

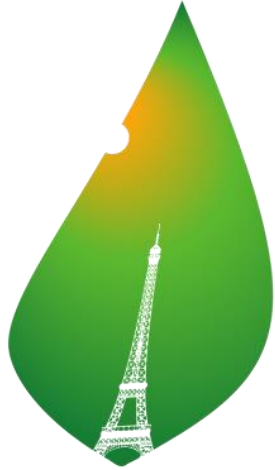
Rahmenbedingungen für alternative Antriebe in der Logistik

Webkonferenz LNG HEUTE – WASSERSTOFF MORGEN
16.09.2020

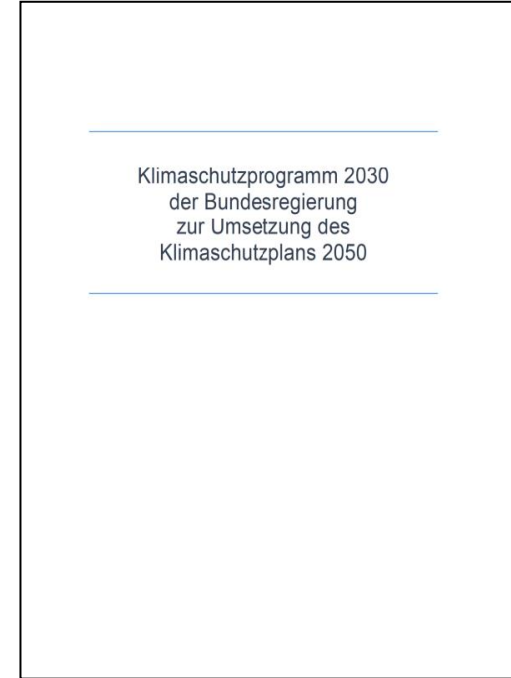
Agenda

- (1) Ziele der Bundesregierung im Bereich Klimaschutz
- (2) Bedeutung des Straßengüterverkehrs für die Erreichung der Klimaschutzziele
- (3) Maßnahmen für den Markthochlauf alternativer Antriebe im Straßengüterverkehr

Zentrale klimapolitische Entscheidungen im Überblick



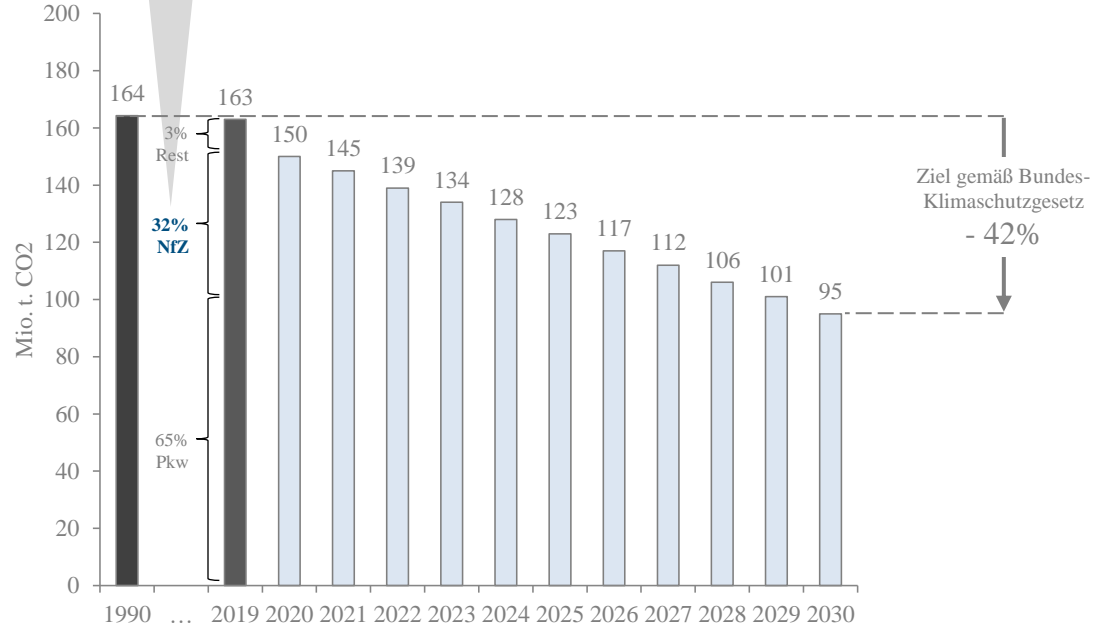
PARIS2015
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE
COP21·CMP11



