

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/31247 –**

Alternative Antriebe im Lkw-Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Nutzfahrzeuge sind in Deutschland seit Jahren für mehr als ein Drittel der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors verantwortlich (<https://www.bmu.de/publikation/klimaschutz-in-zahlen-2020/>, S. 36). Dazu tragen hohe Fahrleistungen im Straßengüterverkehr, aber auch der weiterhin stark verbreitete Einsatz konventioneller Fahrzeuge mit Dieselantrieb bei. Alternative Antriebsarten, um die Emissionen zu senken, sind bislang kaum im schweren Straßengüterverkehr zu finden. Unklar ist, welche Schlussfolgerungen die Bundesregierung aus diesen Erkenntnissen mit Blick auf ihre Förderprogramme und ihre verkehrspolitischen Maßnahmen zieht, um ihr Ziel einzuhalten, dass bis zum Jahr 2030 ein Drittel der Fahrleistung direkt oder indirekt mit Strom erfolgen soll (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/gesamt-konzept-klimafreundliche-nutzfahrzeuge.html>).

1. Wie viele Lkw sind derzeit in Deutschland zugelassen, und wie verteilen sie sich auf die verschiedenen Antriebsarten?

Der Bestand an Lastkraftwagen inklusive leichter Nutzfahrzeuge mit weniger als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG) am 1. April 2021 unterteilt nach Kraftstoffarten kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Kraftstoffart	Anzahl
Insgesamt	3.456.927
Benzin	149.805
Diesel	3.238.260
Gas insgesamt	32.459
Elektro (BEV)	34.297
Hybrid insgesamt	1.351
darunter Plug-in	252
Sonstige	503

2. Wie viele Sattelzugmaschinen sind derzeit in Deutschland zugelassen, und wie verteilen sie sich auf die verschiedenen Antriebsarten?

Der Bestand an Sattelzugmaschinen am 1. April 2021 unterteilt nach Kraftstoffarten kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Kraftstoffart	Anzahl
Insgesamt	224.978
Benzin	62
Diesel	221.721
Gas insgesamt	2.377
Elektro (BEV)	22
Hybrid insgesamt	15
darunter Plug-in	5
Sonstige	776

3. Von welcher Anzahl und Verteilung geht die Bundesregierung für die Jahre 2025 und 2030 bei Lkw und Sattelzugmaschinen jeweils aus?

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität weist im „Werkstattbericht Antriebswechsel Nutzfahrzeuge“ (12/2020) bei einem angenommenen Technologiemix circa 7 500 Neuzulassungen von schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben ab 20 Tonnen zGG für das Jahr 2025 und knapp 40 000 Neuzulassungen für das Jahr 2030 aus. Der Bestand an schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben ab 20 Tonnen zGG im Jahr 2030 beträgt demnach etwa 110 000 Fahrzeuge (davon etwa 40 000 Fahrzeuge größer als 20 Tonnen zGG und etwa 70 000 Sattelzugmaschinen). Die entsprechenden Bestände im Jahr 2025 liegen im mittleren vierstelligen Bereich. Die Verteilung auf die Technologien ist abhängig von ihrer jeweiligen Marktdurchdringung.

4. Welchen Beitrag zu den Klimaschutzzielen im Verkehr wird der im Jahr 2030 erwartete Bestand an Lkw und Sattelzugmaschinen mit alternativen Antrieben nach Schätzung der Bundesregierung leisten?

Die Umstellung des schweren Straßengüterverkehrs auf alternative Antriebe ist wesentlich für die Erreichung des Klimaziels im Verkehrssektor. Um das Ziel zu erreichen, soll nach dem Klimaschutzprogramm 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erfolgen.

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität weist im Bericht „Wege für mehr Klimaschutz im Verkehr“ (06/2021) aus, dass durch Nutzfahrzeuge größer als 12 Tonnen zGG ein CO₂-Minderungsbeitrag von acht bis zehn Millionen Tonnen CO₂ generiert werden kann, wenn bis 2030 ein Drittel ihrer Fahrleistung elektrifiziert wird. Weitere drei bis vier Millionen Tonnen CO₂ lassen sich durch die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen kleiner als 3,5 bis zwölf Tonnen zGG erreichen. Inklusive der leichten Nutzfahrzeuge größer als 3,5 Tonnen zGG (ohne Busse) kann bis 2030 eine CO₂-Minderung von bis zu 16,5 Millionen Tonnen CO₂ erzielt werden.

5. Wie viele Lkw wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland jeweils neu zugelassen (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?

Die Anzahl an Neuzulassungen von Lastkraftwagen inklusive leichter Nutzfahrzeuge mit weniger als 3,5 Tonnen zGG in den Berichtsjahren 2016 bis 2020 unterteilt nach Kraftstoffarten ist in nachstehender Tabelle dargestellt:

Berichtsjahr	Antriebsart	Anzahl
2016	Insgesamt	295.760
	Benzin	8.395
	Diesel	283.425
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	635
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	649
	Elektro (BEV)	2.435
	Hybrid	200
	darunter Plug-in	–
	Sonstige	21
2017	Insgesamt	306.616
	Benzin	11.967
	Diesel	287.838
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	771
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	612
	Elektro (BEV)	5.292
	Hybrid	98
	darunter Plug-in	7
	Sonstige	31
2018	Insgesamt	321.971
	Benzin	16.648
	Diesel	297.017
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	1.181
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	778
	Elektro (BEV)	6.194
	Hybrid	130
	darunter Plug-in	5
	Sonstige	18
2019	Insgesamt	343.741
	Benzin	14.821
	Diesel	318.510
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	1.398
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	1.167
	Elektro (BEV)	7.170
	Hybrid	335
	darunter Plug-in	33
	Sonstige	307
2020	Insgesamt	295.370
	Benzin	8.621
	Diesel	273.179
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	1.567
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	939
	Elektro (BEV)	9.269
	Hybrid	939
	darunter Plug-in	204
	Sonstige	652

6. Wie viele Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland jeweils neu zugelassen (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?

