

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/9634 –**

#### **Förderprogramme für die Umstellung von LKWs und Bussen auf klimafreundliche Antriebe**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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-klima-massnahmen-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 CO<sub>2</sub>-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](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 Verkehrsunternehmen 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-kaahschlag-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/sondervermoegen-klima-und-transformationfonds-ktf.html>).

1. Wie viele Nutz- und Sonderfahrzeuge mit batterie- und brennstoffzellelektrischem 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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs in untenstehender Tabelle zusammen beantwortet.

Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen werden zusammengefasst dargestellt. Eine Ausweisung der umgerüsteten Fahrzeuge sowie der Oberleitungsfahrzeuge ist statistikbedingt nicht möglich. Der Datenstand entspricht dem Zeitpunkt 1. Juli 2023. Es wird darauf verwiesen, dass es sich bei rund 94 Prozent der Fahrzeuge um leichte Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklasse N1 handelt.

Im schweren Straßengüterverkehr soll bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung elektrisch erbracht werden. Zwischenziele pro Antriebsart bestehen nicht.

Antriebsart	Zugelassene Nutzfahrzeuge (Lkw und Sattelzugmaschinen) mit alternativem Antrieb	Zugelassene Nutzfahrzeuge (Lkw und Sattelzugmaschinen) gesamt	Anteile der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben
Batterieelektrisch	68.312	3.942.704	1,73 %
H2-Brennstoffzelle	92		0,002 %
Plug-In-Hybrid	517		0,01 %

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?
5. Welche zusätzlichen Anreize plant die Bundesregierung, um dieses Ziel zu erreichen?

Die Fragen 3 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält an dem Ziel fest. Zur Umsetzung dieses Ziels gehört unter anderem die Förderung der Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben, die Steuerung des Aufbaus einer mit dem Fahrzeughochlauf abgestimmten Tank- und Ladeinfrastruktur und die Schaffung eines zielgerichteten regulatorischen Umfelds, insb. Einführung einer CO<sub>2</sub>-basierten Lkw-Maut.

Mit der Richtlinie KsNI ist bislang rund 1 Mrd. Euro für die Förderung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und zugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur bewilligt worden. Die Planung und der Aufbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw ist ein Schwerpunkt im Masterplan Ladeinfrastruktur II. Die Ausschreibung eines initialen Schnellladenetzes für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge entlang des Fernverkehrsnetzes befindet sich in der Vorbereitung. Den Ausbau der öffentlichen Wasserstoffbetankungsinfrastruktur unterstützt das BMDV im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP).

Seit dem 1. Dezember 2023 gilt die CO<sub>2</sub>-Differenzierung bei der LKW-Maut, die eine wichtige Maßnahme für die Minderung der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr darstellt. Sie setzt ein Preissignal, durch das für die Güterverkehrsbranche die Nutzung von Lkw mit alternativen Antrieben – wie Batterie- und Brennstoffzellen-Lkw – kostenseitig deutlich attraktiver wird. Weitere Impulse für den Markthochlauf von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben resultieren aus der Umsetzung europäischer Vorgaben, beispielsweise der Verordnung zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, der Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), sowie dem Handel im Zusammenhang mit der Treibhausgasminderungs-Quote für Inverkehrbringer von Kraftstoffen (38. BImSchV).

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?

Die Bundesregierung verfolgt nicht das Ziel einer bestimmten absoluten Anzahl emissionsfreier Nutzfahrzeuge zu konkreten Zeitpunkten. Im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge bestehen zwischen den Fahrzeugen je nach Gewichtsklasse und Einsatzzweck sehr deutliche Unterschiede hinsichtlich der Fahrleistungen. Das Ziel „ein Drittel elektrische Fahrleistung bis 2030“ kann deshalb mit unterschiedlichen Fahrzeugmengen und zeitlichen Fahrzeughochläufen erreicht werden.

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)?

Die im Juli 2023 beschlossene Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie sieht die Entwicklung eines Masterplans für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr vor. Derzeit wird ein Umsetzungskonzept dieser Anforderung im BMDV abgestimmt.

7. Wie viele Förderaufrufe zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI plant die Bundesregierung in den Jahren von 2024 bis 2027, und mit welchen 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?

Die Fragen 7 bis 15b werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Ausstattung des Förderprogramms KsNI ab 2024 hängt von dem Inhalt des noch zu verabschiedenden Haushalts 2024 ab. Daher ist eine Beantwortung der Fragen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

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)?

