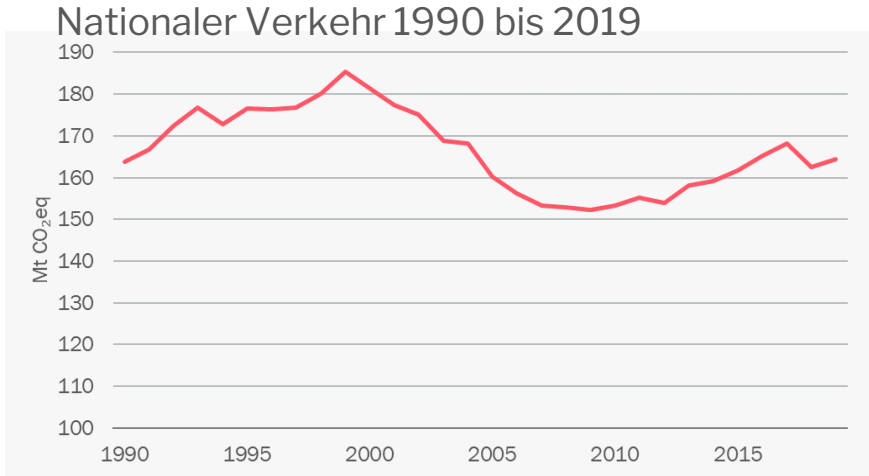


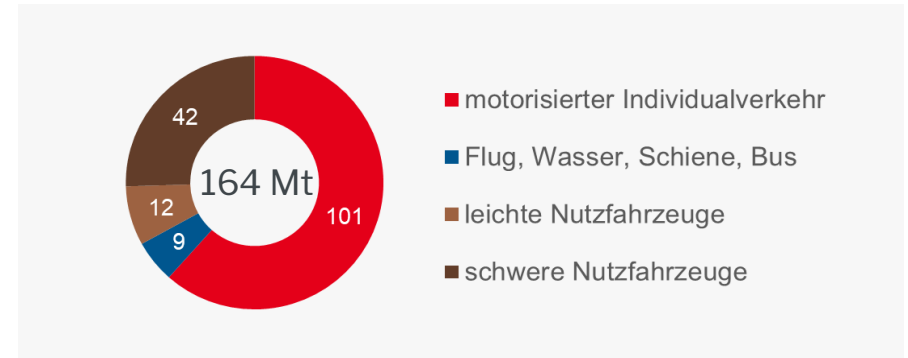
Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs

Was bedeuten die Klimaziele für den
Logistiksektor?

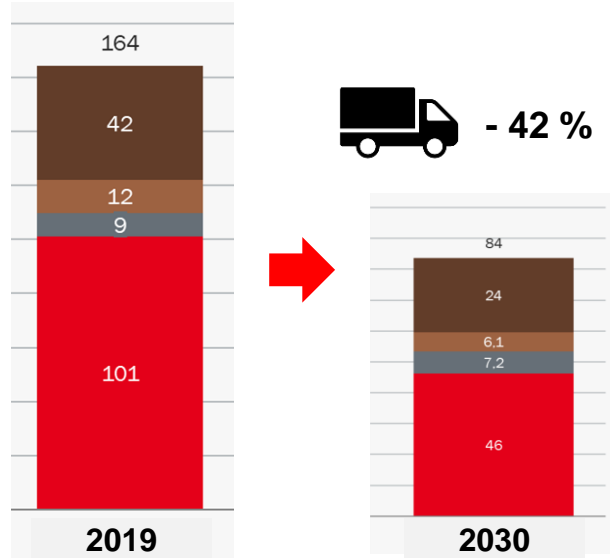
Die Emissionen des Verkehrssektors sind heute auf gleichem Niveau wie 1990



THG-Emissionen nach Verkehrsmittel, 2019



In der nächsten Dekade ist eine Transformation des gesamten Verkehrssektors erforderlich

