

Antrag

des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Transformation der Lastkraftwagen-Flotte: Förderung BW-e-Trucks und Biogas-Nutzfahrzeuge

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. von welchem Beitrag der Förderung BW-e-Trucks zur Transformation der schweren Nutzfahrzeugflotte zu klimaneutralen Antrieben sie ausgeht;
2. welchen Beitrag Nutzfahrzeuge mit batterie- oder brennstoffzellenelektrischem Antrieb zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge 2030, 2035 und 2040 leisten können;
3. welchen Beitrag Biogas-Nutzfahrzeuge zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge 2030, 2035 und 2040 leisten können (hier bitte auch nicht auf Nahrungsmitteln basierende Bio-Kraftstoffe berücksichtigen);
4. mit welcher konkreten Begründung die angedachte Aufnahme von Biogas-Nutzfahrzeugen in die Förderung BW-e-Trucks durch das Verkehrsministerium verworfen wurde;
5. von welcher Bewertung der Zulässigkeit einer auf der Grundlage einer Beihilferegelung basierenden Förderung des Landes für Biogas-Nutzfahrzeuge sie ausgeht, nachdem ein im Jahr 2024 von der Europäischen Kommission eingeleitetes Prüfverfahren die Genehmigung von zwei schwedischen Steuerbefreiungsregelungen für nicht auf Nahrungsmitteln basierendes Biogas und Biopropan als im Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften stehend festgestellt hat;
6. inwiefern sie vor diesem Hintergrund eine landeseigene Förderung für Biogas-Nutzfahrzeuge zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge 2030, 2035 und 2040 für zielführend erachtet;

7. in welchem Rahmen eine landeseigene Förderung für Biogas-Nutzfahrzeuge umgesetzt werden könnte (inner- oder außerhalb der Förderung BW-e-Trucks).

13.11.2024

Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Mit der Förderung BW-e-Trucks unterstützt das Land Baden-Württemberg Unternehmen bei der Umstellung ihrer Lastkraftwagen-Flotte auf batterie- oder brennstoffzellenelektrische Antriebe. Die ursprüngliche Überlegung, in die Förderung auch Biogas-Nutzfahrzeuge aufzunehmen, wurde nicht aufgenommen. Mit diesem Antrag wird daher der potenzielle Beitrag von Biogas-Nutzfahrzeugen zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge abgefragt. Zwischenzeitlich hat ein im Jahr 2024 von der Europäischen Kommission eingeleitetes Prüfverfahren festgestellt, dass die Genehmigung von zwei schwedischen Steuerbefreiungsregelungen für nicht auf Nahrungsmitteln basierendes Biogas und Biopropan, die auch als Kraftstoff genutzt werden, im Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften steht.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2024 Nr. VM4-0141.5-31/93/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. von welchem Beitrag der Förderung BW-e-Trucks zur Transformation der schweren Nutzfahrzeugflotte zu klimaneutralen Antrieben sie ausgeht;*

Zu 1.:

Die Förderung BW-e-Trucks trägt zur Transformation schwerer Nutzfahrzeuge hin zu emissionsfreien Antrieben bei. Als erwartete Effekte der Förderung lassen sich nennen:

1. **Anschubfinanzierung für Investitionen:** Durch die finanzielle Förderung von E-Lkw (BW-e-Trucks) werden die Anschaffungsmehrkosten für elektrische Nutzfahrzeuge reduziert. Dies senkt die Hürde für Unternehmen, ihre Flotten auf emissionsfreie Alternativen umzustellen. Durch eine anteilige Förderung werden hohe Investitionen in Fahrzeuge ausgelöst, was der Fahrzeugindustrie in der gegenwärtigen Marktlage zugutekommt.
2. **Praxisnahe Erprobung:** Unternehmen und Logistiker können durch die geförderten E-Lkw Praxiserfahrungen sammeln, was Unsicherheiten abbaut und die Entscheidungsfindung unterstützt.
3. **Reduzierung von CO₂-Emissionen:** BW-e-Trucks zielt direkt auf die Reduzierung von Emissionen im Schwerlastverkehr ab. Da dieser Sektor einen großen Anteil an den verkehrsbedingten Emissionen hat, ist die Elektrifizierung besonders wirkungsvoll. Jedes elektrische Fahrzeug, das durch die Förderung auf die Straße kommt, ersetzt potenziell einen emissionsintensiven Diesel-Lkw, was zur Verringerung der CO₂-Emissionen beiträgt.

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Insgesamt unterstützt BW-e-Trucks als Fördermaßnahme den Wandel hin zu einer klimaneutralen Transportwirtschaft, indem es finanzielle, praktische und technologische Barrieren abbaut und dadurch eine Basis für langfristig emissionsfreien Schwerlastverkehr schafft.