Eine vollumfängliche Investitionsförderung zur Umstellung der Fahrzeugflotten auf elektrische Antriebe bis 2030 entspricht nicht dem geplanten Vorgehen der Bundesregierung. Das KsNI-Förderprogramm zielt vielmehr auf die Aktivierung eines frühen Markthochlaufs von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen ab.

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

Die Dauer für die Antragsprüfung im Rahmen der Richtlinie KsNI bis zum Erlass des Zuwendungsbescheids beträgt durchschnittlich ein bis drei Monate. Die Dauer richtet sich nach dem jeweiligen Fördergegenstand, der Qualität und dem Umfang des Antrags sowie der Antragszahlen.

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>)?

Das BMDV und die Bewilligungsbehörde, das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), haben Maßnahmen insbesondere bei der programmgestützten Antragstellung und Verarbeitung erarbeitet, die auf die Verkürzung der Antragsbearbeitungszeiten zielen.

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?

Eine Abkehr von einzelnen Förderaufrufen auf Grundlage der Richtlinie KsNI ist nicht geplant. Bei der Richtlinie handelt es sich um eine beihilferechtlich genehmigte Förderrichtlinie. Wesenskern ist die Allokation der Fördermittel in einem wettbewerblichen Verfahren. Ein unverzichtbares Element eines Wettbewerbs ist eine zeitliche Begrenzung; hier in Gestalt von Förderaufrufen.

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?

In den Jahren 2021 bis 2023 wurden insgesamt rund 1 790 Anträge bewilligt.

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)?

Für 292 bewilligte Anträge im Jahr 2021 wurden im Jahr 2022 insgesamt 1 148 943,92 Euro und im Jahr 2023 mit Stand vom 8. Dezember 2023 insgesamt 72 079 291,30 Euro ausgezahlt. Für 1 436 bewilligte Anträge im Jahre 2022/2023 wurden im Jahre 2023 insgesamt 20 032 857,30 Euro ausgezahlt. Hierbei zu beachten ist, dass es sich auch um Teilauszahlungen handeln kann. Zudem erfolgt die Auszahlung nachschüssig, d. h. erst mit Realisierung des Fördervorhabens und mit Vorlage und Prüfung eines entsprechenden Verwendungsnachweises. Es sind noch nicht alle Verwendungsnachweise aus den Förderaufrufen 2021 und 2022 eingegangen.

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)?

Die Beantwortung der Frage erfolgt in folgender Tabelle. Die dargestellten Zahlen umfassen auch Sattelzugmaschinen.

Jahr	Gesamtzahl*	Anzahl Wasserstoff-LKW	Anzahl Batterie-LKW
2021	91	50	41
2022	1.133	167	962
2023	7.119	358	6.756

\*inkl. Plug-In-Hybrid LKW.

Im Folgenden sind die Zahlen für die Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) dargestellt.

Beschaffung eBusse	1-5	6-25	26-50	51-100	>100
Großunternehmen	3	18	11	5	3
Kleine und Mittlere Unternehmen	9	8	0	0	0
Kommunale Unternehmen	3	2	2	0	0
Gesamt	15	28	13	5	3

23. Wie stellt sich die Verteilung der geförderten Unternehmen nach Branche und Unternehmensgröße dar (bitte dementsprechend aufschlüsseln)?

Die Beantwortung der Frage erfolgt in folgenden Tabellen (Angaben entsprechend der-Definition für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) nach EU-Empfehlung 2003/361).

Unternehmensgröße	Anzahl Zuwendungsempfänger	Anzahl Bewilligungen	Zuwendungsbetrag
Großes Unternehmen	462	959	Ca. 760 Mio. €
Mittleres Unternehmen	191	315	Ca. 150 Mio. €
Kleines Unternehmen	175	289	Ca. 120 Mio. €
Kleinstunternehmen	86	125	Ca. 12 Mio. €

Auswertung zum Zeitpunkt 22. November 2023.