(1) Aufgrund ihres hohen Anteils an den CO₂-Emissionen besteht beim Klimaschutz im Verkehr sehr großer Handlungsbedarf bei den Nutzfahrzeugen.

Status quo

Zweitgrößter Emittent im Verkehrssektor ist der Straßengüterverkehr.



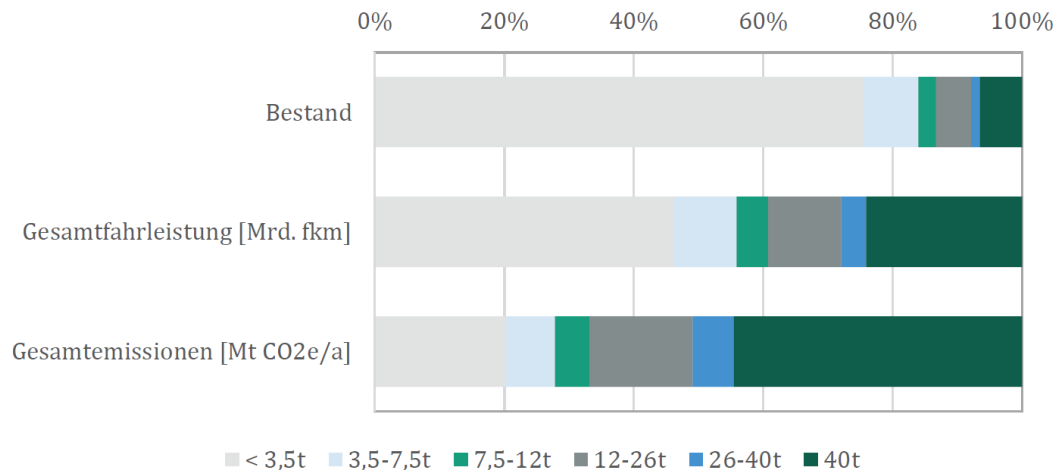
Abzüglich der „Sowieso-Entwicklung“ (Referenzentwicklung) entspricht dies einer Minderung von 55 Mio. t. CO₂.

**Der Betrag der Nutzfahrzeuge
hiervon beträgt gemäß
Maßnahmen- Programm des BMVI
17 bis 18 Mio. t CO₂.**

Handlungsbedarf

Nutzfahrzeuge müssen einen sehr großen Teil der erforderlichen CO₂-Minderung im Verkehr beitragen.

Es bestehen gute Voraussetzungen für eine schnelle Wirkungsentfaltung bei alternativen Antrieben für Nutzfahrzeuge.



