

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Auswirkungen der Strafzahlungen der EU-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge**

Die Europäische Union hat am 13. Juni 2019 die Verordnung zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-60-2019-INIT/de/pdf>) förmlich angenommen. Im Rahmen dieser neuen Vorschrift werden erstmals CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen festgelegt. Insgesamt muss zur Erfüllung der Normen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Neuwagenflotten bis 2025 um 15 Prozent im Vergleich zu 2019 gesenkt werden, bis 2030 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 30 Prozent sinken. Werden diese verbindlichen Zielvorgaben nicht erreicht, drohen den Herstellern hohe Strafzahlungen. So wurden bis 2030 Strafzahlungen in Höhe von 4.250 Euro pro Gramm CO<sub>2</sub>/tkm (Tonnenkilometer) und nach 2030 von 6.800 Euro pro Gramm CO<sub>2</sub>/tkm beschlossen. Verfehlen Hersteller diese Vorgaben auch nur um 1 Gramm CO<sub>2</sub>/tkm folgen Geldbußen in Millionenhöhe, die je nach Menge der jährlich in den Markt gebrachten Fahrzeuge den finanziellen Ruin für den jeweiligen Hersteller bedeuten können. Nach Berechnungen des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) führt bereits eine 1-prozentige Grenzwertüberschreitung zu Strafzahlungen von knapp 3.000 Euro pro Fahrzeug – bei Pkws liegen diese Strafzahlungen im Vergleich bei knapp 100 Euro pro Fahrzeug.

Mit den herkömmlichen Verbrennungsmotoren und den dort noch möglichen Kraftstoffeinsparungen werden diese Vorgaben voraussichtlich nicht zu erfüllen sein ([www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/stroengere-eu-vorgaben-so-hart-treffen-die-neuen-co2-vorgaben-bmw-daimler-und-vw/23168328.html?ticket=ST-40161408-aTVpMqAaL6HTecR5e7Dr-ap1](http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/stroengere-eu-vorgaben-so-hart-treffen-die-neuen-co2-vorgaben-bmw-daimler-und-vw/23168328.html?ticket=ST-40161408-aTVpMqAaL6HTecR5e7Dr-ap1)). Für die Fahrzeughersteller bedingen die beschlossenen Flottengrenzwerte deshalb, neben der begonnenen Elektrifizierung von Pkws, auch für Lkws eine (Teil-)Elektrifizierung der

Flotte. Hier kann jedoch nicht auf die im Aufbau befindliche Ladeinfrastruktur für Pkws zurückgegriffen werden, da sich die technischen Anforderungen an die Ladesäulen für Pkws und Lkws in Bezug auf den Strom- und Energiebedarf des Schwerlastverkehrs unterscheiden. Nach Berechnungen des ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) werden bis 2030 mindestens 20.000 Ladesäulen (bis 500 Kilowatt – kW) und 6.000 Schnellladesäulen (über 500 kW) entlang den Autobahnen benötigt ([www.eurotransport.de/artikel/bund-esweit-16-500-ladesaeulen-nur-25-fuer-e-lkw-geeignet-10654988.html](http://www.eurotransport.de/artikel/bund-esweit-16-500-ladesaeulen-nur-25-fuer-e-lkw-geeignet-10654988.html)). Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Infrastruktur für Wasserstoff als Energieträger. Auch in diesem Fall sind die bereits für den Pkw-Verkehr vorhandenen Ladepunkte aufgrund des Druckunterschiedes nicht problemlos für den Schwerlastverkehr nutzbar. Parallel zur Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkws gibt es auch hier bisher keinen sicheren Handlungsrahmen, welcher der Straßengüterverkehrsbranche notwendige Planungs- und Investitionssicherheit gewährleistet.

Die Bundesregierung hat in dieser Hinsicht am 18. November 2019 den „Masterplan Ladeinfrastruktur“ beschlossen. Die dortigen Maßnahmen beschränken sich jedoch auf die Erstellung eines Konzeptes für Batterie-Lkws bis Sommer 2020 und ein Förderprogramm zum Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur bis Ende 2020. Es ist deshalb davon auszugehen, dass bis Ende 2020 keine einzige, für Lkws nutzbare Ladesäule in Deutschland errichtet werden wird. Vor dem Hintergrund der EU-Flottengrenzwerziele bis 2025 und 2030 wird die Zeit dementsprechend knapp.

Nach Meinung der Fragesteller drohen in dieser Hinsicht verheerende Auswirkungen für Hersteller, Spediteure und Fahrer. Ein Mangel an Fahrzeugen, fehlende Tank- und Ladeinfrastrukturen und unzureichende Transportkapazitäten gefährden die Grundlagen der deutschen Volkswirtschaft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Höhe des Referenzwertes für das Jahr 2019, der als Grundlage für die Reduktionsmaßnahmen gilt?
2. Mit welchen Auswirkungen auf die Hersteller von Lkws rechnet die Bundesregierung, wenn die EU-Flottengrenzwerte für 2025 bzw. 2030 nicht erreicht werden?
3. Wie beurteilt und begründet die Bundesregierung die Höhe der Strafzahlungen im Falle von Grenzwertüberschreitungen bei Lkws im Vergleich zu den Strafzahlungen bei Pkws?
4. Mit welchen Auswirkungen auf Spediteure rechnet die Bundesregierung, wenn die Hersteller in Zukunft Lkws mit alternativen Antrieben anbieten, die preislich über den aktuellen Diesel-Lkws liegen?
5. Welche Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung, um den Antriebswechsel im Schwerlastverkehr zu unterstützen?
  - a) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung batterieelektrischer Lkws für Hersteller und Spediteure?
  - b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung von Wasserstoff-Lkws für Hersteller und Spediteure?
  - c) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung von strombasierten Kraftstoffen bei Lkws für Hersteller und Spediteure?

- d) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung von CNG- (Compressed Natural Gas) und LNG(Liquefied Natural Gas)-Lkw für Hersteller und Spediteure?
6. Welche Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung, um eine ausreichende Ladeinfrastruktur für den batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Schwerlastverkehr zu gewährleisten?
  7. Welche Position hat die Bundesregierung für den Review-Prozess 2022 im Hinblick auf die Anrechenbarkeit alternativer Kraftstoffe?
  8. Welche Position hat die Bundesregierung für den Review-Prozess 2022 im Hinblick auf die Flottengrenzwerte?
  9. Welche Position hat die Bundesregierung für den Review-Prozess 2022 im Hinblick auf die Höhe der Strafzahlungen?
  10. Welche Parallelen sieht die Bundesregierung zwischen den EU-Flottengrenzwerten bei Pkws und den Flottengrenzwerten bei Lkws vor dem Hintergrund der steigenden Elektrifizierung des Verkehrs?
  11. Rechnet die Bundesregierung mit einem Markthochlauf für batteriebetriebene Lkws?  
Wenn ja, welche Zahlen sind der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt (bitte nach Jahr und Anzahl der batterieelektrischen Lkws sowie Anzahl verfügbarer Modelle aufschlüsseln)?
  12. Rechnet die Bundesregierung mit einem Markthochlauf für wasserstoffbetriebene Lkws?  
Wenn ja, welche Zahlen sind der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt (bitte nach Jahr und Anzahl der wasserstoffbetriebenen Lkws sowie Anzahl verfügbarer Modelle aufschlüsseln)?
  13. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit Oberleitungs-Lkws, und wie beurteilt sie die Möglichkeit eines europaweiten Ausbaus?

Berlin, den 17. Dezember 2019

**Christian Lindner und Fraktion**

