

Falsche Rahmenbedingungen verhindern Klimaneutralität des Straßengüterverkehrs

Fakten und Forderungen zur gemeinsamen Pressekonferenz

Die Unternehmen der Speditions-, Transport- und Logistikbranche sowie die Nutzfahrzeughersteller eint das Ziel, einen größtmöglichen Beitrag zum klimaschonenden Straßengüterverkehr zu leisten. Null-Emissions-Nutzfahrzeuge sind, neben dem Einsatz alternativer Kraftstoffe, dafür von entscheidender Bedeutung. Um die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr signifikant zu senken, müssen diese rasch und in wachsender Stückzahl auf die Straßen kommen, während gleichzeitig die dafür notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur aufgebaut werden muss. Bedauerlicherweise fehlen bislang die hierfür notwendigen politischen Rahmenbedingungen.

I. Fakten zum Status Quo

➤ Fahrzeugstatistik:

- Täglich ca. 800.000 Lkw in Deutschland unterwegs
- Straßengüterverkehr erbringt ca. 85% der Güterverkehrsleistung - Klimaschutzpotential ist also vor allem hier zu generieren.
- Anzahl derzeit mautbefreiter Elektro-Fahrzeuge (E-Lkw, H₂-Lkw und Hybrid-Lkw) bei Toll Collect: 475 (entspricht 0,059% aller o.g. Fahrzeuge)

➤ CO₂-Emissionen:

- Ca. 38 Mio. t CO₂ werden in Deutschland von schweren Nutzfahrzeugen (> 3,5t zGM) verursacht = 23,3 % der Verkehrsemissionen
- Ziel der Bundesregierung bis 2030: 1/3 der Fahrleistung von Nutzfahrzeugen elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe, um Gesamtziel von 48% CO₂-Reduktion gegenüber 1990 zu erreichen

8. November 2023



DAIMLER TRUCK



Kontakte:

BGL:

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Mail: presse@bgl-ev.de
Tel. 069/ 7919 – 277

DSL:

Frank Huster
Mail: presse@dslv.spediteure.de
Tel. 030 / 40 50 228 – 0

Daimler Truck:

Jörg Howe
Mail: Joerg.Howe@daimlertruck.com
Tel: 0160 / 8698000

MAN Truck & Bus SE

Manuel Hiermeyer
Mail: Manuel.hiermeyer@man.eu
Tel. 0151 / 61307215

➤ Ladeinfrastruktur:

- Öffentliche zugängliche Megawatt Ladepunkte sind derzeit nicht vorhanden, es gibt nur einige wenige Lkw-taugliche Schnelllader.
- Flächenkapazitäten für öffentliche Ladepunkte entlang der Bundesstraßen und Bundesautobahnen sind äußerst knapp.
- Bedarf öffentliche Ladepunkte: Mindestens 10.000 öffentlich-zugängliche Ladepunkte für E-Lkw notwendig, davon mindestens 4.000 als Hochleistungsladepunkte
- Energiebedarf Depotladen: Der Energiebedarf in den Depots kann u. a. durch Photovoltaik-Anlagen realisiert werden. Von den ca. 155 Mio. m² Logistikfläche in Deutschland sind bereits rd. 30 Mio. m² mit PV-Anlagen ausgestattet.

➤ CO₂-Maut-Einnahmen:

- Mauterhöhung durch neuen Mautbestandteil (CO₂-Aufschlag) ab 1. Dezember 2023: 83 % für modernste Euro VI-Lkw (>18 t, 5 -Achsen)
- Mautmehreinnahmen insgesamt 7,6 Mrd. € jährlich, bis 2027 ca. 30 Mrd. €
- Davon sind jährlich rd. 4,5 Mrd. € (bis 2027 ca. 18 Mrd. €) für die unausweichliche Sanierung der Bundesschienenwege vorgesehen.

