

Förderung von alternativen Lkw-Antrieben und Entwicklung der Maut

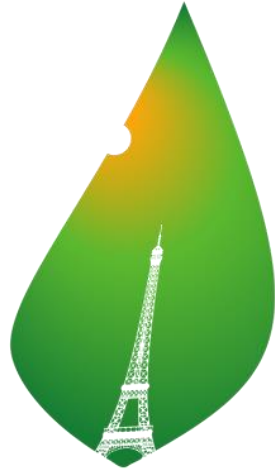
Jahreskonferenz Biogaspartner

17.11.2020

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

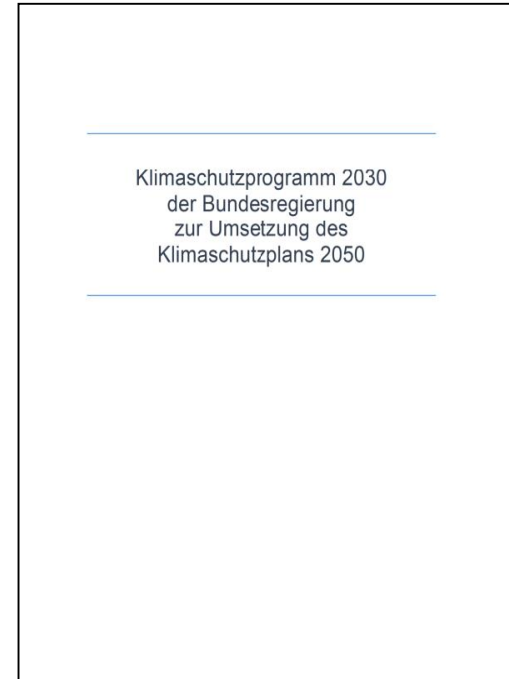
Zentrale klimapolitische Entscheidungen im Überblick



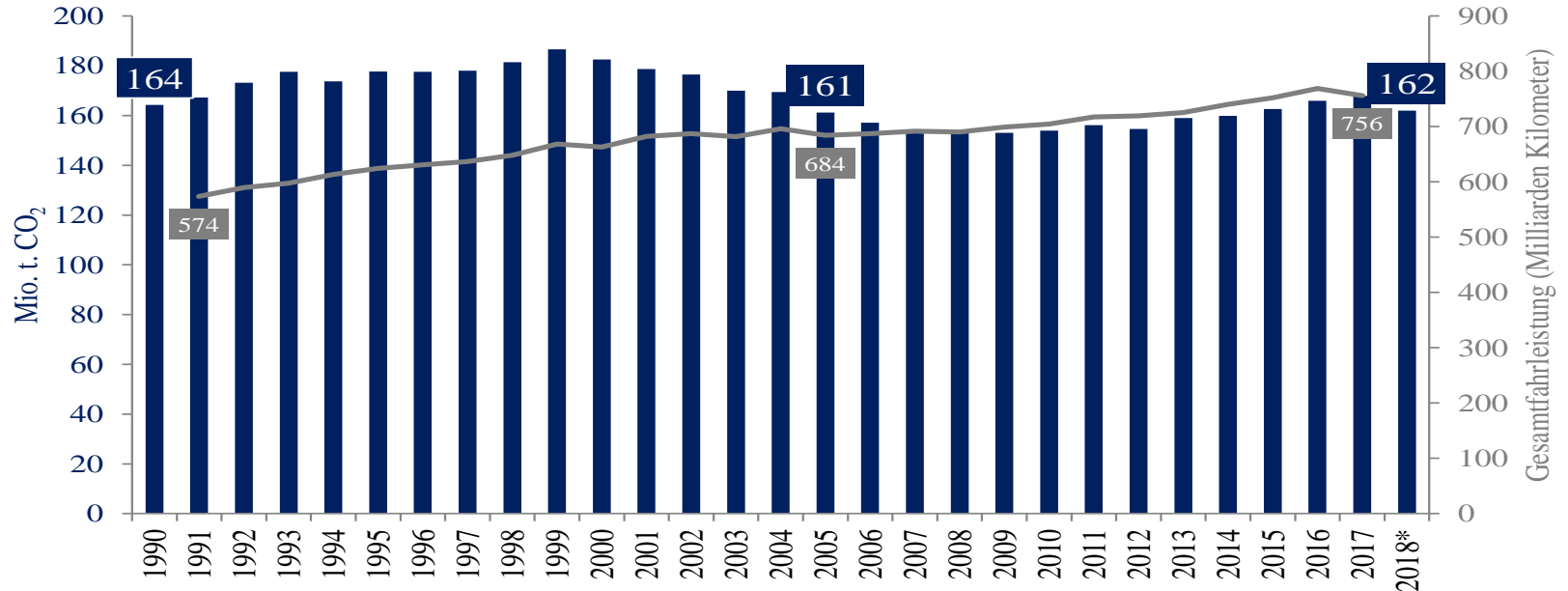
PARIS2015
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE
COP21·CMP11