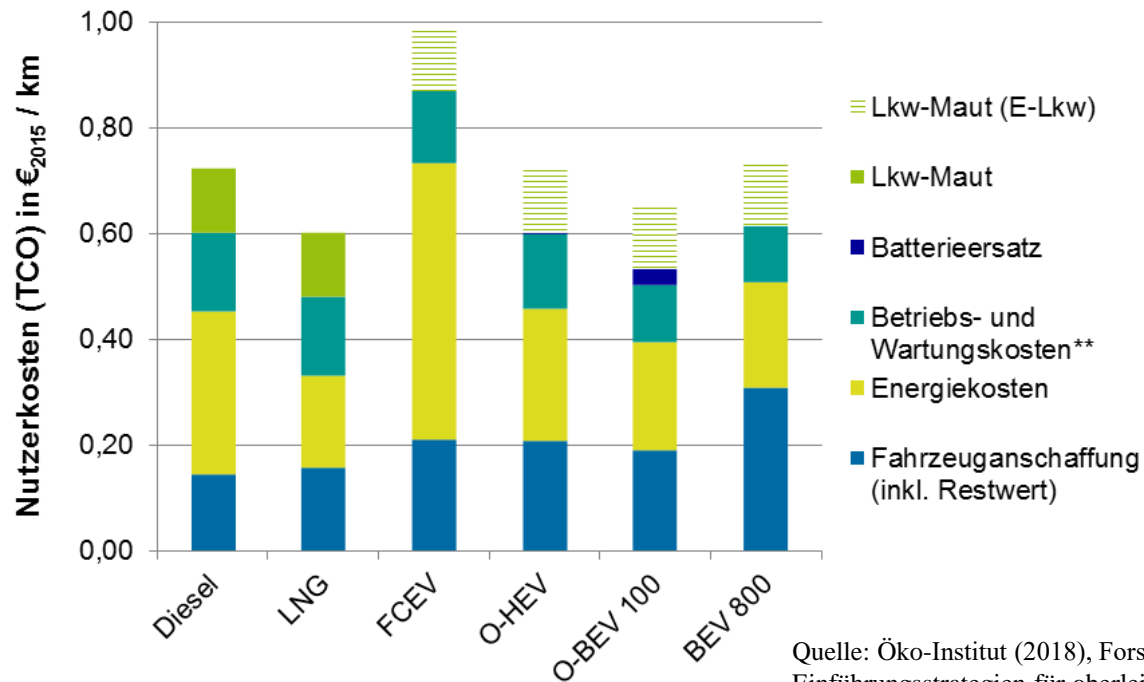
Bestand, Fahrleistung und CO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen nach zulässigem Gesamtgewicht

➔ Im Straßengüterverkehr (Sattelzugmaschinen 40 t) entfallen hohe Anteile der THG-Emissionen auf verhältnismäßig wenige Fahrzeuge.

➔ Neue Fahrzeuge kommen schnell in den Markt, da ein Großteil der Nutzfahrzeuge (Sattelzugmaschinen 40t) nach wenigen Jahren ausgetauscht wird (z.B. Lkw im Güterfernverkehr nach ca. 3-5 Jahren, Einsatz dann im Regionalverkehr oder im Ausland).

Zuünftig werden konkurrenzfähige TCO bei alternativen Antriebe erwartet.

Antriebsabhängige Kosten von Sattelzugmaschinen in 2025



Quelle: Öko-Institut (2018), Forschungsvorhabens „StratON – Bewertung und Einführungsstrategien für oberleitungsgebundene schwere Nutzfahrzeuge

Die Bundesregierung hat daher ambitionierte Maßnahmen für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs beschlossen.

Klimaschutzprogramm
2030 (KSP 2030)



Ziel Nutzfahrzeuge im KSP 2030

„Ziel ist es, dass bis 2030 etwa **ein Drittel der Fahrleistung** im schweren Straßengüterverkehr **elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe** sein wird.“



Die bereits beschlossene europäische CO₂-Flottenregulierung für Nutzfahrzeuge reicht zur Erreichung dieses Ziels bei weitem nicht aus (Faktor 3 erforderlich)

Maßnahmen im KSP 2030

Das Klimaschutzprogramm 2030 beinhaltet für die Zielerreichung **drei Maßnahmen**:

- Kaufprämie für Nutzfahrzeuge
- Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur
- CO₂-Differenzierung der LKW-Maut und Einführung eines ab 2023 wirksamen CO₂-Aufschlags auf die LKW-Maut

Bereitgestellte Mittel

Für die Maßnahmenumsetzung wurden folgende **Mittel bereitgestellt**:

- 4,1 Mrd. Euro für Tank- und Ladeinfrastruktur im Zeitraum 2020 bis 2023 (Pkw und Nutzfahrzeuge)
- 1,2 Mrd. Euro für Fahrzeugförderung im Zeitraum 2021 bis 2023
- Ggf. zusätzliche Mittel aus Wasserstoffstrategie

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!