Die Anzahl an Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen in den Berichtsjahren 2016 bis 2020 unterteilt nach Kraftstoffarten ist in nachstehender Tabelle dargestellt:

Berichtsjahr	Antriebsart	Anzahl
2016	Insgesamt	36.967
	Benzin	10
	Diesel	36.916
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	–
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	11
	Elektro (BEV)	–
	Hybrid	–
	darunter Plug-in	–
	Sonstige	30
2017	Insgesamt	37.606
	Benzin	3
	Diesel	37.530
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	–
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	48
	Elektro (BEV)	10
	Hybrid	–
	darunter Plug-in	–
	Sonstige	15
2018	Insgesamt	38.727
	Benzin	8
	Diesel	38.634
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	–
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	69
	Elektro (BEV)	2
	Hybrid	–
	darunter Plug-in	–
	Sonstige	14
2019	Insgesamt	38.624
	Benzin	9
	Diesel	37.828
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	3
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	657
	Elektro (BEV)	4
	Hybrid	6
	darunter Plug-in	4
	Sonstige	113
2020	Insgesamt	25.946
	Benzin	6
	Diesel	24.547
	Flüssiggas (LPG) (einschl. bivalent)	–
	Erdgas (CNG) (einschl. bivalent)	1.079
	Elektro (BEV)	5
	Hybrid	3
	darunter Plug-in	–
	Sonstige	306

7. Welches durchschnittliche Alter haben in Deutschland zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen derzeit jeweils?

Das Durchschnittsalter des Bestands an Lastkraftwagen inklusive leichter Nutzfahrzeuge mit weniger als 3,5 Tonnen zGG und Sattelzugmaschinen in Jahren kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Fahrzeugklasse	Durchschnittsalter in Jahren
Lastkraftwagen	8,2
Sattelzugmaschine	4,6

8. Welches durchschnittliche Alter haben in Deutschland zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen derzeit jeweils zum Zeitpunkt ihrer Außerbetriebnahme?

Das tatsächliche „Lebensalter“ und somit auch das Durchschnittsalter von außer Betrieb genommenen Fahrzeugen kann seit 2007 nicht mehr ermittelt werden, da die bisherigen „vorübergehenden Stilllegungen“ nicht mehr von den endgültigen Außerbetriebsetzungen zu trennen sind.

9. Wie viele der außer Betrieb genommenen Lkw und Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren jeweils aus Deutschland exportiert (bitte nach Jahren und separat nach Gebrauch- und Altfahrzeugen aufschlüsseln), und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur weiteren Verwendung dieser Fahrzeuge im Ausland?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

10. Welche Erkenntnisse und Erhebungen hat die Bundesregierung dazu, was mit den übrigen außer Betrieb genommenen Lkw und Sattelzugmaschinen geschieht, wenn diese nicht unmittelbar exportiert oder in Deutschland verschrottet werden?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

11. Wie hat sich die Zahl der Fahrten von in Deutschland zugelassenen Lkw und Sattelzugmaschinen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Entwicklung der Fahrten von in Deutschland zugelassenen Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast oder – bei unbekannter Nutzlast – mehr als sechs Tonnen zGG und Sattelzugmaschinen wird in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Jahr	Merkmal Fahrzeuggruppe		
	Lkw	Sattelzugmaschine	Insgesamt
	Anzahl in 1.000	Anzahl in 1.000	Anzahl in 1.000
2016	242.242	166.423	408.665
2017	243.599	171.213	414.812
2018	244.868	174.155	419.024
2019	242.784	177.260	420.043
2020	240.826	170.912	411.738

12. Wie viele Fahrten mit Lkw und Sattelzugmaschinen sind nach Kenntnis der Bundesregierung kürzer als 50 km, zwischen 50 und 100 km, zwischen 100 und 200 km, zwischen 200 und 300 km, zwischen 300 und 400 km, zwischen 400 und 500 km, zwischen 500 und 1000 km sowie über 1000 km lang?

Die Anzahl der Fahrten mit Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast oder – bei unbekannter Nutzlast – mehr als sechs Tonnen zGG und Sattelzugmaschinen nach Länge der Fahrtstrecke ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Fahrstrecke 1	2016	2017	2018	2019	2020
	Anzahl in 1.000				
kürzer als 50 km	261.823	266.733	269.344	269.914	264.356
50 bis unter 100 km	60.374	61.781	62.157	62.821	61.420
100 bis unter 200 km	46.391	46.771	47.545	48.504	47.854
200 bis unter 300 km	18.663	18.727	19.026	18.707	18.524
300 bis unter 400 km	9.103	8.960	9.065	8.721	8.596
400 bis unter 500 km	4.983	4.821	4.953	4.703	4.595
500 bis 1000 km	6.731	6.491	6.414	6.174	5.948
über 1000 km	596	530	521	500	446
Insgesamt	408.665	414.812	419.024	420.043	411.738

13. Wie hat sich die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern von in Deutschland zugelassenen Lkw und Sattelzugmaschinen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Entwicklung der Verkehrsleistung in Tonnenkilometern von in Deutschland zugelassenen Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast oder – bei unbekannter Nutzlast – mehr als sechs Tonnen zGG und Sattelzugmaschinen ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Merkmal Fahrzeuggruppe		
	Lkw	Zugmaschine	Insgesamt
	in Mio. t km	in Mio. t km	in Mio. t km
2016	89.536	226.232	315.769
2017	88.472	224.671	313.143
2018	89.364	227.402	316.766
2019	87.851	224.018	311.869
2020	87.323	217.287	304.610

14. Wie hat sich der Modal Split im schweren Güterverkehr in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Verkehrsträgern aufschlüsseln)?

