

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Förderprogramme für die Umstellung von LKWs und Bussen auf klimafreundliche Antriebe

Für das Erreichen der nationalen und europäischen Klimaschutzziele ist der Verkehrssektor aus Sicht der Fragesteller entscheidend: Der Klimaschutzplan 2050 der damaligen, unionsgeführten Bundesregierung zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich bis 2030 um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken (vgl. <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1679914/48c179c7e1912bb2143f1fd9277fdfe0/2019-10-09-klimamassnahmen-data.pdf?download=1>).

Nutzfahrzeugen und Bussen kommt zum Erreichen dieser ambitionierten Ziele im Verkehrssektor dabei nach Ansicht der Fragesteller eine besondere Bedeutung zu. Dem Verband der Deutschen Automobilindustrie zufolge stoßen schwere LKWs und Busse derzeit ca. ein Drittel der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr aus (vgl. https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2023/230214_PM_Emissionsfreier-Schwerlastverkehr-braucht-dichtes-Netz-von-Elektrolade--und-Wasserstofftankstellen-sowie-Anreize-statt-Verbote). Umso wichtiger sind aus Sicht der Fragesteller Förderprogramme für die Umstellung von LKWs und Bussen auf alternative, klimaschonende Antriebe sowie die Möglichkeit, klimafreundliche Kraftstoffe zu tanken oder beizumischen. Für LKWs ist hierfür das 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 Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)“ (KsNI-Richtlinie) relevant (vgl. <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/nutzfahrzeuge-antriebe-lade-tankinfrastruktur.html>).

Laut Medienberichten sollen aber die Haushaltsmittel für die KsNI-Richtlinie zur Anschaffung von LKWs mit alternativen Antrieben gesenkt werden, weil die für das Haushaltsjahr 2024 im Klima- und Transformationsfonds (KTF) rund 556 Mio. Euro für das KsNI-Förderprogramm bereits durch die Förderbescheide aus dem vergangenen Förderaufruf gebunden sind (vgl. <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/super-gau-fuer-das-klima>).

Im Busbereich hat sich die aktuelle Bundesregierung vorgenommen, bis 2030 die Hälfte aller Stadtbusse in Deutschland zu elektrifizieren. Dazu wurde vor wenigen Monaten ein dritter Förderaufruf des Programms „Alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ gestartet.

In ihrer Antwort auf eine Schriftliche Einzelfrage hat die Bundesregierung erklärt, dass im Rahmen dieses dritten Förderaufrufs lediglich 23 Verkehrsunternehmen gefördert werden können. Umgekehrt haben bereits 140 Verkehrsunter-

nehmen eine Absage erhalten (vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/092/2009234.pdf>). Außerdem soll das Förderprogramm nach Angaben von Verbänden ab dem nächsten Jahr gekürzt werden (vgl. <https://www.omnibusrevue.de/nachrichten/management/e-bus-foerderung-bdo-warnt-vor-einem-kaahlschlag-3451915>).

Aus Sicht der Fragesteller sind langfristige, verlässliche und ausreichende Förderungen notwendig, denn ambitionierte Ziele werden nicht erreicht, wenn die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen nicht stimmen. Die aktuelle Berichterstattung führt nach Ansicht der Fragesteller zu einer großen Unsicherheit bei den Unternehmen, gerade bei mittelständischen Betrieben, die langfristige Planungsperspektiven benötigen.

