland steht kurz bevor.

Die Europäische Kommission wird voraussichtlich noch im Sommer 2023 einen Änderungsvorschlag im Rahmen des „Greening Freight Packages“ zu einer europaweiten Regelung von Lang-Lkw vorlegen.

37. Wie viele gebietsfremde Transportunternehmen setzen verlängerte Sattelaufleger in Deutschland ein?
38. Wie viele Unternehmen führen mit verlängerten Sattelaufliegern Kabotage-Transporte durch, und wie viele Fahrzeuge sind hier eingesetzt?
39. Wie viele Unternehmen führen mit verlängerten Sattelaufliegern Transitverkehre durch, und wie viele Fahrzeuge sind hier eingesetzt?

Die Fragen 37 bis 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