Der Modal Split wird in den nachstehenden Tabellen sowohl im Transportaufkommen als auch in der Transportleistung dargestellt:

Modal Split nach Verkehrsaufkommen										
Jahr	2016		2017		2018		2019		2020	
	Mio. t.	v.H.								
Verkehrsträger										
Eisenbahnen	396,0	9,2	400,2	9,1	402,3	9,1	390,9	8,8	360,5	8,4
Binnenschifffahrt	221,3	5,1	222,7	5,1	197,9	4,5	205,1	4,6	188,1	4,4
Straßengüterverkehr	3.599,8	83,4	3.685,5	83,7	3.753,1	84,5	3.770,3	84,6	3661,9	85,2

Modal Split nach Verkehrsaufkommen										
Jahr	2016		2017		2018		2019		2020	
Rohrfernleitungen	92,2	2,1	90,9	2,1	84,5	1,9	85,1	1,9	81,7	1,9
Luftverkehr	4,5	0,1	4,8	0,1	4,9	0,1	4,8	0,1	4,6	0,1
insgesamt	4.313,8	100,0	4.404,1	100,00	4.442,7	100,0	4.456,2	100,0	4.296,8	100,0

Prozentwerte gerundet, daher geringfügige Abweichungen in der Summe möglich.

Modal Split nach Verkehrsleistung										
Jahr	2016		2017		2018		2019		2020	
Verkehrsträger	Mrd. t km	v.H.	Mrd. t km	v.H.	Mrd. t km	v.H.	Mrd. t km	v.H.	Mrd. t km	v.H.
Eisenbahnen	128,9	19,0	131,2	18,9	130,0	18,7	129,2	18,5	120,9	18,0
Binnenschifffahrt	54,3	8,0	55,5	8,0	46,9	6,7	50,9	7,3	46,6	6,9
Straßengüterverkehr	473,4	69,9	486,0	70,2	499,2	71,8	498,9	71,5	486,1	72,4
Rohrfernleitungen	18,8	2,8	18,2	2,6	17,2	2,5	17,6	2,5	16,7	2,5
Luftverkehr	1,5	0,2	1,6	0,2	1,6	0,2	1,6	0,2	1,5	0,2
insgesamt	676,9	100,0	692,5	100,00	694,9	100,00	698,2	100,0	671,8	100,0

Prozentwerte gerundet, daher geringfügige Abweichungen in der Summe möglich.

15. Inwiefern befürwortet die Bundesregierung eine Verschärfung der Flottengrenzwerte für neue Lkw auf europäischer Ebene und für welche konkreten Verbesserungen wird sie sich in diesem Zusammenhang einsetzen?

Es ist zu erwarten, dass die Europäische Kommission im Jahr 2022 eine Anhebung der CO₂-Flottenziele nach Verordnung (EU) 2019/1242 anstreben wird, was klimapolitisch und vor dem Hintergrund des Green Deal sinnvoll ist. Ein ambitionierter Vorschlag, der ökologisch-ökonomisch ausgewogen ist, wird durch die Bundesregierung unterstützt. Voraussetzung ist jedoch, dass dabei eine grundsätzliche Technologieoffenheit bei Antrieben und Infrastruktur enthalten ist.

Das „Fit-for-55“-Programm der Europäischen Kommission umfasst eine Anhebung der CO₂-Flottenziele für neue leichte Nutzfahrzeuge von 31 Prozent auf 50 Prozent im Jahr 2030 und auf 100 Prozent im Jahr 2035 gegenüber dem Jahr 2021 (Verordnung (EU) 2019/631). Inhaltliche Bewertungen sind erst auf Grundlage einer eingehenden Prüfung der Legislativvorschläge möglich, die derzeit erfolgt.

16. Welchen Stand haben die Gespräche zwischen der EU-Kommission und der Bundesregierung zur Frage der Vereinbarkeit der über das Jahr 2020 hinaus verlängerten Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge mit dem EU-Recht?
17. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge unmittelbar zu beenden und so mögliche Schadensersatzansprüche zu begrenzen, da diese Befreiung laut EU-Kommission nicht mit dem EU-Recht vereinbar ist?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund der seit dem Jahr 2017 andauernden Revisionsverhandlungen zur Richtlinie 1999/62/EG (sogenannte Eurovignetten-Richtlinie) kamen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Europäische Kommission Ende 2018 überein, dass eine Mautbefreiung für

Erdgas-Fahrzeuge bis zur Einführung einer CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vorübergehend möglich ist.

Der Rat der Europäischen Union, die Europäische Kommission und das Europäische Parlament haben sich kürzlich im Rahmen der Trilogverhandlungen zur Revision der Eurovignetten-Richtlinie über einen neuen Richtlinientext einigen können. Vorbehaltlich der formellen Annahme durch den Rat der Europäischen Union und das Europäische Parlament kann die neue Eurovignetten-Richtlinie voraussichtlich gegen Ende des Jahres 2021/Anfang des Jahres 2022 in Kraft treten; die Frist zur Umsetzung in nationales Recht soll zwei Jahre betragen.