Hinzu kommt die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts am 15. November 2023, wonach der Nachtragshaushalt 2021 verfassungswidrig und nichtig ist (vgl. <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html>). Dadurch reduziert sich der Umfang des KTF um 60 Mrd. Euro. Dies hat nach Ansicht der Fragesteller erheblichen Folgen für zahlreiche geplante Maßnahmen, die mithilfe des Fonds bzw. Sondervermögens finanziert werden sollten (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/sondervermoeegen-klima-und-transformationsfonds-ktf.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Nutz- und Sonderfahrzeuge mit batterie- und brennstoffzellenelektrischem Antrieb, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (Plug-in-Hybride) und umgerüstete Dieselfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland zugelassen, und welche Zielwerte hat die Bundesregierung für diese Fahrzeugtypen jeweils bezüglich Neuzulassungen im Jahr 2024 (bitte getrennt auflisten)?
2. Wie hoch ist der Anteil dieser Nutzfahrzeuge mit alternativen, klimaschonenden Antrieben in Deutschland an der Gesamtheit von leichten und schweren Nutzfahrzeugen aktuell?
3. Hält die Bundesregierung an ihrem Ziel fest, dass bis 2030 ein Drittel der Fahrleistung von Nutzfahrzeugen elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht werden soll, und wenn ja, wie will die Bundesregierung dieses Ziel erreichen?
4. Wie viele Nutzfahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen müssten jährlich als Ersatz eines Nutzfahrzeugs mit konventionellem Verbrennungsmotor neu zugelassen werden, um das Ziel von einem Drittel der Fahrleistung im Jahr 2030 zu erreichen?
5. Welche zusätzlichen Anreize plant die Bundesregierung, um dieses Ziel zu erreichen?
6. Wie ist der derzeitige Stand der Erarbeitung eines Konzepts zur Umsetzung des Masterplans für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr (vgl. Bundestagsdrucksache 20/8683)?
7. Wie viele Förderaufrufe zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI plant die Bundesregierung in den Jahren von 2024 bis 2027, und mit welchem Fördervolumen (bitte für jedes Jahr auflisten)?
8. Wie will die Bundesregierung dafür sorgen, dass die Anzahl der Förderaufrufe besser koordiniert und kommuniziert wird, um den beantragenden Unternehmen mehr Planungssicherheit einzuräumen?

9. Wann startet der nächste Förderaufruf zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI?
10. Welche Änderungen bezüglich des Förderprogramms der Richtlinie KsNI sind aktuell durch die Bundesregierung geplant (vgl. <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/ksni-foerderprogramm-vor-finanziellen-schwierigkeiten-3437769>)?
11. Was plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 für das Haushaltsjahr 2024, in dem lediglich Mittel in Höhe von 86 Mio. Euro unter dem Haushaltstitel 893 08 im KTF für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI eingeplant waren?
12. Was plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 für die Haushaltsjahre 2025, 2026, 2027 und 2028 in Bezug auf die im KTF veranschlagten Mittel für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI?
13. Sind die eingeplanten Mittel für das KsNI-Programm nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend, um den Markthochlauf schwerer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben zu gewährleisten, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
14. Plant die Bundesregierung aktuell weitere Sonderaufrufe im Rahmen des KsNI-Programms?
15. Beabsichtigt die Bundesregierung, am Umfang der Förderung für die Anschaffung eines Nutzfahrzeugs mit alternativem Antrieb im Rahmen des Förderprogramms nach der Richtlinie KsNI in Form der Übernahme von 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber einem Nutzfahrzeug mit konventionellem Antrieb auch in den Jahren von 2024 bis 2028 festzuhalten?
 - a) Wenn ja, wie viele neue Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb bzw. deren Anschaffung könnten, basierend auf dem durchschnittlichen Neupreis eines in den bisherigen Förderaufrufen geförderten Nutzfahrzeugs, entsprechend der Haushaltsplanung der Bundesregierung über das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI gefördert werden?
 - b) Wenn nein, in welchem Umfang bzw. mit welchem Anteil an den Mehrkosten beabsichtigt die Bundesregierung, zukünftig die Neuanschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben pro Fahrzeug zu unterstützen?

