

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Förderung klimaneutraler Nutzfahrzeuge**

Die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe schreitet aus Sicht der Fragesteller viel zu langsam voran. Nach Kenntnis der Fragesteller gibt es derzeit ca. 4 Millionen zugelassene Nutzfahrzeuge (Lkws und Sattelzugmaschinen) in Deutschland. Nur 1,73 Prozent der Fahrzeuge werden batterieelektrisch angetrieben, nur 0,002 Prozent haben eine H<sub>2</sub>-Brennstoffzelle und 0,01 Prozent einen Plug-in-Hybrid (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976). Dabei soll eigentlich bis zum Jahr 2030 ein Drittel der Fahrleistung von Nutzfahrzeugen elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht werden. Auch für Busse gibt es strenge Vorgaben zur Erreichung der Klimaneutralität, die in wenigen Jahren erreicht werden müssen (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/klimaschutz-nutzfahrzeuge-mit-alternativen-antrieben.html#:~:text=Danach%20sollen%20die%20CO2%20Emissionen,um%2031%20Prozent%20reduziert%20werden](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/klimaschutz-nutzfahrzeuge-mit-alternativen-antrieben.html#:~:text=Danach%20sollen%20die%20CO2%20Emissionen,um%2031%20Prozent%20reduziert%20werden)).

Kürzlich haben die EU-Mitgliedstaaten einem Gesetz zugestimmt, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Reisebussen und Lkws im Vergleich zum Jahr 2019 bis zum Jahr 2030 um 45 Prozent, bis zum Jahr 2035 um 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um 90 Prozent reduziert werden müssen (vgl. [www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2024/05/13/heavy-duty-vehicles-council-signs-off-on-strict-co2-emission-standards/](https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2024/05/13/heavy-duty-vehicles-council-signs-off-on-strict-co2-emission-standards/)). Ziel dieser verschärften Vorgaben ist u. a., dass der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der EU-weiten Flotte schwerer Nutzfahrzeuge erhöht wird. Der Markthochlauf für alternative Antriebe bei Lkws und Bussen kann aus Sicht der Fragesteller nicht ohne ein Mindestmaß an staatlicher Unterstützung erfolgen. Allerdings hat die aktuelle Bundesregierung infolge der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Nachtragshaushalt 2021 entschieden, zahlreiche Förderprogramme, wie zum Beispiel das KsNI-Förderprogramm (KsNI = Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur), zu streichen oder die Förderungen stark zu reduzieren und erklärt, dass vor Verabschiedung des Haushalts 2024 keine Aussagen zur weiteren Ausstattung des Förderprogramms KsNI ab 2024 getroffen werden können (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976). Da der Haushalt 2024 bereits vor mehreren Monaten verabschiedet wurde, erwarten die Fragesteller, dass die Bundesregierung die Unsicherheiten bezüglich der weiteren Förderungen für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe ausräumt.

Das Förderprogramm Energiemindernde Komponenten (EMK 2.0), das vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) durchgeführt wird, zielt darauf ab, den Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen durch den Einsatz innovativer Technologien erheblich zu senken. Gefördert werden Komponenten, die zu einem effizienteren Fahrzeugbetrieb beitragen und damit auch CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren. Am 6. Mai 2024 wurde das Antragsportal für das Förderprogramm um 9.00 Uhr beim BALM geöffnet. Innerhalb weniger Stunden war das Portal aufgrund der hohen Nachfrage überlastet. Viele Antragsteller konnten ihre Formulare nicht einreichen. Bereits um 11.40 Uhr desselben Tages wurde das Portal geschlossen, weil die verfügbaren Haushaltsmittel ausgeschöpft waren. Auch dieses Beispiel zeigt nach Auffassung der Fragesteller, wie hoch der Unterstützungsbedarf der Nutzfahrzeugbranche für den klimaneutralen Umbau ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung etwas an der Anzahl der in Deutschland zugelassenen Nutz- und Sonderfahrzeuge mit batterie- und brennstoffzellenelektrischem Antrieb, von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (Plug-in-Hybride) und umgerüsteten Dieselfahrzeugen seit dem 1. Juli 2023 verändert (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?
2. Wird die Förderung alternativer Antriebe im Lkw- und im Busbereich durch die Kürzung des Klima- und Transformationsfonds (KTF) um 60 Mrd. Euro infolge des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 reduziert oder gestoppt, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
3. Welche Schlüsse zieht 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?
4. Plant die Bundesregierung Förderaufrufe zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI für die Jahre von 2024 bis 2027, wenn ja, mit welchem Fördervolumen (bitte für jedes Jahr auflisten), und wenn nein, warum nicht?
5. Gibt es seitens der Bundesregierung Bestrebungen, die Anzahl der Förderaufrufe besser zu koordinieren, um den beantragenden Unternehmen mehr Planungssicherheit einzuräumen?
6. Wann startet der nächste Förderaufruf zum Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI?
7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Stopp des KsNI-Programms hinsichtlich der Chancen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Nutzfahrzeugsektor bis zum Jahr 2030?
8. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Planungssicherheit für Unternehmen des Straßengüterverkehrs für Investitionen in klimafreundliche Nutzfahrzeuge sowie in betriebliche Ladeinfrastruktur, nachdem vier Förderaufrufe im KsNI-Programm in Aussicht gestellt wurden, von denen später nur zwei erfolgten und bei denen aktuell unklar ist, ob es weitere geben wird?

9. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitslücke bei der Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge durch Unternehmen des Straßengüterverkehrs geschlossen werden?
10. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitslücke beim Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur durch Unternehmen des Straßengüterverkehrs geschlossen werden?
11. Wie viele Förderanträge wurden in welchem KsNI-Förderaufruf für wie viele Fahrzeuge welcher Klassen und wie viele Ladepunkte in welchem Volumen gestellt?
12. Wie ist der Mittelabfluss aus dem KsNI-Programm unterteilt nach Förderaufrufen, Fahrzeugen, Fahrzeugklassen und Ladeinfrastrukturen?
13. Wie hoch ist die durchschnittliche Förderhöhe pro Antrag unterteilt nach Förderaufrufen, Fahrzeugen, Fahrzeugklassen und Ladeinfrastrukturen?
14. Wie viele kleine, mittlere und Großunternehmen haben Förderbescheide über wie viele Fahrzeuge und welche Fahrzeugklassen erhalten?
15. Wie viele Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs, wie viele Unternehmen des Werkverkehrs und wie viele Leasinggesellschaften haben Förderbescheide über wie viele Fahrzeuge welcher Fahrzeugklassen erhalten?
16. Wann ist der letzte Bewilligungsbescheid im KsNI-Programm versandt worden, und wie lange war die durchschnittliche Bearbeitungszeit bis zur Bewilligung?
17. Wie viele Antragsteller haben ihre Förderanträge in welchen KsNI-Förderaufrufen bislang zurückgenommen, und in welchem Volumen?
18. Wie ist der aktuelle Stand zur Ausschreibung eines initialen Schnellladenetzes für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge entlang des Fernverkehrsnetzes?
19. Wie ist der aktuelle Stand zum Ausbau der öffentlichen Wasserstoffbetankungsinfrastruktur im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP)?
20. Wann ist mit der Veröffentlichung des Umsetzungskonzepts infolge der beschlossenen Entwicklung eines Masterplans für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr zu rechnen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?
21. Sind Änderungen bezüglich des Förderprogramms der Richtlinie KsNI aktuell durch die Bundesregierung geplant (vgl. [www.verkehrsrundscha.u.de/nachrichten/transport-logistik/ksni-foerderprogramm-vor-finanziellen-schwierigkeiten-3437769](http://www.verkehrsrundscha.u.de/nachrichten/transport-logistik/ksni-foerderprogramm-vor-finanziellen-schwierigkeiten-3437769)), wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
22. Reichen die Mittel für das KsNI-Programm nach Auffassung der Bundesregierung aus, um den Markthochlauf schwerer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben zu gewährleisten, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
23. Wie kann der Markthochlauf schwerer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben aus Sicht der Bundesregierung unterstützt werden?
24. Plant die Bundesregierung Maßnahmen für den Markthochlauf regenerativer Kraftstoffe zum Einsatz in Bussen und schweren Nutzfahrzeugen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