Unabhängig hiervon wurde mit Artikel 2 Nummer 1 des Zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes die Mautbefreiung für Erdgasfahrzeuge in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ab dem 1. Oktober 2021 auf Fahrzeuge beschränkt, „die werksseitig für den Betrieb mit CNG, LNG oder als Zweistoffmotor mit LNG/Diesel ausgeliefert wurden und über eine Systemgenehmigung gemäß Verordnung VO (EG) Nr. 595/2009 verfügen“.

18. Wie viele Lkw mit alternativen Antrieben waren in den Jahren 2019 und 2020 jeweils von der Lkw-Maut befreit (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
19. Wie viele Lkw mit alternativen Antrieben sind im Jahr 2021 von der Lkw-Maut befreit und wie viele Anträge auf Mautbefreiung wurden noch nicht bearbeitet (bitte nach Antriebsarten aufschlüsseln)?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Liste der mautbefreiten Fahrzeuge (sogenannte White List) der Toll Collect GmbH wurde jeweils folgende Anzahl an Fahrzeugen registriert (Registrierungen laufen nach zwei Jahren automatisch aus, sofern keine Verlängerung erfolgt):

Jahr	Elektro-Fahrzeuge	Erdgas-Fahrzeuge
2019	29	2.203
2020	19	5.064
2021	20	6.502

Am 15. Juni 2021 waren insgesamt 11 241 Erdgas-Fahrzeuge in der White List registriert. Da keine Pflicht besteht, mautbefreite Elektro- und Erdgas-Fahrzeuge in der White List registrieren zu lassen, ist die genaue Anzahl der von der Maut befreiten Elektro- und Erdgas-Fahrzeuge nicht bekannt.

Es liegen bei der Toll Collect GmbH derzeit noch unbearbeitete Registrierungsanträge vor. Aufgrund des Umstandes, dass diese Anträge noch nicht bearbeitet sind, kann keine Aufschlüsselung nach Antriebsart erfolgen.

20. Wie hoch fallen die Mautmindereinnahmen in den Jahren 2019-2023 aufgrund der Mautbefreiung von Lkw mit alternativen Antrieben nach Schätzung der Bundesregierung aus (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
21. Welche Berechnungen oder Schätzungen zu den jährlichen Mautmindereinnahmen durch Mautbefreiungen für Lkw mit alternativen Antrieben hatte die Bundesregierung im Rahmen der Beratungen zum achten Ge-

setz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und im Rahmen der Beratungen zum Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften jeweils erstellt?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Fahrleistungen von mautbefreiten Fahrzeuge nicht erfasst werden, können auch keine belastbaren Aussagen zu den durch die Mautbefreiung entstandenen Mautmindereinnahmen getätigt werden.

22. Wie hoch fallen die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen von schweren Lkw (ab 12 Tonnen) mit Gasantrieb in Gramm pro Tonnenkilometern nach Kenntnis der Bundesregierung aus und wie schneidet der Schienengüterverkehr im Vergleich dazu ab?

Der Bundesregierung liegen keine Daten hinsichtlich der Treibhausgasemissionen von schweren Lkw mit Gasantrieb in Gramm pro Tonnenkilometer vor. Entsprechende Angaben in Gramm pro Fahrzeugkilometer können den dem BMVI bekannten Quellen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/bericht-einsatz-Ing-demo-lkw.html>, <https://www.oeko.de/publikationen/p-details/oberleitungs-lkw-im-kontext-weiterer-antriebs-und-energie-versorgungsoptionen-fuer-den-strassengueterfe>; <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/LNG-in-trucks.pdf>) sowie der im Auftrag des BMVI durch das wissenschaftliche Begleitkonsortium der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie erstellten Studie „Bessere Ausnutzung der Fahrzeugzuladungskapazitäten“ (Veröffentlichung in Vorbereitung) entnommen werden.

23. Wie viele öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen für Lkw und Sattelzugmaschinen sind derzeit in Deutschland in Betrieb?
24. Wie viele öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen für Lkw und Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland in Betrieb genommen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
25. Wie viele weitere öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen für Lkw und Sattelzugmaschinen befinden sich derzeit in Deutschland im Bau bzw. in einer konkreten standortspezifischen Planungsphase und bis wann sollen diese Wasserstofftankstellen errichtet werden?

Die Fragen 23 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aktuell sind 91 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen in Deutschland in Betrieb (Stand: 1. Juni 2021), die vorrangig die gasförmige Betankung von Wasserstoff mit 700 bar und teilweise zusätzlich mit 350 bar anbieten. Acht weitere Wasserstofftankstellen befinden sich in der Ausführungsphase bzw. in Inbetriebnahme und im Probetrieb, sieben befinden sich in der Planungs- und Genehmigungsphase.

Diese Tankstellen sind darauf ausgelegt, bis zu acht kg Wasserstoff in einem Tankvorgang abzugeben. Unabhängig von der Fahrzeugklassifizierung können alle Fahrzeuge betankt werden, die diesen Anforderungen genügen. Dazu zählen u. a. marktverfügbare Abfallentsorgungsfahrzeuge und Kehrmaschinen mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb.