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

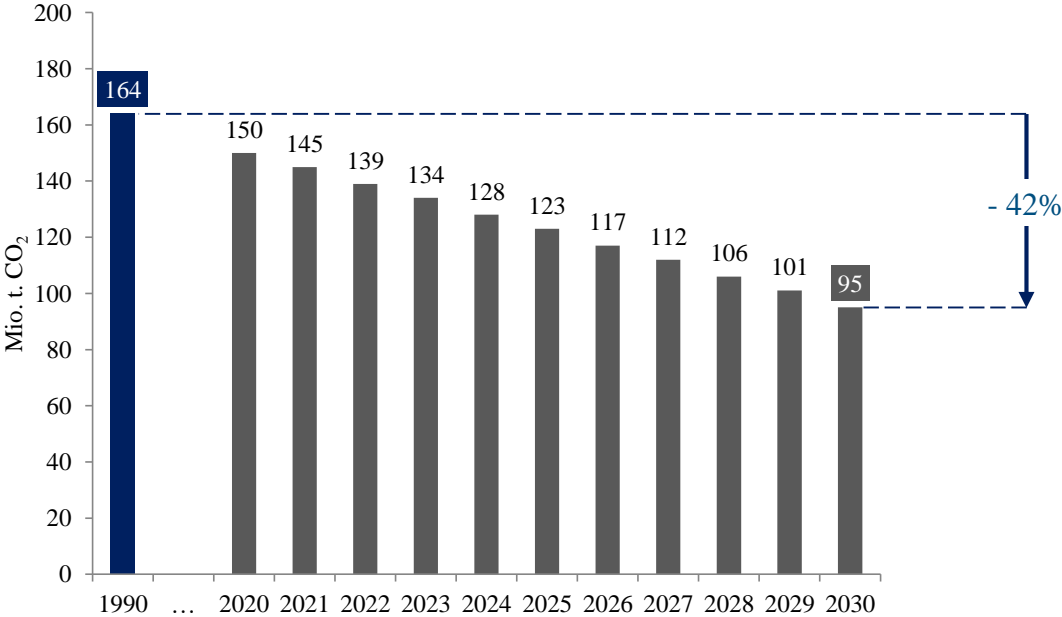


CO2-Emissionen im Verkehrssektor sind seit 1990 nahezu unverändert.



Quelle: Eigene Darstellung (Datenquellen: Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen – Endstand zur Berichterstattung 2019, * = Schätzung, vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2018-45-prozent-weniger>, Verkehr in Zahlen 2019)

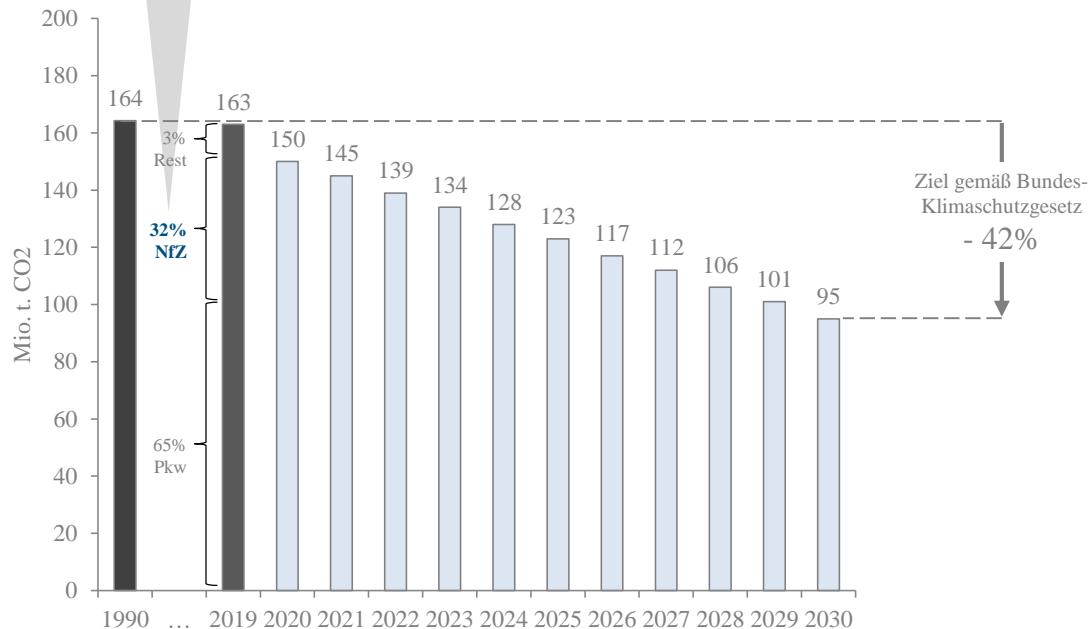
Ambitionierte Reduktionsziele für die nächsten 10 Jahre



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.