2. welchen Beitrag Nutzfahrzeuge mit batterie- oder brennstoffzellenelektrischem Antrieb zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge 2030, 2035 und 2040 leisten können;

Zu 2.:

Nutzfahrzeuge mit batterie- oder brennstoffzellenelektrischem Antrieb leisten einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge. Diese Technologien ermöglichen es, die direkten CO₂-Emissionen auf Null zu senken. Auch unter Betrachtung der indirekten Emissionen werden die CO₂-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen Dieselantrieben deutlich reduziert. Für die Jahre 2030, 2035 und 2040 sind die Ziele der EU darauf ausgerichtet, die Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen erheblich zu senken. Batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) und brennstoffzellenelektrische Fahrzeuge (FCEVs) bieten emissionsfreie Alternativen, die auch die Luftqualität verbessern und wesentlich leiser sind.

3. welchen Beitrag Biogas-Nutzfahrzeuge zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge 2030, 2035 und 2040 leisten können (hier bitte auch nicht auf Nahrungsmitteln basierende Bio-Kraftstoffe berücksichtigen);

Zu 3.:

Biogas-Nutzfahrzeuge können nur einen begrenzten Beitrag zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge in den Jahren 2030, 2035 und 2040 leisten. Voraussetzung dafür ist der Einsatz von Biogas, das aus organischen Abfällen und Reststoffen gewonnen wird.

4. mit welcher konkreten Begründung die angedachte Aufnahme von Biogas-Nutzfahrzeugen in die Förderung BW-e-Trucks durch das Verkehrsministerium verworfen wurde;

Zu 4.:

Im Prozess der Entwicklung einer Förderung, werden unterschiedliche Förderkonzepte geprüft. Ursprünglich bestand die Überlegung, auch Biogas-Nutzfahrzeuge zu fördern. Diese Überlegung wurde verworfen, da Biogasfahrzeuge nach EU-Recht zwar saubere, aber nicht emissionsfreie Fahrzeuge sind. Mit den begrenzten Mitteln, die dem Ministerium für Verkehr zur Verfügung stehen, sollte der größtmögliche positive Effekt im Sinne der Klimaziele erreicht werden.

5. von welcher Bewertung der Zulässigkeit einer auf der Grundlage einer Beihilferegelung basierenden Förderung des Landes für Biogas-Nutzfahrzeuge sie ausgeht, nachdem ein im Jahr 2024 von der Europäischen Kommission eingeleitetes Prüfverfahren die Genehmigung von zwei schwedischen Steuerbefreiungsregelungen für nicht auf Nahrungsmitteln basierendes Biogas und Biopropan als im Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften stehend festgestellt hat;

Zu 5.:

Die Zulässigkeit einer Förderung des Landes für Biogas-Nutzfahrzeuge muss auf einer anderen Beihilferegelung beruhen als die Förderung für „emissionsfreie“ Fahrzeuge. Sie könnte positiv ausfallen, insbesondere im Licht der Genehmigung der schwedischen Steuerbefreiungsregelungen durch die Europäische Kommission. Die Anwendung des EU-Beihilferechts ist allerdings sehr komplex und es bedarf mehrerer Prüfschritte. Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass die Förderung für diese Fahrzeuge anders ausgestaltet werden müsste und sich schon daraus Fragen für Antragsteller und Allgemeinheit ergeben hätten.

6. inwiefern sie vor diesem Hintergrund eine landeseigene Förderung für Biogas-Nutzfahrzeuge zur Einhaltung der EU-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge 2030, 2035 und 2040 für zielführend erachtet;

Zu 6.:

Das Verkehrsministerium konzentriert sich bei den begrenzt verfügbaren Mitteln auf die Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge. Bei Überlegungen zu weiteren Förderungen sollte neben einem schlanken Verwaltungsvollzug auch bedacht werden, dass das vorhandene Fördervolumen innerhalb kurzer Zeit mit Förderanträgen belegt war. Aus Expertengesprächen schließt das Ministerium für Verkehr, dass längerfristig die Förderung der Ladeinfrastruktur für den Nutzfahrzeugmarkt eine höhere Bedeutung hat als die Fahrzeugförderung. Die Fahrzeugförderung hat dagegen kurzfristig den Vorteil, schnell erhebliche Investitionen ausgelöst zu haben.

7. in welchem Rahmen eine landeseigene Förderung für Biogas-Nutzfahrzeuge umgesetzt werden könnte (inner- oder außerhalb der Förderung BW-e-Trucks).

Zu 7.:

Aktuell plant das Verkehrsministerium auch angesichts knapper Haushaltsmittel keine solche Förderung. Zusätzliche Einnahmen des Landes aus der im Koalitionsvertrag vereinbarten Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen sind nicht vor 2028 zu erwarten. Auf die Antworten zu Frage 4 und zu Frage 6 wird verwiesen.

Hermann

Minister für Verkehr