Derzeit marktverfügbare Busse und schwere Nutzfahrzeuge sind vorwiegend mit 350 bar-Tanksystemen ausgestattet und benötigen größere Mengen Wasserstoff für die Betankung (bis zu 42 kg Wasserstoff). Für diese Betankungsszenarien sind gegenwärtig sieben öffentliche Wasserstofftankstellen von den oben genannten 91 ausgelegt.

Seitens der Hersteller von Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen stehen weiterhin grundlegende Technologiefestlegungen über Betankungsarten und -standards der Fahrzeuge aus. Das BMVI begleitet diesen Prozess im Rahmen der Umsetzung des „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“.

Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 45 bis 48 verwiesen.

26. Wie viele öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen sind aus Sicht der Bundesregierung zur Versorgung des von ihr für die Jahre 2025 und 2030 erwarteten Bestands an für Lkw und Sattelzugmaschinen jeweils nötig?
30. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestationen sind aus Sicht der Bundesregierung zur Versorgung des von ihr für die Jahre 2025 und 2030 erwarteten Bestands an für Lkw und Sattelzugmaschinen jeweils nötig?

Die Fragen 26 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung strebt einen bedarfs- und kundenorientierten Ausbau der Wasserstofftankstelleninfrastruktur an, der der Nachfrage gerecht wird und dem Fahrzeughochlauf angepasst ist. Ziel der Maßnahmen des „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ ist es, unter Einbeziehung der Perspektive von Nutzerinnen und Nutzern sowie Anbieterinnen und Anbietern zu einem geeigneten Zeitpunkt technologische Pfadentscheidungen, insbesondere für den weiteren Infrastrukturausbau zu treffen. Im Rahmen der laufenden „Skalierungsphase“ steht die Erprobung der verschiedenen alternativen Antriebstechnologien im Vordergrund.

Notwendig ist unter anderem die Klärung grundlegender Technologieentscheidungen seitens der Hersteller von Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen über technische Anforderungen an den Betankungsprozess und einheitliche Betankungsstandards.

Ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 45 bis 48 mit Bezug auf die Umsetzung des „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ sowie auf die Antwort zu Frage 49 verwiesen.

27. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestationen für Lkw und Sattelzugmaschinen sind derzeit in Deutschland in Betrieb?
28. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestationen für Lkw und Sattelzugmaschinen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland in Betrieb genommen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
29. Wie viele weitere öffentlich zugängliche Ladestationen für Lkw und Sattelzugmaschinen befinden sich derzeit in Deutschland im Bau bzw. in einer konkreten standortspezifischen Planungsphase, und bis wann sollen diese Ladestationen errichtet werden?

Die Fragen 27 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Deutschland gibt es derzeit mehr als 44 000 öffentliche zugängliche Ladepunkte. Grundsätzlich ist bei allen öffentlichen Ladepunkten eine Verwendung sowohl durch Pkw als auch Lkw technisch möglich. Die Ladesäulenverordnung verpflichtet Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten lediglich zur Anzeige des Aufbaus oder der Außerbetriebnahme von öffentlich zugänglichen Ladepunkten gegenüber der Bundesnetzagentur, unabhängig davon, ob diese für Pkw oder Lkw bestimmt sind.

31. Für wie viele Lkw und Sattelzugmaschinen wurden im Rahmen der „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ Zuschüsse abgerufen (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)?
32. Wie hoch fielen die abgerufenen Mittel aus (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Jahr	Elektro-Fahrzeuge*	Erdgas-Fahrzeuge*	Ausgezahlte Mittel in Euro
2018	1	276	132.000
2019	9	577	7.145.610
2020	0	1.553	11.585.259
2021	3	447	10.816.650
Summe	13	2.853	29.679.519

*verbindlich bestellte Fahrzeuge gemäß Zwischennachweisen

33. Welche Änderungen gegenüber der ausgelaufenen „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ sind bei dem geplanten Nachfolgeprogramm dieser Förderrichtlinie vorgesehen (https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/EEN/een_node.html)?

Das BMVI beabsichtigt mit der im Rahmen der Umsetzung des „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ erarbeiteten neuen Förderrichtlinie für elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge die technologieoffene Förderung der Beschaffung von Nutz- und Sonderfahrzeugen mit batterie- oder brennstoffzellelektrischem Antrieb der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 sowie Plug-In-Hybrid- und Oberleitungs-Lkw der EG-Fahrzeugklasse N3. Zudem wird auch die Anschaffung von umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen der Klassen N2 und N3 mit batterie- oder brennstoffzellelektrischem Antrieb förderfähig sein. Mit dem Inkrafttreten der Richtlinie wird die Anschaffung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen mit 80 Prozent der technologiebedingten Investitionsmehrausgaben gegenüber einem vergleichbaren Dieselfahrzeug unterstützt. Zudem werden die Beschaffung von dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur mit 80 Prozent der förderfähigen Gesamtausgaben sowie die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu Einsatzmöglichkeiten von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben gefördert.

34. An welchem Tag hat die Bundesregierung dieses Nachfolgeprogramm formal und in Gänze bei der EU-Kommission notifiziert und wann kann es nach Einschätzung der Bundesregierung in Kraft treten?

Die Förderrichtlinie für elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge wurde am 6. November 2020 bei der Europäischen Kommission notifiziert. Am 22. Juli 2021 wurde die Förderrichtlinie durch die Europäische Kommission genehmigt und am 2. August 2021 wurden die entsprechende Förderrichtlinie sowie der erste Förderaufruf veröffentlicht.