Branche	Anzahl Zuwendungsempfänger	Anzahl Bewilligungen	Zuwendungsbetrag
Baugewerbe/Bau	88	132	Ca. 12 Mio. €
Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	7	10	Ca. 4 Mio. €
Energieversorgung	34	67	Ca. 85 Mio. €
Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	3	3	Ca. 4 Mio. €
Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen	10	16	Ca. 0,8 Mio. €
Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	65	263	Ca. 290 Mio. €
Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	33	53	Ca. 41 Mio. €
Erziehung und Unterricht	2	2	Ca. 0,1 Mio. €
Exterritoriale Organisationen und Körperschaften	2	3	Ca. 0,6 Mio. €
Gastgewerbe / Beherbergung und Gastronomie	5	7	Ca. 0,4 Mio. €
Gesundheits- und Sozialwesen	5	7	Ca. 0,2 Mio. €

Branche	Anzahl Zuwendungsempfänger	Anzahl Bewilligungen	Zuwendungsbetrag
Grundstücks- und Wohnungswesen	13	24	Ca. 3 Mio. €
Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen	111	181	Ca. 130 Mio. €
Information und Kommunikation	1	1	Ca. 0,02 Mio. €
Land- und Forstwirtschaft	14	21	Ca. 6 Mio. €
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	83	136	Ca. 10 Mio. €
Verarbeitendes Gewerbe / Herstellung von Gütern	77	113	Ca. 32 Mio. €
Verkehr und Lagerei	246	426	Ca. 348 Mio. €
Wasserversorgung, Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzung	127	223	Ca. 77 Mio. €

Auswertung zum Zeitpunkt 22. November 2023.

24. Für wie viele genehmigte Anträge (und in welcher Gesamthöhe) nach der Richtlinie KsNI steht die Auszahlung noch aus?

Für 1 434 Bewilligungen (833 Nutzfahrzeuganträge, 591 Infrastrukturanträge, 14 Machbarkeitsstudien) stehen Zuwendungen in Höhe von ca. 906,7 Mio. Euro zur Auszahlung nach Vorlage und Prüfung der Verwendungsnachweise bereit.

25. Wie viel Prozent der für die Jahre 2021, 2022 und 2023 insgesamt eingeplanten Haushaltsmittel für das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI sind abgefließen bzw. werden anhand der noch ausstehenden Anträge abfließen?

Insgesamt wurden aufgrund der Bewilligungen rund 1 Mrd. Euro an Haushaltsmitteln in den Jahren 2022 bis 2026 gebunden. Bislang sind knapp 93,3 Mio. Euro abgefließen, was einem Anteil von ca. 9 Prozent entspricht.

26. Für wie viele genehmigte Anträge nach der Richtlinie KsNI ist die Auszahlung für 2024 geplant?

Derzeit sind für insgesamt 424 Bewilligungen Haushaltsmittel im entsprechenden Umfang für 2024 gebunden worden.

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)?

Von den eingegangenen Anträgen auf Förderung von Wasserstofftankstellen auf Grundlage der Förderrichtlinie KsNI sind 39 Prozent bewilligt worden.

In den benannten Fördermaßnahmen aus der Bundestagsdrucksache 20/8683 wurden die Anträge anhand der Anforderungen in den jeweiligen Aufrufen priorisiert und entsprechend bis zur Ausschöpfung der zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel nach der Priorisierungsreihenfolge bewilligt. Dies ermöglichte die Auswahl der besten Projekte für denwendungszweck. Darüber hinaus



sind Tankstellenprojekte von der Haushaltssperre nach dem Urteil des BVerfG vom 15. November 2023 zum KTF betroffen. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 47 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über aktuelle Produktionskapazitäten der Lkw-Hersteller vor. Absatzprognosen der Lkw-Hersteller bis 2030 sind in der Publikation „Marktentwicklung klimafreundlicher Technologien im schweren Straßengüterverkehr“ der NOW GmbH im Auftrag des BMDV einsehbar. Eine Übersicht zum derzeitigen Fahrzeugangebot wird auf der Website [www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de](http://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de) bereitgestellt.

29. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland für Nutzfahrzeuge mit alternativen, klimaschonenden Antrieben?

Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es kein öffentliches Verzeichnis für bestehende Lkw-Ladepunkte. Die Standardisierung der Steckersysteme ermöglicht jedoch die Nutzung der vorhandenen Ladeinfrastruktur für verschiedene Fahrzeugtypen.

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 auflisten)?
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](https://www.bgl-ev.de/wp-content/uploads/2023/11/23-11-08_Factsheet_PK_BGL_Daimler_DSLV_MAN.pdf))?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II Maßnahmen beschlossen, um eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge aufzubauen.