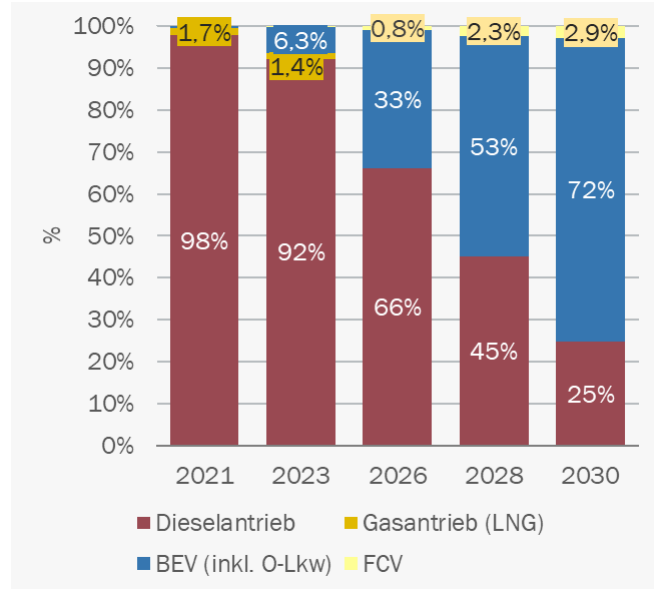


■ motorisierter Individualverkehr ■ Flug, Wasser, Schiene, Bus
■ leichte Nutzfahrzeuge ■ schwere Nutzfahrzeuge

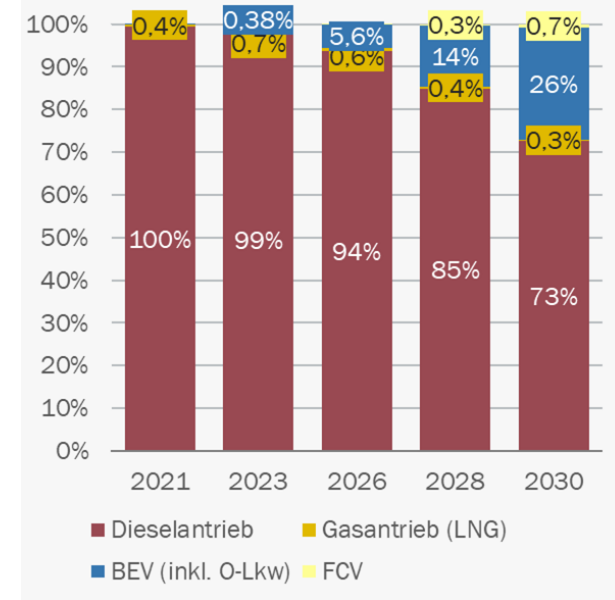
- Bis 2030 muss der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors laut Klimaschutzgesetz auf **85 Mt CO₂** gesenkt werden.
- Die CO₂-Emissionen der schweren Nutzfahrzeuge (> 3,5t) müssen hierfür **von 42 auf 24 MtCO₂** bis 2030 zurückgehen müssen.
- Zugleich hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, bis 2030 **1/3 der Fahrleistung elektrisch bzw. mit strombasierten Kraftstoffen** zu erbringen.

Was bedeuten diese Ziele für die Lkw-Neuzulassungsstruktur?

Neuzulassungen nach Antrieb



Bestand nach Antrieb

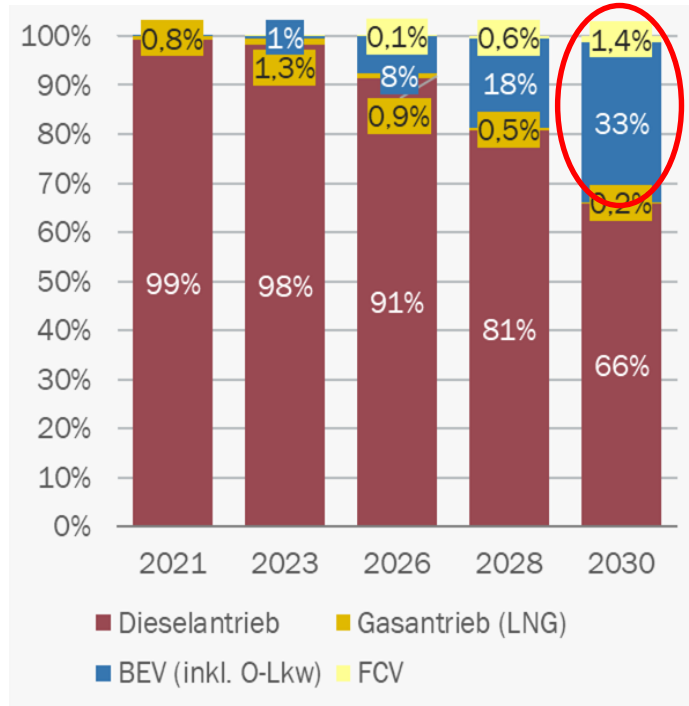


- Keine Gas-Lkw ab 2023.
- Die Serienproduktion von FCVs startet voraussichtlich erst Ende der 2020er.
- E-Fuels – nicht verfügbar und zu teuer für die Logistiker.
- Starke Elektrifizierung bei den Neufahrzeugen nötig.
- Im Jahr 2030 machen BEV 72 % an Neuzulassungen aus.