35. Für viele neue Lkw und neue Sattelzugmaschinen wurden im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte“ Zuschüsse bewilligt (bitte nach Antriebsarten der Neufahrzeuge aufschlüsseln) (https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramm_e/Flottenerneuerung/Flottenerneuerung_node.html;jsessionid=A5AB2EC769EE610A840882377613F99A.live21322)?
36. Wie verteilt sich die Anzahl der erfolgten oder geplanten Verschrottungen der Bestandsfahrzeuge als Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Förderung auf die einzelnen Schadstoffklassen?
39. In wie vielen Fällen wurde bzw. wird ein Altfahrzeug der Schadstoffklasse V oder EEV verschrottet und ein Neufahrzeug mit Dieselantrieb erworben (bitte nach Schadstoffklassen der Altfahrzeuge aufschlüsseln)?

Die Fragen 35, 36 und 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Stand 1. Juli 2021 wurden für den Austausch von 7 146 Fahrzeugen (bzw. anzuschaffende Neufahrzeuge) Zuschüsse bewilligt. Auf Basis der bisher erfolgten 4 940 Zwischennachweise ergibt sich nachfolgende Zuteilung hinsichtlich Schadstoffklassen der zu verschrottenden und Antriebsarten der anzuschaffenden Fahrzeuge:

- 895 Bestandsfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 0 bis Euro IV zuzuordnen,
- 4 045 Bestandsfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro V bzw. EEV zuzuordnen,
- 4 748 Neufahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI mit Dieselantrieb,
- 192 Neufahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI mit Gasantrieb.

37. Wie viele Altfahrzeuge wurden bislang verschrottet?
38. Wie viele Altfahrzeuge wurden noch nicht verschrottet, obwohl das Neufahrzeug bereits zugelassen wurde?

Die Fragen 37 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Verwertungsnachweise wurden der Bewilligungsbehörde zum derzeitigen Verfahrensstand noch nicht vorgelegt, sodass hierzu keine Angaben vorliegen.

40. Wie hoch fallen die abgerufenen Mittel aus dieser Förderrichtlinie bislang aus (bitte einmal nach Schadstoffklassen der Altfahrzeuge und einmal nach Schadstoffklassen der Neufahrzeuge aufschlüsseln)?

Die abgerufenen Mittel zum Stand 1. Juli 2021 sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Auszahlungsvolumen (in Euro) berücksichtigter Bestandsfahrzeuge mit						
Euro 0	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro EEV
290.000	160.000	770.000	3.230.000	3.030.000	38.385.000	16.395.000
7.480.000					54.780.000	
62.260.000						

Auszahlungsvolumen (in Euro) bewilligter Neufahrzeuge mit			
Euro VI (Dieselantrieb)	Euro VI (Gasantrieb)	Elektroantrieb	Wasserstoff-/Brennstoff-Zellenantrieb
59.620.000	2.640.000	0	0
62.260.000			

41. Welche im Beschluss zum 4. Spitzengespräch der Konzertierten Aktion Mobilität geforderten „bestimmte[n] Umweltvorteile“ müssen die Neufahrzeuge mit konventionellen Antrieben zusätzlich zur Tatsache, dass es sich um Neufahrzeuge der aktuellen Abgasstufe Euro VI handelt, aufweisen, um eine Förderung zu erhalten (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/4-spitzengespraech-der-konzertierten-aktion-mobilitaet-transportation-unterstuetzen-wertschoepfungsketten-staerken--1815818>)?
42. Inwiefern wurde in diesem Zusammenhang das im Beschluss genannte Beispiel umgesetzt, dass das Neufahrzeug „niedrige CO₂-Emissionen“ als zusätzlichen Umweltvorteil gegenüber anderen Neufahrzeugen mit konventionellen Antrieben aufweisen muss?
43. Auf welche Weise wurde die Maßgabe aus dem Beschluss zum 4. Spitzengespräch der Konzertierten Aktion Mobilität umgesetzt, in diesem Förderprogramm als „besonderen Anreiz zum Umstieg auf alternative Antriebe [...] Elektro- und Wasserstoffantriebe stärker [zu] fördern als konventionelle Antriebe“?

Die Fragen 41 bis 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das durch das BMVI aufgelegte Förderprogramm zum Flottenaustausch schwerer Nutzfahrzeuge sieht neben der Möglichkeit der Gewährung einer Zuwendung für den Erwerb eines alternativ angetriebenen Nutzfahrzeugs (mit Elektro- oder Wasserstoff-/Brennstoffzellenantrieb) auch eine Bezuschussung der Anschaffung konventionell angetriebener Nutzfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI (diesel- oder gasbetrieben) vor.

Das Programm wurde bislang in erfreulichem Umfang im Markt angenommen. Neben der Umsetzung klimaschutzrelevanter Beiträge hat es insbesondere während der Corona-Pandemie einen nicht unerheblichen Wirtschaftsimpuls bewirken können. Es sieht vor, dass Lkw der Schadstoffklasse Euro VI zur Absenkung des CO₂-Emissionsniveaus im Zeitpunkt ihrer Auslieferung mit rollwiderstandsoptimierten Reifen ausgestattet sein müssen. Zudem werden durch die Förderung der Ausstattung mit sogenannter intelligenter Trailer-Technologie weitere erhebliche Effizienzreserven im Betrieb gehoben und damit der Energieverbrauch des Fahrzeugspanns gemindert.

Zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit müssen alle Neufahrzeuge, die auf Grundlage des vorgenannten Programms angeschafft werden, verbindlich über ein Abbiegeassistenzsystem verfügen.