Dies umfasst insbesondere den Aufbau eines initialen Schnellladenetzes für E-Lkw entlang von Fernverkehrsstrecken. Im Rahmen der Konzeptionierung des initialen Lkw-Ladenetzes werden die Vorgaben der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) beachtet. Die genaue Anzahl an Ladepunkten pro Standort wird derzeit in Zusammenarbeit von BMDV sowie der Autobahn GmbH bestimmt.

Zusätzlich zum Ausbau des E-Lkw-Ladenetzes wird derzeit an der Entwicklung eines Masterplans für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr gearbeitet. Auch bei der Konzeptionierung des Grundnetzes der Tankinfrastruktur für Nutzfahrzeuge werden die Vorgaben der AFIR zu beachten sein.

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?

Die Bundesregierung plant, das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI von einem unabhängigen Dritten evaluieren zu lassen. Abhängig von der vom Dritten gewählten Evaluierungsmethodik ist die Einbeziehung externer Akteure möglich. Zum Zeithorizont des zu vergebenden Evaluierungsauftrages sind aktuell keine Angaben möglich.

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?

Die langfristige Absicherung der Investitionen soll nicht zuletzt durch zusätzliche Mittel aus der erweiterten Lkw-Maut ab 2024 gewährleistet werden. Priorität haben der Erhalt und die Qualitätsverbesserung der bestehenden Verkehrsnetze vor Aus- und Neubauvorhaben.

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/>)?

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften wird in § 11 Absatz 3 BFStrMG die zweckgebundene Verwendung des dem Bund zustehenden Mautaufkommens neu festgelegt. Das dem Bund zustehende Mautaufkommen ist zur Hälfte zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen einschließlich der Ausgaben für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftsrichtungsgesetzes und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege zu verwenden.

Die Einnahmen aus dem Brennstoffemissionshandel fließen gemäß dem Klima- und Transformationsfondsgesetz in diesen Fonds. Durch diesen werden u. a. Förderprogramme für die Transformation der Mobilität finanziert. Insofern erfolgt bereits die Verwendung von Mitteln aus der Lkw-Maut und dem Brennstoffemissionshandel für Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr (einschließlich des Straßengüterverkehrs) und der entsprechenden Transformation. Eine weitergehende Zweckbindung wird nicht für notwendig erachtet.

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)?

Zum 1. Oktober 2023 waren nach Angaben des Kraftfahrtbundesamts in Deutschland 84 721 Kraftomnibusse (KOM, Klassen M2 und M3, inkl. Regio-

nal- und Reisebusse, Busse im ÖPNV sowie Kleinbusse) zugelassen. Auf den Bereich des ÖPNV entfallen nach Schätzungen ca. 50 000 bis 55 000 Busse. In der Gesamtzahl der KOM enthalten sind 8 839 Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, die überwiegend im ÖPNV im Einsatz sind. Davon entfallen 2 464 Fahrzeuge auf Elektro-Antriebe: 2 357 Batteriebusse (BEV), 99 Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenbusse (FCEV) und 34 Plug-In-Hybride (PHEV). Die restlichen Fahrzeuge werden der Antriebsart Hybrid mit 5 597 Fahrzeugen und Gas mit 752 Fahrzeugen zugeordnet. Im Zeitraum Januar bis Oktober 2023 wurden 1 791 KOM mit alternativen Antrieben und 642 Fahrzeuge mit reinem E-Antrieb zugelassen. Damit liegen die Neuzulassungsanteile alternativer Antriebe mittlerweile bei 41,2 Prozent bzw. 14,7 Prozent bezogen auf die reinen Elektrobusvarianten.

Bezüglich der Art der Busse liegen der Bundesregierung keine detaillierten Informationen vor. Verfügbar sind Angaben in Bezug auf Sitzplatzzahlen (siehe nachstehende Tabelle), die aber keine eindeutigen Rückschlüsse auf die jeweiligen Einsatzbereiche und -zwecke erlauben.

Anzahl Sitzplätze	KOM (gesamt)	Elektro (BEV)	Hybrid		Sonstige
			-	davon PHEV	
bis 16	1.779	58	-	-	-
17 – 31	12.296	598	710	1	3
32 – 40	20.149	712	2.254	15	92
41 – 50	29.625	474	1.445	1	4
51 – 60	14.938	16	203	6	-
61 – 70	1.987	1	3	-	1
71+	1.417	6	2	-	-
unbekannt	741	19	1	-	-
Summe	82.932	1.884	4.618	23	100

Tabelle 1: Übersicht zur Verteilung klimafreundlicher Antriebsvarianten bei Bussen (KOM) nach Anzahl der Sitzplätze (Datenstand: 1. Januar 2023).

