

Fahrplan für CO₂-neutrale Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffe im Nutzfahrzeugsektor

Gemeinsame Erklärung des

Bundesverband Spedition und Möbellogistik (AMÖ)
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)
Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK)
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL)
Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL)

sowie des

Verband der Automobilindustrie (VDA)

zum

Nutzfahrzeuggipfel des BMVI

am 11. November 2020

Die in den Logistikverbänden AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLVL organisierte deutsche Transport-, Speditions- und Logistikbranche sowie die im VDA zusammengeschlossene deutsche Nutzfahrzeugindustrie bekennen sich ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens. Sie verstehen sich darüber hinaus als Treiber für einen emissionsfreien und umweltverträglichen Straßengüterverkehr und sind sich bewusst, dass diese Ziele ihre Branchen vor gewaltige Herausforderungen stellen.

Um die ambitionierten Klimaschutzziele erreichen zu können, wird die Logistikbranche ihre Prozesse zur Effizienzsteigerung des Güterverkehrs in einer gesamtheitlichen Betrachtung ständig weiter optimieren. Die Nutzfahrzeugindustrie wird ihre Anstrengungen für die Entwicklung energieeffizienter Null-Emissions-Lkw weiter deutlich verstärken, damit zügig serienreife und marktfähige Fahrzeugmodelle im Straßengüterverkehr eingesetzt werden können. Eine verbleibende Wirtschaftlichkeitslücke muss durch politische Maßnahmen (CO₂-Maut, Förderprogramme...) geschlossen werden.

Für alle Akteure bedarf es dringender Planungs- und Investitionssicherheit sowie einer verlässlichen Perspektive, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der hier vertretenen Branchen sichern.

Fahrplan für Technologiefokussierung

Um derartige Planungssicherheit für Anwender und Hersteller zu ermöglichen, sollte sich die Politik für die verschiedenen Einsatzbereiche von Nutzfahrzeugen auf folgende Technologien fokussieren. Dabei müssen die durch Herstellung und Entsorgung des jeweiligen Fahrzeugtyps verursachten CO₂-Emissionen ebenso berücksichtigt werden wie die Wechselwirkungen zu benachbarten Industriezweigen, insbesondere der Energieindustrie. Es ist für die Bewertung der Eignung einer Technologie erforderlich, auch den jeweiligen Bedarf an zusätzlich zu produzierender regenerativer Energie zu berücksichtigen.

Einsatzbereiche Technologien	BEV*	H ₂ /BZ**	Gas-Lkw***	
			LNG	CNG
Nahverkehr: <ul style="list-style-type: none"> Jahresfahrleistung: 30.000 bis 50.000 km p.a. Einsatzgebiet: <50 km Tagesfahrleistung: ~150 km 	▪ Ab 2021	▪ Ab 2026		
Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> Jahresfahrleistung: 50.000 bis 80.000 km p.a. Einsatzgebiet: 50-100 km Tagesfahrleistung: ~300 km 	▪ Ab 2021	▪ Ab 2026		
Fernverkehr <ul style="list-style-type: none"> Jahresfahrleistung: 80.000 bis 120.000 km p.a. Einsatzgebiet: >150 km Tagesfahrleistung: ~ 480 km 	▪ Ab 2025	▪ Ab 2026		

Sofort verfügbar

■ eher geeignet
 ■ eher ungeeignet; Jahreszahlen beschreiben voraussichtliche Verfügbarkeit in Großserien

Jahreszahlen beschreiben die voraussichtliche Verfügbarkeit in Großserien nach öffentlichen Ankündigungen der Hersteller, Stand: Oktober 2020.

***BEV (Batterieelektrische Nutzfahrzeuge):** BEV-Nutzfahrzeuge sind bereits in Kleinserien bei Kunden im Testbetrieb. Die Lkw-Hersteller haben für das Jahr 2021 die (Groß-)Serieneinführung zugesagt. Diese Fahrzeuge werden zunächst für den Verteil- und Regionalverkehr ausgelegt sein. Perspektivisch sollen sie auch im Fernverkehr einsetzbar sein. Voraussetzung hierfür ist die Praxistauglichkeit, die u. a. vom Aufbau von Schnellladepunkten entlang der Verkehrsachsen abhängig ist.