Seit dem 26. Juli 2021 ist es möglich, Anträge auf Gewährung einer Zuwendung auf Grundlage des Folgeprogramms zu stellen. Die Gewährung einer Zuwendung hängt maßgeblich davon ab, ob das Neufahrzeug einen bestimmten CO₂-Wert unterschreiten wird, dessen Festlegung sich an den seitens der Europäischen Kommission erhobenen Monitoringdaten orientiert, und welche CO₂-senkende Zusatzausstattung im Neufahrzeug verbaut sein wird.

44. Wie viel Prozent der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr wird vor dem Hintergrund der Zielstellung der Bundesregierung bereits heute elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht?

Die Erhebung der Daten für die Güterkraftverkehrsstatistik basiert auf Stichproben. Der Anteil an elektrischen oder strombasierten Antriebsarten an diesen Stichproben ist zu gering, um belastbare Aussagen zu treffen.

45. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur bereits unternommen, damit „die praktische Einsetzbarkeit in realen logistischen Prozessen erprobt“ wird, welche „Innovationscluster“ mit welchen Akteuren, Maßnahmen und Zielen wurden bereits gebildet, und welche Ergebnisse gibt es bislang?
46. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur mit Blick auf die verschiedenen Antriebstechnologien bereits unternommen, damit „ausstehende Entwicklungsschritte gegangen“ werden, welche „Technologieprojekte“ mit welchen Akteuren, Maßnahmen und Zielen wurden bereits gebildet, und welche Ergebnisse gibt es bislang?
47. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur mit Blick auf die verschiedenen Antriebstechnologien bereits unternommen, damit „Standards gesetzt“ werden, welche Standards und Normen sind betroffen, welche Standards und Normen wurden bereits festgelegt, und welche Akteure und Gremien wurden dabei eingebunden?
48. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß ihres „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ in der Skalierungsphase der Infrastruktur mit Blick auf die verschiedenen Antriebstechnologien bereits unternommen, damit „konkrete Pläne für einen flächendeckenden Aufbau der erforderlichen Infrastruktur erarbeitet“ werden, wie weit fortgeschritten sind diese Pläne, durch wen werden sie erstellt, und wann sollen sie abgeschlossen und veröffentlicht werden?

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

Für den Markthochlauf von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben werden entsprechend dem „Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ Technologie- und Erprobungsprojekte sowie Innovationscluster initiiert und Ad-hoc-Task-Forces (siehe Antwort zu Frage 53) durchgeführt. Damit sollen im Rahmen der „Skalierungsphase“ bis 2023/2024 offene technologische Fragen geklärt und Standardisierungs- und Normungsprozesse beschleunigt wer-

den. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen der Skalierung der Technologien sowie der Entscheidung über den weiteren Infrastrukturausbau in der „Roll-out-Phase“. Für alle drei im Gesamtkonzept adressierten Technologien befinden sich Projekte in der Planungsphase.

Zur Erprobung des Einsatzes von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen im Fernverkehr hat sich ein branchenübergreifendes Konsortium aus Nutzfahrzeugherstellern, Ladeinfrastrukturlieferanten und -betreibern sowie wissenschaftlichen Partnern gebildet. Das Konsortium hat Anfang 2021 eine Projektskizze im Rahmen der BMVI-Förderrichtlinie Elektromobilität eingereicht und wurde zur Antragsstellung aufgefordert.

Für den Bereich der Brennstoffzellenfahrzeuge werden Vorhaben mit Nutzfahrzeugbezug im Rahmen des laufenden „Important Project of Common European Interest (IPCEI)“-Verfahrens für Wasserstoffanwendungen ein wichtiger Baustein sein.

Die Oberleitungstechnologie wird als Infrastruktur für das „dynamische Laden“ beziehungsweise „Laden während der Fahrt“ von Hybrid-, Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen verstanden. Basierend auf den Erkenntnissen der laufenden Pilotvorhaben mit Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeugen in Hessen, Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg plant das BMVI die kurzfristige Einrichtung von Innovationsclustern zur Erprobung des „dynamischen Ladens“ von Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen.

Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie am 1. Juli 2021 auf Grundlage der Förderrichtlinie „Elektromobil“ einen mit rund 80 Mio. Euro unterlegten Förderaufruf veröffentlicht, der insbesondere FuE-Projekte für elektrifizierten Schwerlastverkehr und gewerblichen Personenverkehr inkl. der erforderlichen Infrastrukturen und „Electric Road Systems“ zum Gegenstand hat.

49. Welche „Nutzungsszenarien (Use Cases)“ wurden in diesem Zusammenhang wie angekündigt „bis zum Sommer 2021“ identifiziert?

Im Rahmen der Umsetzung des „Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ hat das BMVI das wissenschaftliche Begleitkonsortium der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) beauftragt, geeignete „Use Cases“ für den Straßengüterverkehr als eine Basis für den Infrastrukturaufbau zu identifizieren. Erste Ergebnisse wurden auf der 2. Konferenz Nutzfahrzeuge am 22. Juni 2021 durch das BMVI vorgestellt und sind auf der Webseite (abrufbar unter: <https://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de>) unter dem Menüpunkt Gesamtkonzept/Task-Forces & Studien einsehbar.

50. Welche der angekündigten Gespräche „mit den EU-Mitgliedstaaten und insbesondere mit unseren Nachbarländern“ wurden bereits geführt und inwiefern ist es gelungen, „einen koordinierten europaweiten Infrastrukturausbau anzuregen“?