➤ Investitionen in klimafreundliche Lkw:

- Mehrkosten für Anschaffung eines E-Lkw im Vergleich zum Diesel-Lkw laut herstellerunabhängigen Quellen: ca. 150.000 € - 200.000 € (entspricht etwa das 2,5-fache). Investitionsmittel werden dem Markt durch die signifikante Mauterhöhung entzogen.
- Haushaltsansatz 2024 für Förderprogramm zur Transformation der Nutzfahrzeugflotten i. H. v. gerundet 624 Mio. € ist bereits komplett in Förderbescheiden gebunden:
 - 556 Mio Euro – KsNI Förderung
 - 18 Mio. Euro – Förderrichtlinie Elektromobilität
 - 15 Mio Euro – NIP II Programm
 - 6 Mio. Euro – Einzelmaßnahmen
 - 28 Mio. Euro – IPECI Programm
- Höhe der bewilligten Mittel aus dem letzten Förderaufruf von Juli / August 2022 (Stand 30.09.2023): 1,1 Mrd. €, davon ausgezahlt: 1,45 Mio. €



DAIMLER TRUCK



- Gegenüberstellung der Verpflichtungsermächtigungen (VE) für die Jahre bis 2028 für KsNI im Haushaltsentwurf 2024 verglichen mit dem Haushaltsgesetz 2023

	2023 (in Mio. Euro)	2024 (in Mio. Euro)	Differenz (in Mio. Euro/in %)
VE 2025	370,83	34,64	- 336,19 - 90,66 %
VE 2026	331,84	28,62	- 303,22 - 91,38 %
VE 2027	83,96	0,001	- 83,95 - 99,99 %
VE 2028	---	22,55	+ 22,55 + 100 %
<i>Summe</i>	<i>786,63</i>	<i>85,81</i>	<i>- 700,81</i> <i>- 89,09 %</i>

- Antragsverfahren zum KsNI-Programm zu bürokratisch:
 - Förderrichtlinie sieht bis zu vier Förderaufrufe pro Jahr vor, in den vergangenen Jahren 2021 und 2022 konnte jedoch nur jeweils ein Förderaufruf gestartet werden.
 - Antragsverfahren sehr intransparent und undurchsichtig
 - Anträge stehen im Wettbewerb zueinander, entscheidend für einen positiven Förderbescheid ist das sogenannte „Mindestambitionsniveau“
 - Kriterien zur Bestimmung des „Mindestambitionsniveau“ sind jedoch nicht öffentlich zugänglich und werden nicht kommuniziert.
 - „Mindestambitionsniveau“ ist vergleichbar mit dem Numerus Clausus an einer Universität: Alle Anträge werden in absteigender Reihenfolge sortiert und anschließend werden die Mittel absteigend bewilligt, bis die Mittel verbraucht sind. Das Mindestambitionsniveau beschreibt den Wert der CO₂-Einsparung des letzten, bewilligten Förderantrags.
- Im weiteren Programm (EMK) für Förderung von CO₂-Komponenten an Fahrzeug und Trailer: 45 Mio. € für 2024 (zum Vergleich: im Haushalt 2023 waren hier 76 Mio. € vorgesehen, die innerhalb von nur 3 Tagen erschöpft waren, so dass das Antragsportal wieder geschlossen wurde)



DAIMLER TRUCK



- **Fazit: Es besteht ein enormes Missverhältnis zwischen staatlichen CO₂-Einnahmen (Lkw-Maut und BEHG) und staatlichen Investitionen in klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs**

II. Forderungen von Nutzern und Industrie

- **Aufstockung und Verstetigung der Haushaltsmittel** für die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs:
 - Nutzfahrzeuge: Für jährlich 5.000 neue klimafreundliche Lkw bis zu 800 Mio. € jährlich
 - Ladeinfrastruktur: jährlich mind. 1,5 Mrd. € (öffentliche Ladeinfrastruktur und Depotladen)
 - Revision der Förderquoten, gekoppelt an die Unternehmensgröße der Antragsteller
- **Entbürokratisierung des Förderprogramms** KsNI und Festlegung planbarer Förderfenster
- **Planungszeiträume** für öffentliche Ladeinfrastruktur inkl. Stellplatzausbau und Netzausbau stark **verkürzen, vorausschauenden Netzausbau ermöglichen**
- Einhaltung der Koalitionszusage zur **Vermeidung der Doppelbelastung** beim CO₂-Preis über die Maut plus den nationalen Emissionshandel
- Ein abgestimmtes, an der Praxis orientiertes und durch das **Bundeskanzleramt** koordiniertes Vorgehen der zuständigen Ressorts (BMDV, BMWK und BMF) im Dialog mit den betroffenen Nutzergruppen, der Herstellerindustrie sowie der Energiewirtschaft im Rahmen eines „**Runden Tisches Klimafreundlicher Straßengüterverkehr**“.



DAIMLER TRUCK

