



**Aktenzeichen: Pet 1-20-12-776-012295**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 16.11.2023 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr – als Material zu überweisen.

### **Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, dass durch ein Förderprogramm an allen ca. 800 deutschen Raststätten ein bundesweites Wasserstofftankstellennetz für den LKW Fernverkehr errichtet wird.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass es für den LKW Fernverkehr aufgrund des hohen Gewichtes von Batterien auf absehbare Zeit nur die Möglichkeit gebe, mit Wasserstoff einen CO<sub>2</sub>-neutralen langstreckentauglichen Fernverkehr zu etablieren. Des Weiteren sei es möglich, durch geringe Anpassungen an den bereits existierenden Dieselmotoren auch die Bestandsflotte mit entsprechenden Anreizen auf Wasserstoff umzustellen. Durch die gezielte Förderung des Ausbaus auf Basis von Ausschreibung könne die Umsetzung innerhalb weniger Jahre flächendeckend realisiert werden. Hierbei erhalte der Bieter mit den geringsten Förderungsbedingungen den Zuschlag. Gemäß der Förderhöhe bekomme der Staat einen prozentualen Anteil an der Tankstelle. Sollte es für einzelne Standorte keine Bieter geben, realisiere der Staat die Umsetzung, um die flächendeckende Verfügbarkeit zu gewährleisten. Nach Ablauf von fünf Jahren würden die Beteiligungen, mindestens zum Anschaffungspreis, versteigert. Sollte es keinen Bieter geben, erfolge jährlich eine erneute Versteigerung der Anlage und somit auch des Standorts.

Anreize für die LKW-Betreiber für den Umstieg könnten durch eine Befreiung von der LKW-Maut für CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge auf der einen und erhöhte CO<sub>2</sub>-Abgaben für fossil betriebene Fahrzeuge auf der anderen Seite realisiert werden. Der Wasserstoff sollte hierbei für die ersten fünf Jahre über Subventionen auf einen Preis deutlich unter



dem für Diesel festgesetzt werden, um einen wirtschaftlichen Betrieb der LKW zu garantieren.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 70 Mitzeichnungen und 28 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann. Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss begrüßt zunächst das mit der Petition zum Ausdruck gebrachte Engagement zur wirtschaftlichen Förderung eines bundesweiten Wasserstofftankstellennetzes für den LKW-Fernverkehr, da Wasserstoff aus seiner Sicht einen wichtigen Energieträger der Zukunft darstellt.

Weiterhin stellt der Ausschuss fest, dass die Bundesregierung diese Zukunftstechnologie im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie fördert.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mitgeteilt, dass es schon seit Jahren mit einer Förderung von Wasserstofftankstellen aktiv ist, nicht zuletzt, da Wasserstoffmobilität zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor einen wichtigen Beitrag leisten wird. Das BMDV fördert daher sowohl die Entwicklung und den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen als auch die notwendige Tankinfrastruktur und Elektrolyse, beispielsweise über das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP, 2006 bis 2016 sowie 2016 bis 2026).

Mit der bereitgestellten Förderung seitens des BMDV sowie über Landesförderungen und EU-Fördergelder wurde im Schulterschluss mit der Industrie in Deutschland mit aktuell 95 Standorten eines der am weitesten entwickelten Netze für Wasserstofftankstellen weltweit aufgebaut. Dieses Wasserstofftankstellennetz besteht aus Wasserstofftankstellen mit 700 bar Betankungstechnologie mit Fokus auf Pkw, zugleich nutzbar auch durch Müllsammelfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge. Damit



können aktuell Brennstoffzellenfahrzeuge in allen Regionen Deutschlands versorgt werden. Der Großteil dieser Wasserstoff-Tankstellen befindet sich in Autohöfen und in urbanen Knotenpunkten, aus praktischen und rechtlichen Gründen jedoch selten direkt an den Raststätten der Bundesautobahnen.

Das BMDV fokussiert nunmehr seine Förderung auf den Ausbau des Tankstellennetzes für Nutzfahrzeuge und Busse. Aktuell sind zwölf öffentlich zugängliche H<sub>2</sub>-Tankstellen für Busse und schwere Nutzfahrzeuge in Deutschland zu 350 bar in Betrieb, insgesamt fünf weitere im sogenannten Optimierungsbetrieb (zugänglich, aber noch nicht offiziell eröffnet), 13 errichtet (aber noch nicht in Betrieb) bzw. in Bau oder konkreter Planung. Ferner weist der Ausschuss darauf hin, dass die Förderung einer öffentlichen Betankungsinfrastruktur ein Schwerpunkt des laufenden NIP 2016 bis 2026 ist. Für den Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur steht im Klima- und Transformationsfonds (KTF) ein eigener Haushaltstitel zur Verfügung.

Gemäß dem jüngsten NIP-Aufruf zur Förderung öffentlicher Wasserstoff-Tankstellen mit Fokus auf schwere Nutzfahrzeuge erfolgt aktuell zudem eine Förderung des Aufbaus von 15 H<sub>2</sub>-Tankstellen und acht dazugehörigen Elektrolyseuren mit einem Budget von 60 Mio. Euro genau dort, wo die ersten schweren Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge zum Einsatz kommen. Weitere Förderaufrufe sollen folgen.

Weitere technologieoffene Förderrichtlinien für klimaschonende Nutzfahrzeuge, alternative Antriebe für Busse bzw. Schienenfahrzeuge ermöglichen neben der Fahrzeugförderung ebenfalls eine Förderung von betrieblicher Tankinfrastruktur. Eine groß angelegte Förderung grenzüberschreitend vernetzter Tankinfrastruktur wird seitens des BMDV auch durch das EU-IPCEI Wasserstoff (Important Project of Common European Interest) veranlasst erfolgen.

Außerdem finden derzeit umfangreiche Analysen zur weiteren Förderstrategie des BMDV für Wasserstofftankstellen statt, um die kommenden Vorgaben durch die Novellierung der EU-Richtlinie Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID - zukünftig als Verordnung AFIR: „Alternative Fuels and Infrastructure Regulation“) erfüllen zu können. Eine umfangreiche Studie wurde beauftragt, die Indikationen zu Vor- und Nachteilen verschiedener Förderinstrumente (Förderung nach



Vergabeverfahren / Ausschreibung oder Förderrichtlinie) aufzuzeigen. Eine Betrachtung und Bewertung des in der Petition genannten Verfahrens findet demnach bereits statt. Abschließend macht der Ausschuss darauf aufmerksam, dass das BMDV bereits umfänglich dazu beiträgt, die H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur im Besonderen für Nutzfahrzeuge auszubauen. Erwägungen – wie in der Petition genannt – werden hierbei einbezogen, um in absehbarer Zukunft in Deutschland ein flächendeckendes, europäisch verknüpftes Grundnetz an Wasserstofftankstellen für den LKW-Fernverkehr zu realisieren.

Eine CO<sub>2</sub>-differenzierte Lkw-Maut stellt einen zentralen Anreiz für den Umstieg auf klimaschonende Nutzfahrzeuge dar. Der Ausschuss begrüßt, dass das BMDV daher plant, eine solche CO<sub>2</sub>-differenzierte Lkw-Maut einzuführen. Ein günstiger Wasserstoff-Preis wird für eine Marktetablierung der Technologie vom BMDV unterstützt.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss aus den oben dargelegten Gründen, die Petition der Bundesregierung – dem BMDV – als Material zu überweisen, um zu erreichen, dass sie im Rahmen der Umsetzung der o. g. Maßnahmen, Programme und Strategien zur Förderung der Wasserstofftechnologie einbezogen wird.