Der Austausch mit der Europäischen Kommission, mit europäischen Mitgliedstaaten und weiteren internationalen Akteuren ist ein wichtiges Mittel, um einerseits an vorhandene Erfahrungen anschließen zu können und andererseits die nationalen Erkenntnisse für einen grenzüberschreitenden Einsatz emissionsfreier Lkw einbringen zu können.

Als Teil des „Fit-for-55“-Programms der Europäischen Kommission wird die Novelle zur Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) weitere Schritte für einen koordinierten Infrastrukturaufbau für

alternative Antriebe etablieren. Die Bundesregierung bringt sich hierbei aktiv in die Diskussion ein und wird Gespräche mit der Europäischen Kommission und den EU-Mitgliedstaaten führen.

51. Ist der Zeitplan, ab Ende 2023 die „Roll-out-Phase“ zu beginnen, weiterhin aktuell und wenn nein, welche Verzögerungen bestehen, und wie lauten die Gründe dafür?

Der im „Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ genannte Zeitplan ist weiterhin aktuell.

52. Wann wurde der „übergeordnete Rat auf Ebene hochrangiger Entscheidungsträger“ eingesetzt, wer ist Mitglied dieses Rates, wie viele Sitzungen (bitte mit Angabe der Daten) hat es bislang gegeben, und welche Ergebnisse hat der Rat bislang hervorgebracht?

Die Einbindung eines übergeordneten Rats mit Vertretern von Fahrzeugherstellern, Anwendern, Infrastrukturbereitstellern, Energiewirtschaft und weiteren relevanten Akteuren dient dem Einbezug der Perspektive der betroffenen Akteure in die Umsetzung des „Gesamtkonzeptes klimafreundliche Nutzfahrzeuge“. Der Rat soll anlassbezogen einberufen werden.

Die Akteure sind erstmals auf Einladung von Bundesminister Andreas Scheuer auf dem Nutzfahrzeuggipfel am 11. November 2020 zusammengekommen. In diesem Rahmen wurde das Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge vorgestellt (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Video/YouTube/nutzfahrzeuggipfel-11-11-2020.html>).

Die 2. Konferenz Nutzfahrzeuge am 22. Juni 2021 diente dem gegenseitigen Austausch über die seitens der Akteure und der Bundesregierung bereits erfolgten und die geplanten weiteren Umsetzungsschritte des Gesamtkonzeptes klimafreundliche Nutzfahrzeuge (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Mobilitaets-Kraftstoffstrategie/Konferenz-Nutzfahrzeuge/konferenz-nutzfahrzeuge.html>).

53. Wann wurden die „temporäre[n] Ad-hoc-Task-Forces“ jeweils eingesetzt, welche Themen bearbeiten sie jeweils, wer ist jeweils Mitglied dieser Task-Forces, wie viele Sitzungen (bitte mit Angabe der Daten) hat es bislang jeweils gegeben, und welche Ergebnisse haben sie bislang jeweils hervorgebracht?

Die erste Task-Force im Rahmen der Umsetzung des Gesamtkonzeptes klimafreundliche Nutzfahrzeuge hat von Februar bis April 2021 stattgefunden. Mehr als 60 beteiligte Akteure haben in dieser Task-Force einen Kriterienkatalog der Mindeststandards bei der Umrüstung von konventionellen Nutzfahrzeugen auf alternative Antriebe erarbeitet (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnisbericht-umruestung-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) und damit eine wichtige Grundlage für den Markthochlauf umgerüsteter Nutzfahrzeuge geschaffen. Die Akteure sind in vier Workshops am 11. März 2021 sowie in der Abschlussveranstaltung am 22. April 2021 zusammengekommen.

Zur Vorbereitung des bundesweiten Infrastruktur-Roll-outs richtet das BMVI sogenannte „Backcasting“-Task-Forces ein. Diese identifizieren notwendige Planungs-, Genehmigungs- und Entscheidungsschritte für den Aufbau öffentlich zugänglicher Tank- und Ladeinfrastruktur (stationäres und dynamisches

Laden). Im Juni 2021 hat die entsprechende Task-Force für die stationäre Ladeinfrastruktur für Fernverkehrs-Lkw unter Einbindung der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur begonnen. Im Herbst 2021 folgen die Task-Forces für das dynamische Laden mit der Oberleitungstechnologie sowie die Lkw-Wasserstofftankstelleninfrastruktur.

54. Wie hoch wären die rechnerischen Steuermehreinnahmen, die sich bei einer Besteuerung des als Kraftstoff in Straßenfahrzeugen genutzten Erdgases (CNG/LNG) mit dem regulären Energiesteuersatz gemäß § 2 Absatz 1 Energiesteuergesetz ergeben, in den Jahren 2017 bis 2020 ausgefallen (bitte nach Jahren und möglichst nach Fahrzeugarten aufschlüsseln)?

Die rechnerischen Energiesteuermindereinnahmen für als Kraftstoff verwendetes Erdgas sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Eine Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten ist im Steuerrecht nicht vorgesehen. Des Weiteren liegen für Erdgas die vollständigen Zahlen für 2020 noch nicht vor.

Energiesteuer	2017	2018	2019	2020
Erdgas als Kraftstoff				
Angemeldete Menge in MWh	1.488.660	1.831.598	1.714.237	–
Differenz zum Regelsteuersatz je MWh	17,90 Euro	17,90 Euro	17,90 Euro	17,90 Euro
Rechnerische Mindereinnahmen	26,65 Mio. Euro	32,79 Mio. Euro	30,68 Mio. Euro	–

