



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

Kerstin Schreyer, Martin Wagle, Dr. Stefan Ebner, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Steffen Vogel CSU

Wasserstoff-Nutzfahrzeuge weiterhin fördern – Flottenumbau darf nicht ins Stocken geraten

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund für eine dauerhafte Fortführung und Ausweitung der Bundesförderung für klimaschonende Nutzfahrzeuge, insbesondere mit Wasserstoffantrieb, einzusetzen. Die vom Bund im Haushaltsplan 2024 vorgenommenen Förderkürzungen bremsen die Transformation hin zu Null-Emissionsfahrzeugen im Straßengüterverkehr und im ÖPNV massiv. Es muss dringend gegengesteuert werden. Im Hinblick auf die ländlichen Regionen ist zu prüfen, inwieweit eine regionale Bündelung von Förderzusagen für Nutzfahrzeuge und eine Ausweitung der Förderung auf Kommunalfahrzeuge möglich ist.

Begründung:

Bei der Dekarbonisierung des Verkehrs kommt dem Energieträger Wasserstoff sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr große Bedeutung zu. Mit der politischen Einigung auf EU-Ebene über die künftigen Flottengrenzwerte für Lkw und schwere Nutzfahrzeuge ist nun der Weg hin zu klimaschonenden Nutzfahrzeugflotten vorgezeichnet: Bis 2040 sollen beispielsweise die CO₂-Emissionen neu zugelassener Lkw um 90 Prozent sinken. Der Bund hat dieser Richtungsentscheidung auf EU-Ebene zugestimmt, stellt aber nach nur zwei Förderaufrufen im Haushaltsplan 2024 keine Mittel mehr für die Förderung von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen, insbesondere mit Wasserstoffantrieb (KsNI), zur Verfügung. Auch das Bundesförderprogramm für Wasserstoff- und E-Busse im Personenverkehr wurde massiv um 77 Mio. Euro gekürzt. In der Folge droht die Flottenumstellung, insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen, zum Stillstand zu kommen, weil Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb um ein Vielfaches teurer sind als dieselbetriebene Lkw oder Busse. Bereits heute ist die Transport- und Logistikbranche durch die massive Erhöhung der Lkw-Maut im Dezember 2023 erheblichem finanziellen Druck ausgesetzt.

Die Förderkürzungen des Bundes konterkarieren überdies die gemeinsamen Anstrengungen von Bund und Ländern zum Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes. Der Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur und die Umstellung auf alternative Antriebe

müssen jedoch synchron erfolgen. Besonders in ländlichen Regionen abseits vielbefahrener Güterverkehrsrouten besteht die Gefahr, dass sich durch einen verlangsamten Flottenumbau die Wasserstoffnachfrage nur schleppend entwickelt und dadurch ein wirtschaftlicher Betrieb der Tankstellen massiv erschwert wird. Dem kann eine regionale Bündelung von Förderzusagen entgegenwirken. Als Modellregion dafür würde sich beispielsweise der Landkreis Kulmbach anbieten, der bereits als HyStarter-Region ausgezeichnet wurde.

Der Bund ist gefordert, die Umstellung der Nutzfahrzeugflotten auf Wasserstoff und andere klimaschonende Antriebe dauerhaft und verlässlich zu fördern. Die Unternehmen brauchen verlässliche Rahmenbedingungen für ihre Investitionsentscheidungen.