25. Plant die Bundesregierung weitere Sonderaufrufe im Rahmen des KsNI-Programms, wenn ja, welche, und wann, und wenn nein, warum nicht?
26. Beabsichtigt die Bundesregierung, sofern weitere Förderaufrufe geplant sind, 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?
27. Wie viele Förderungen können – ausgehend vom durchschnittlichen Fahrzeugpreis in den vergangenen Förderaufrufen – realisiert werden?
28. Stehen die Haushaltsmittel in Höhe von rund 1 Mrd. Euro nach wie vor für die Bewilligungen in den Jahren von 2022 bis 2026 zur Verfügung, und wenn nein, warum nicht?
29. Soll die Förderung von Wasserstofftankstellen für schwere Nutzfahrzeuge und Wasserstoffbusse weitergefördert werden, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
30. Beabsichtigt die Bundesregierung, neben der Errichtung der Infrastruktur auch den Betrieb einer H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur im Hochlauf zu fördern, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
31. Warum liegt der Bundesregierung derzeit kein öffentliches Verzeichnis für bestehende Lkw-Ladepunkte vor, und ist ein öffentliches Verzeichnis geplant, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
32. Ist die Anzahl von Lkw-Ladepunkten pro Standort, die das BMDV in Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH bestimmt, dem BMDV bekannt, wenn ja, wie sieht die Verteilung im Detail aus, und wenn nein, warum nicht?
33. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aussage der Logistikbranche, dass mindestens 10000 öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Lkws notwendig sind (vgl. [www.bgl-ev.de/falsche-rahmenbedingungen-verhindern-klimaneutralitaet-des-strassengueterverkehrs/](http://www.bgl-ev.de/falsche-rahmenbedingungen-verhindern-klimaneutralitaet-des-strassengueterverkehrs/))?
34. Ist der Bundesregierung bekannt, wann das Förderprogramm nach der Richtlinie KsNI von einem unabhängigen Dritten evaluiert werden soll, und durch wen soll diese Evaluation durchgeführt werden?
35. Plant die Bundesregierung einen erneuten Förderaufruf für die EMK-Förderung, wenn ja, wann, und mit welchem Volumen, und wenn nein, warum nicht?
36. Beabsichtigt die Bundesregierung, nach dem Förderaufruf für die EMK-Förderung die technische Infrastruktur anzupassen, damit erwartbare Anstürme auf Förderaufrufe bewältigt werden können, wenn ja, welche Maßnahmen für eine robustere Serverkapazität sind geplant, und wann werden sie umgesetzt, und wenn nein, warum nicht?

37. Wie viele Werkzeuge lagen zwischen der ersten öffentlichen Verlautbarung über den Neustart des EMK-Programms am 6. Mai 2024, der offiziellen Bekanntgabe zur Änderung der Bekanntmachung der Förderrichtlinie im Bundesanzeiger sowie dem tatsächlichen Neustart des Programms am 6. Mai 2024?
38. Wie ist der kurze Zeitraum zwischen Bekanntgabe der Änderung der Bekanntmachung der Förderrichtlinie EMK im Bundesanzeiger am 3. Mai 2024 mit der Regelung in Nummer 7.1 der Förderrichtlinie vom 11. Juli 2023 vereinbar, wonach u. a. festgeschrieben ist, dass die Bewilligungsbehörde das Datum, ab dem erstmalig Anträge nach dieser (nunmehr geänderten) Richtlinie gestellt werden können, mit einer Vorlaufzeit von mindestens zwei Wochen auf ihrer Internetseite bekanntgibt?
39. Warum wurden die Antragsformulare erst am Tag des Antragsstarts, dem 6. Mai 2024, bereitgestellt, obwohl die Änderung der Bekanntmachung der Förderrichtlinie EMK bereits am 22. April 2024 unterschrieben wurde?
40. Warum erfolgte der Neustart des EMK-Programms zeitgleich mit dem Neustart des Programms Umweltschutz und Sicherheit (US), wodurch die Serverkapazitäten bei der Antragstellung überlastet waren und Antragsteller aufgrund dessen ihre Anträge zum Teil nicht ins Portal hochladen konnten?
41. Welche Rolle spielen Förderprogramme für CO<sub>2</sub>-mindernde Komponenten am Trailer in der Strategie der Bundesregierung zur Erreichung der Klimaziele im Nutzfahrzeugsektor bis 2030?
42. Ist nach dem Erfolg des EMK-Neustarts und der schnellen Überbuchung des Programms geplant, weitere Förderaufrufe für CO<sub>2</sub>-mindernde Komponenten am Trailer zu starten?
43. Wie will die Bundesregierung der Nutzfahrzeugindustrie und den Unternehmen des Straßengüterverkehrs Planungssicherheit über weitere Förderungen von CO<sub>2</sub>-mindernde Komponenten am Trailer, von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen und betrieblicher Ladeinfrastruktur gewährleisten?
44. Wie verteilen sich die Mittel zur Förderung von klimafreundlichen Antrieben bei Bussen im Personenverkehr auf die einzelnen Antriebskategorien (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?
45. Was versteht die Bundesregierung unter der Kategorie „Großunternehmen“ bezüglich der Auflistung der Unternehmen, die eine Förderung für Busse mit klimafreundlichen Antrieben erhalten haben, und sind damit kommunale Unternehmen gemeint (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 41 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderprogramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?
46. Wie verteilt sich die bisherige Förderung von Bussen mit klimafreundlichen Antrieben im Personenverkehr nach der Größe der Unternehmen (bitte nach Anzahl der Busse: bis 5, 5 bis 25, 25 bis 50, 50 bis 100, über 100 auflisten)?
47. Was versteht die Bundesregierung bei Bussen mit klimafreundlichen Antrieben unter der Kategorie „Hybrid“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Förderpro-