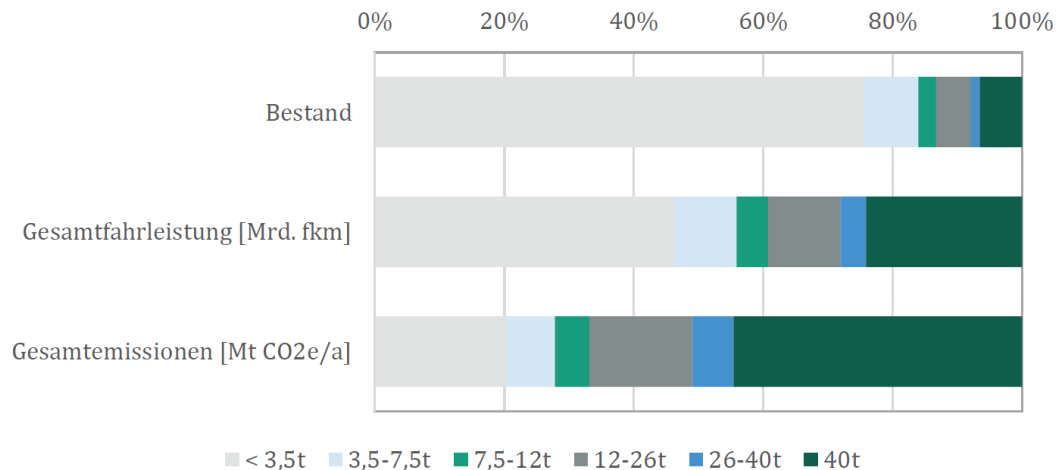
Abzüglich der „Sowieso-Entwicklung“ (Referenzentwicklung) entspricht dies einer Minderung von 55 Mio. t. CO₂.

**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.



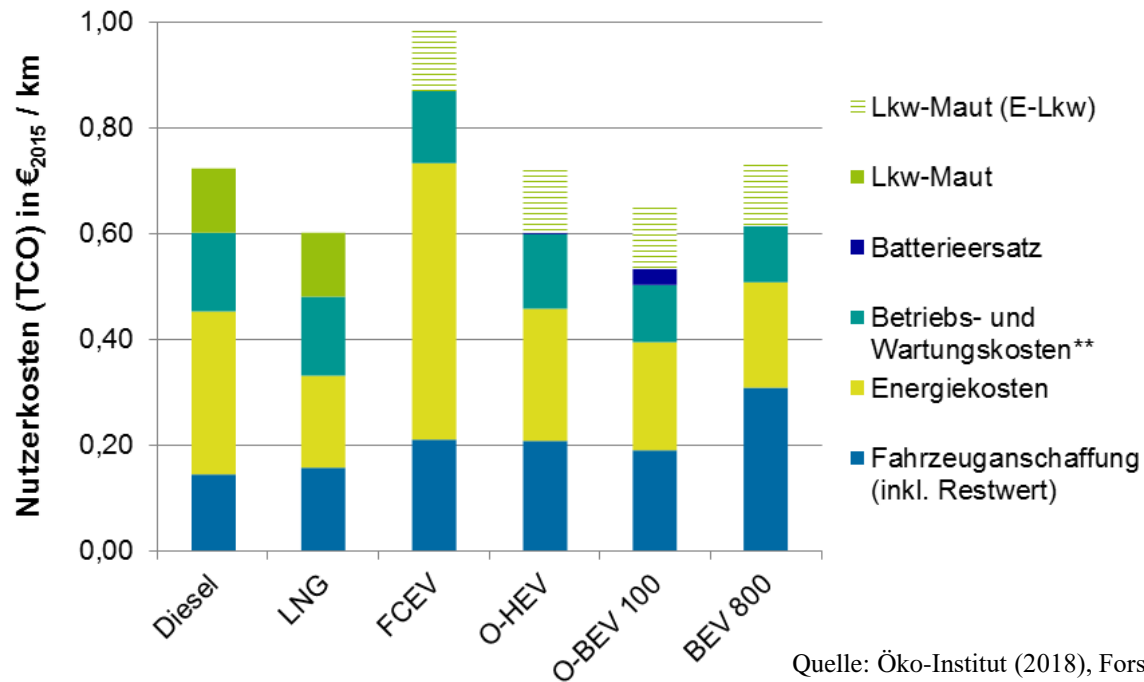
Bestand, Fahrleistung und CO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen nach zulässigem Gesamtgewicht

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.