Wie viele Förderungen könnten dann, ausgehend vom durchschnittlichen Fahrzeugpreis in den vergangenen Förderaufrufen, realisiert werden?
16. Basierend auf dem Ziel der Bundesregierung, dass bis 2030 ein Drittel der Fahrleistung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antriebsformen zurückgelegt werden soll, in welcher Höhe wären jährlich Fördermittel erforderlich, um den Fahrzeugaustausch von Nutzfahrzeugen in der Flotte zugunsten von Nutzfahrzeugen mit alternativem Antrieb vollumfänglich zu fördern – ausgehend von den bisherigen Förderbedingungen des Förderprogramms nach der Richtlinie KsNI mit Übernahme von 80 Prozent der Mehrkosten sowie ausgehend von den bisherigen durchschnittlichen Neufahrzeugpreisen (siehe Frage 15b)?
17. Wie lange dauert ein Förderverfahren nach der Richtlinie KsNI durchschnittlich von der Antragstellung bis zur Genehmigung und dann zur Auszahlung?

18. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Bearbeitungszeiten der Förderbescheide für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI zu verkürzen (vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/088/2008894.pdf>)?
19. Wie steht die Bundesregierung im Sinne besserer Planbarkeit für die Logistikbranche zu einer Abkehr von vereinzelt Förderaufrufen zugunsten einer Verstetigung des Programms über das ganze Jahr, und im Fall einer ablehnenden Haltung, welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen eine Verstetigung?
20. Wie viele Anträge nach der Richtlinie KsNI wurden 2021, 2022 und 2023 vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bzw. dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) genehmigt?
21. Für wie viele genehmigte Anträge nach der Richtlinie KsNI wurden 2021, 2022 und 2023 Fördermittel in welcher Höhe ausgezahlt (bitte nach Jahr und Höhe der Fördermittel auflisten)?
22. Wie viele E-LKWs und Wasserstoff-LKWs wurden in den Jahren 2021, 2022 und 2023 nach der Richtlinie KsNI gefördert (bitte jeweils getrennt nach Jahren auflisten)?
23. Wie stellt sich die Verteilung der geförderten Unternehmen nach Branche und Unternehmensgröße dar (bitte dementsprechend aufschlüsseln)?
24. Für wie viele genehmigte Anträge (und in welcher Gesamthöhe) nach der Richtlinie KsNI steht die Auszahlung noch aus?
25. Wie viel Prozent der für die Jahre 2021, 2022 und 2023 insgesamt eingeplanten Haushaltsmittel für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI sind abgeflossen bzw. werden anhand der noch ausstehenden Anträge abfließen?
26. Für wie viele genehmigte Anträge nach der Richtlinie KsNI ist die Auszahlung für 2024 geplant?
27. Wie erklärt sich, dass von eingegangenen Förderanträgen zur Förderung von Wasserstofftankstellen für schwere Nutzfahrzeuge und Wasserstoffbusse nur ein Bruchteil bewilligt wurde (vgl. Bundestagsdrucksache 20/8683)?
28. In welcher Zahl werden Nutz- und Sonderfahrzeuge jeweils mit batterie- und brennstoffzellenelektrischem Antrieb und von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (Plug-in-Hybride) aktuell hergestellt und auf dem Markt angeboten?
29. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland für Nutzfahrzeuge mit alternativen, klimaschonenden Antrieben?
30. Wie will die Bundesregierung die erforderliche Tank- und Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge mit alternativen, klimaschonenden Antrieben ausbauen, und wie viele öffentliche LKW-Ladepunkte will die Bundesregierung pro Jahr bis 2030 schaffen (bitte nach Jahren einzeln aufschlüsseln)?
31. Welche Position vertritt die Bundesregierung gegenüber der Auffassung der Logistikbranche, dass mindestens 10 000 öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-LKWs notwendig sind (vgl. https://www.bgl-ev.de/wp-content/uploads/2023/11/23-11-08_Factsheet_PK_BGL_Daimler_DSLV_MAN.pdf)?