gramme für die Umstellung von Lkws und Bussen auf klimafreundliche Antriebe“ auf Bundestagsdrucksache 20/9976)?

48. Inwiefern haben die Busse der Kategorie „Hybrid“ einen klimafreundlichen Antrieb?
49. Handelt es sich bei diesen Bussen nach Ansicht der Bundesregierung um einen Verbrennerantrieb, und wenn ja, inwiefern führen Busse der Kategorie „Hybrid“ zu einer Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen?  
Wie viele BEV- und FC-Busse (BEV = battery electric vehicle, FC = fuel cell) wurden in den Halbjahren der Jahre 2021, 2022 und 2023 jeweils neu zugelassen, und wenn keine zugelassen werden, warum nicht?
50. Wie viele der neu zugelassenen Busse mit klimafreundlichen Antrieben im Personenverkehr wurden gefördert?
51. Wie viele der geförderten Busse wurden jeweils durch eine Bundes- oder Landesförderung gefördert?
52. 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 Personennahverkehr?
53. Stehen im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr die notifizierten Mittel in Höhe von 1,75 Mrd. Euro nach wie vor für diese Förderrichtlinie zur Verfügung, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wofür werden die Mittel stattdessen verwendet?
54. Wie hoch sind die Verpflichtungsermächtigungen für das Förderprogramm im laufenden Jahr 2024?
55. Wie hoch wird die Förderung für klimafreundliche Busse im Jahr 2024 voraussichtlich sein, und welche Arten der Förderung sind dafür vorgesehen?
56. 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?
57. Wie plant die Bundesregierung, mit den im Geschäftsbereich des BMDV geplanten Maßnahmen aus dem Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/sondervermoegen-klima-und-transformationsfonds-ktf.html](https://www.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)?
58. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus möglichen Strafzahlungen der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Union, wenn aufgrund fehlender Förderungen klimaneutraler Busse geltende und verbindliche EU-Vorgaben zur Umstellung der Busflotten auf alternative oder emissionsfreie Antriebe nicht erfüllt werden?
59. Aus welchen Mitteln hat die Bundesregierung das Förderprogramm zur Eigenerzeugung und Nutzung von Solarstrom für Elektrofahrzeuge an Wohngebäuden finanziert?
60. Wurden für dieses Förderprogramm Mittel aus der Förderung von Bussen bzw. Lkws mit klimafreundlichen Antrieben umgeschichtet?

61. Plant die Bundesregierung, dieses Förderprogramm zur Eigenerzeugung und Nutzung von Solarstrom für Elektrofahrzeuge an Wohngebäuden fortzusetzen und den zweiten Förderaufruf im Umfang von 200 Mio. Euro auf den Weg zu bringen?

Berlin, den 18. Juni 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**