36. Hält die Bundesregierung an ihrem Ziel fest, bis 2030 die Hälfte aller Stadtbusse in Deutschland zu elektrifizieren?
- Wenn ja, wie will die Bundesregierung dieses Ziel erreichen?
  - Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 36 bis 36b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält an der Zieldefinition laut Klimaschutzprogramm 2030 (KSP2030) fest. Unterstützt wird das Ziel durch die bisherigen Förderprogramme zur Beschaffung von Fahrzeugen und zum Aufbau notwendiger Infrastruktur sowie durch regulatorische Maßnahmen.

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>)?

Die Bundesregierung steht dem Kommissionsvorschlag über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge positiv gegenüber und unterstützt auch

die diesbezügliche Allgemeine Ausrichtung des Rats vom 16. Oktober 2023. Die von den Fragestellern hier genannten Ziele beziehen sich ausschließlich auf Stadtbusse.

38. Wie will die Bundesregierung diese Ziele angesichts der aktuellen niedrigen Anzahl an emissionsfreien Bussen und LKWs bis 2030 bzw. 2035 erreichen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/7529 verwiesen.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

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?

Die Fragen 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der dritte Förderaufruf befindet sich momentan in der Bearbeitung. Detailsagen zu Förderzu- oder -absagen können daher nicht getroffen 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)?

Die Verteilung nach Unternehmensgrößen und bewilligten Bussen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 2: Verteilung der geförderten Verkehrsunternehmen (VU) nach Unternehmensgröße und Anzahl der Busse innerhalb der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (BMDV, 2021 bis 2025).

Unternehmensgröße	1-5	6-25	26-50	51-100	>100	Gesamt
Großunternehmen (GR)	1	13	7	6	4	31
Öffentliche Institution und Unternehmen	1	15	1	3	1	21
Klein- und mittlere Unternehmen (KMU)	7	40	14	5	3	69
Gesamt	9	68	22	14	8	121

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?

Die Fragen 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das in der Frage genannte Gesamtpotenzial von 5 000 Bussen bezieht sich auf den Notifizierungsrahmen der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ des BMDV (vom 7. September 2021, Laufzeit bis 2025) i. H. v. 1,75 Mrd. Euro. Seit 2021 wurden darin vier Förderaufrufe für die Fahrzeugbeschaffung und Machbarkeitsstudien umgesetzt, womit nahezu 250 Verkehrsunternehmen unterstützt werden. Es wurden bisher Bewilligungen für etwa 4 000 Busse mit alternativen Antrieben ausgesprochen, die in den nächsten Jahren auf die Straße kommen. Ein dritter Förderaufruf für die Fahrzeugbeschaffung ist derzeit in der Bearbeitung, sodass dazu noch keine Zielanzahl genannt werden kann. Ergänzend tragen noch ca. 1 550 Fahrzeuge aus vorherigen Förderprogrammen (v.a. Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV, vom 5. März 2018 des BMWK, vormals BMUV) zum Bestand an Elektrobussen bei.

Vor Abschluss des Haushaltsverfahrens 2024 können keine weiteren Aussagen getroffen werden.

44. Wie hoch sind die Verpflichtungsermächtigungen für das Förderprogramm in den Jahren von 2025 bis 2027 jeweils?

Mit dem Haushaltsgesetz 2023 wurden Verpflichtungsermächtigungen für die „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“ für den Titel 893 09 i. H. v. insgesamt 356 Mio. Euro bis 2027 zur Verfügung gestellt. Davon entfallen 248,4 Mio. Euro auf den Zeitraum 2025 bis 2027 (50 Mio. Euro in 2025, 148,8 Mio. Euro in 2026, 49,6 Mio. Euro in 2027). Aufgrund der Haushaltssperre im Klima- und Transformationsfonds (KTF) können diese nicht vollumfänglich in Anspruch genommen werden. Zum Wirtschaftsplan 2024 des KTF und damit einhergehend zur Höhe der Verpflichtungsermächtigungen in 2024 können aktuell noch keine Aussagen getroffen werden.

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)?

Die Fragen 45 bis 48 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor Abschluss des Haushaltsverfahrens 2024 können keine konkreten Aussagen getroffen werden.