Quelle: "Zielpfade Verkehr", Prognos 2021



Mit dem geschilderten Markthochlauf werden die Klimaschutzziele 2030 erreicht



Fahrleistung nach Antrieb



Europäische Flottengrenzwerte als zentraler Hebel

- Die europäischen Flottengrenzwerte sind entscheidend für die Erweiterung des Marktangebots
- ... und für die Kostensenkung von E-Lkw



- Die Revision der europäischen Flottengrenzwerte 2022 bietet eine wichtige Chance, um den E-Lkw-Markt zu stärken.



Die Bundesregierung sollte sich für eine für eine **signifikante Erhöhung des 2030 Ziels** einsetzen, welches einen Verkaufsanteil von mindestens 60 Prozent bis 2030 EU-weit gewährleistet. Darüber hinaus soll ein **Zwischenziel 2027/2028** eingeführt werden.

Reform der Lkw-Maut bis 2023 umsetzen

- Die aktuelle Mautbefreiung für Gas-Lkw verstößt gegen geltendes EU-Recht und muss sofort beendet werden.
- Gemäß der Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie muss Deutschland die Lkw-Maut ab 2023 abhängig vom CO₂-Ausstoß spreizen.
- Deutschland wird es zudem erlaubt werden, die aktuelle Befreiung von der Infrastrukturabgabe für emissionsfreie Lkw bis Ende 2025 beizubehalten.



Deutschland sollte die derzeitige E-Lkw-Befreiung von der Infrastrukturabgabe bis 2025 beibehalten und danach auf 75% senken. Darüber hinaus sollte Deutschland einen **steigenden CO₂-Aufschlag 2023** einführen.

Emissionsfreie Städte möglich machen

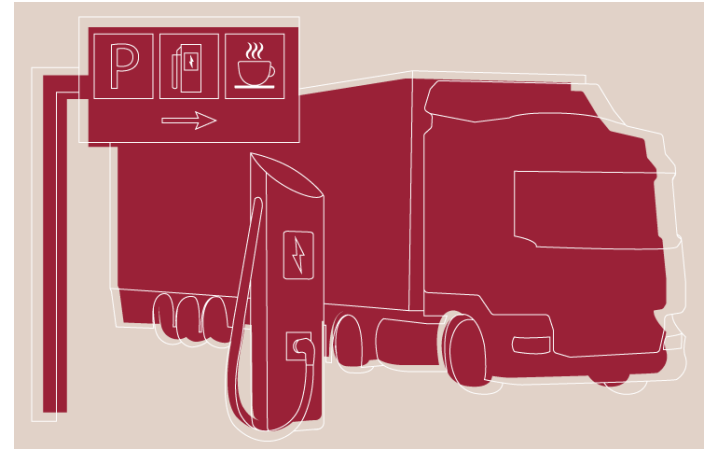
- Die vollständige Machbarkeit im städtischen Raum ermöglicht die Einführung von emissionsfreien Zonen in Städten.



Die Bundesregierung sollte zusammen mit den größten Städten Deutschlands, der Logistikbranche und Herstellern, eine Strategie entwickeln und Ziel einführen, um spätestens im **Jahr 2030 den städtischen Lieferverkehr emissionsfrei** zu machen.

Masterplan für Lkw-Ladeinfrastruktur entwickeln

- In DE müssen bis **2025 mindestens 4.000 (halb-) öffentliche Hochleistungsladepunkte** installiert werden. Bis 2030 steigt die Zahl auf mindestens 14.000 (ohne öffentliches Nachladen).
- Daher sollte sich die BR das Ziel setzen, bereits bis 2025 ein **initiales Hochleistungsladenetz** entlang der wichtigsten Güterverkehrskorridore aufzubauen (Ladeleistung von mindestens 700 KW bis über 1 MW).
- Dies sollte einhergehen mit zusätzlichen Investitionen in den **Ausbau des Stromnetzes**.



Bei **AFIR** sollte sich die Bundesregierung für eine deutlich höhere Ambition bei den Ausbauzielen für Lkw-Ladeinfrastruktur einsetzen und die vorgeschlagenen Ausbauziele für H2-Infrastruktur gemäß der erwarteten Marktentwicklung nach unten korrigieren.

Vielen Dank!

Jekaterina Boening

Senior Manager, Bereichsleiterin Energie, Klima, Kraftstoffe
Transport & Environment Deutschland

jekaterina.boening@transportenvironment.org

+49 176 647 732 69