32. Plant die Bundesregierung, unter Hinzuziehung der Branche die aktuelle Mautanpassung und die KsNI-Programme in ihrer Wirksamkeit zur Förderung bzw. zur Entlastung der Branche zu evaluieren (vgl. Bundestagsdrucksache 20/8894), wenn ja, in welchem Umfang, und wann, und wenn nein, warum nicht?
33. Inwieweit plant die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der erwartbaren Einnahmerückgänge aus der Energiebesteuerung von Kraftstoffen die zukünftigen Finanzierungsbedarfe zum Erhalt und zum klimafreundlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln und zu sichern?
34. Welche Position vertritt die Bundesregierung gegenüber dem Vorschlag einiger Logistikverbände und Nutzfahrzeughersteller, einen Anteil aus den Mehreinnahmen bei der Lkw-Maut und durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz in die klimaneutrale Transformation des Straßengüterverkehrs zu überführen (vgl. <https://www.bgl-ev.de/falsche-rahmenbedingungen-verhindern-klimaneutralitaet-des-strassengueterverkehrs/>)?
35. Wie hoch ist der Anteil an Bussen mit klimafreundlichen Antrieben im Personenverkehr in Deutschland aktuell (bitte auch mit Angabe der Stückzahl jeweils nach Antrieb [Elektro-, Hybrid-, Brennstoffzellen- und Wasserstoffantrieb] und Art des Busses [Stadtbus, Überlandbus, Reisebus, Kleinbus (>8 – 16 Sitzplätze)] auflisten)?
36. Hält die Bundesregierung an ihrem Ziel fest, bis 2030 die Hälfte aller Stadtbusse in Deutschland zu elektrifizieren?
 - a) Wenn ja, wie will die Bundesregierung dieses Ziel erreichen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
37. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der EU-Kommission und der EU-Staaten, dass Busse und kleinere LKWs bis 2030 zu 85 Prozent emissionsfrei und bis 2035 zu 100 Prozent emissionsfrei sein sollen (vgl. <https://www.tagesschau.de/ausland/eu-co2-ausstss-lkw-busse-100.html>)?
38. Wie will die Bundesregierung diese Ziele angesichts der aktuellen niedrigen Anzahl an emissionsfreien Bussen und LKWs bis 2030 bzw. 2035 erreichen?
39. Wie hoch ist die Anzahl der Förderzusagen und Förderabsagen für Unternehmen im Rahmen der aktuellen dritten Förderrunde der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personenverkehr?
40. Wie viele Unternehmen sollen durch den dritten Förderaufruf durch die Bundesregierung gefördert werden?
41. Wie verteilt sich die bisherige Förderung von Bussen mit klimafreundlichen Antrieben im Personenverkehr nach Größe der Unternehmen (bitte nach Anzahl der Busse: bis 5, 5–25, 25–50, 50–100, über 100 auflisten)?
42. Inwieweit hält die Bundesregierung an ihrem Ziel fest, dass durch das Förderprogramm „in den kommenden Jahren rund 5 000 saubere Busse auf die Straße“ gebracht werden sollen?
43. Stehen die notifizierten Mittel in Höhe von 1,75 Mrd. Euro nach wie vor für diese Förderrichtlinie zur Verfügung, wenn nein, warum nicht, und wenn nein, wofür werden die Mittel stattdessen verwendet?
44. Wie hoch sind die Verpflichtungsermächtigungen für das Förderprogramm in den Jahren von 2025 bis 2027 jeweils?

45. Welche Kürzungen für die Förderung alternativer Antriebe im LKW- und im Busbereich ergeben sich durch die Kürzung des KTF um 60 Mrd. Euro infolge des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023?
46. Wie hoch wird die Förderung für klimafreundliche Busse im Jahr 2024 sein, und welche Art der Förderungen sind dafür vorgesehen?
47. Wie hoch wird die Förderung für klimafreundliche Antriebe und die dazugehörige Infrastruktur für leichte und schwere Nutzfahrzeuge im Jahr 2024 sein, und welche Art der Förderungen sind dafür vorgesehen?
48. Wie plant die Bundesregierung, mit den im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) geplanten Maßnahmen aus dem Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF; vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/sondervermoegen-klima-und-transformationsfonds-ktf.html>) nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 umzugehen (bitte für die einzelnen Maßnahmen getrennt und detailliert darstellen)?

Berlin, den 4. Dezember 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