****H₂-BZ (Wasserstoff-Brennstoffzelle):** Die Nutzfahrzeugindustrie arbeitet mit Hochdruck an der Entwicklung von Brennstoffzellen-Lkw. Mehrere Hersteller haben den Beginn der Serienfertigung ab 2026 angekündigt. Diese Fahrzeuge können flexibel und mit ähnlichen Leistungsprofilen wie Diesel-Lkw eingesetzt werden und erfüllen damit optimal die Anforderungen der Transport- und Logistikbranche.

*****Gas-Lkw:** LNG-/CNG-Lkw sind bis zum Markthochlauf anderer Antriebsoptionen eine sofort einsetzbare Alternative zu Diesel-Lkw. Mit der Beimischung von Biomethan oder synthetischem Methan kann der klimarelevante CO₂-Ausstoß weiter abgesenkt werden.

Weitere Optionen zur CO₂-Reduktion bis 2030

E-Fuels: Synthetische Kraftstoffe, die aus erneuerbarem Strom produziert werden, können einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten, insbesondere für die Bestandsflotte. Fraglich ist jedoch ihre hinreichende Verfügbarkeit zu wettbewerbsfähigen Kosten.

Oberleitungs-Lkw: Die Technologie von Oberleitungs-Lkw wird für den flächendeckenden internationalen Schwerlastverkehr skeptisch betrachtet. Oberleitungs-Lkw sind allenfalls für Linienverkehre auf ausgewählten Destinationen einsetzbar.

Trailer- und Lkw-Komponenten: Als kurzfristig wirkende Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Straßen-güterverkehr muss dringend das Potential durch eine Optimierung von Trailern und Lkw-Ausstattungs-komponenten erschlossen werden, z. B. durch Förderprogramme für (automatisierte) Aerodynamik-systeme, elektrische Antriebsachsen und Softwareoptimierungen.

Energiebereitstellung, Tank- und Ladeinfrastrukturen

Für den Hochlauf alternativer Antriebe bedarf es einer für Nutzfahrzeuge geeigneten EU-weit flächen-deckenden Tank- und Ladeinfrastruktur sowie ausreichende erneuerbare Energieressourcen. Hierfür muss der Gesetzgeber die Überarbeitung der Alternative Fuel Infrastructure Directive (AFID) nutzen, um Zielwerte für den Aufbau von Tank- und Ladeinfrastrukturen EU-weit verbindlich vorzuschreiben. Zum Aufbau der Infrastrukturen sowohl für den öffentlichen Bereich als auch für Logistikanlagen und Betriebshöfe ist eine staatliche Förderung erforderlich. Weiterhin ist die Überarbeitung der Erneuer-bare-Energie-Richtlinie RED II sowie der Energiesteuerrichtlinie so auszugestalten, dass der Hochlauf der alternativen Antriebe/Kraftstoffe durch wirtschaftlich attraktive Energiepreise unterstützt wird.

Fördermaßnahmen

Die Kapitalbindung für bestehende Lkw-Flotten in den Unternehmen der Logistikbranche ist hoch. Um den Übergang zu Null-Emissions-Lkw wirtschaftlich verträglich zu gestalten und Lenkungsanreize zu setzen, bedarf es einer staatlichen Förderkulisse aus verschiedenen Instrumenten. Hierzu zählen ne-ben Kaufprämien von mindestens 80 % der Investitionsmehrkosten für alternative Antriebe, Trailer und Komponenten auch Sonderabschreibungen, CO₂-orientierte Mautbefreiungen bzw. -vergünsti-gungen sowie Fördermaßnahmen zur Erneuerung der Bestandsinfrastruktur in den Betrieben der Lo-gistik (z.B. Betriebstankstellen).

Ausblick

Logistikbranche und Nutzfahrzeugindustrie bieten der Politik einen engen Dialog zur gemeinsamen Vereinbarung eines verlässlichen Fahrplans an.