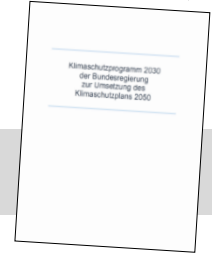
Antriebsabhängige Kosten von Sattelzugmaschinen in 2025



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**:

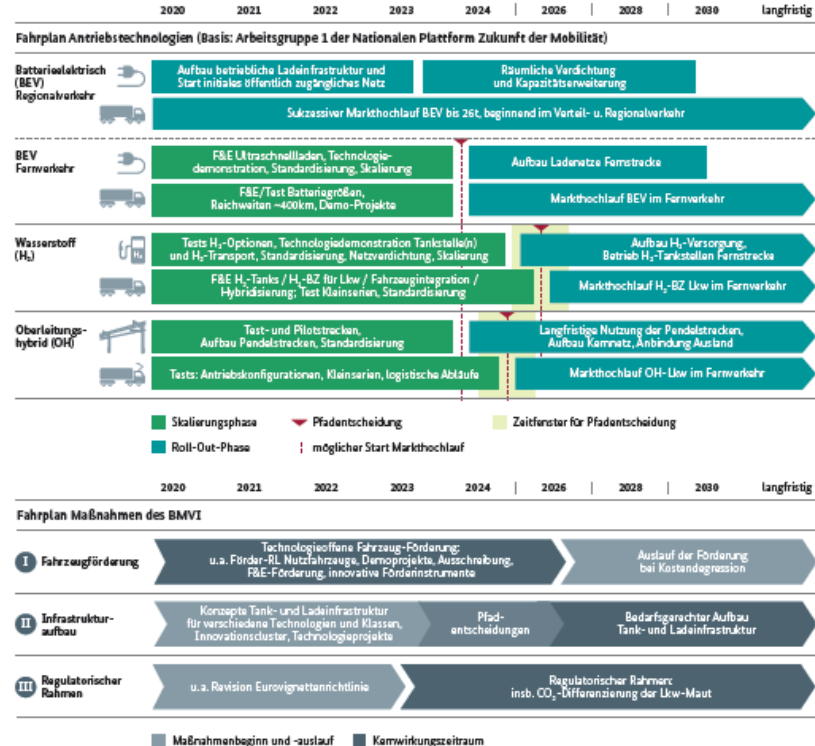
- Kaufprämie für Nutzfahrzeuge
- Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur
- CO₂-Differenzierung der LKW-Maut und Einführung eines ab 2023 wirksamen CO₂-Aufschlags auf die LKW-Maut

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

Das Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge enthält einen Fahrplan bis 2030



Die Lkw-Maut wird künftig an den CO₂-Emissionen ausgerichtet.

- ➔ Lkw-Maut als zentrales Instrument zur Erreichung konkurrenzfähiger Betriebskosten (TCO) im Bereich alternativer Lkw-Antriebe
- ➔ Einführung der CO₂-Differenzierung der LKW-Maut in Form einer Kombination aus
 - einem CO₂-Aufschlag auf die Infrastrukturkosten sowie
 - einem CO₂-Abschlag auf die Infrastrukturkosten von bis zu 75 % (im Fall von Null-Emissions-Fahrzeugen)
- ➔ Erdgas-Lkw werden ebenfalls den CO₂-Emissionen entsprechend bemautet.
- ➔ Nationale Umsetzung der CO₂-Maut soll bis Ende 2022 erfolgen
- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Bio-Methan in der Lkw-Maut

Fazit und Ausblick: CNG- und LNG-Lkw können durch vermehrten Biomethan-Einsatz wichtige Beiträge zum Klimaschutz leisten

- ➔ CNG und LNG werden mit einem breiten Maßnahmen-Mix aus Förderung für **Anschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen** mit Erdgasantrieb, **Mautbefreiung** für Lkw mit CNG- und LNG-Antrieb sowie der **Energiesteuerreduzierung für Erdgas** als Kraftstoff unterstützt
- ➔ Durch die Fördermaßnahmen wird direkt die Marktentwicklung für schwere Nutzfahrzeuge mit CNG und LNG sowie mittelbar der Aufwuchs einer **flächendeckenden LNG-Tankstelleninfrastruktur** in Deutschland vorangebracht.
- ➔ Da fossiles Erdgas nur geringe CO₂-Einsparungen bringt, ist zukünftig vermehrt in den entsprechenden Anwendungsfeldern **erneuerbares und/oder synthetisches Gas** einzusetzen.
- ➔ Durch die vorgesehene verpflichtende **Unterquote in der RED II** werden **fortschrittliche Biokraftstoffe** künftig eine zentrale Rolle spielen. Insbesondere der Einsatz von Biomethan im Lkw-Bereich dürfte damit angereizt werden.

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!