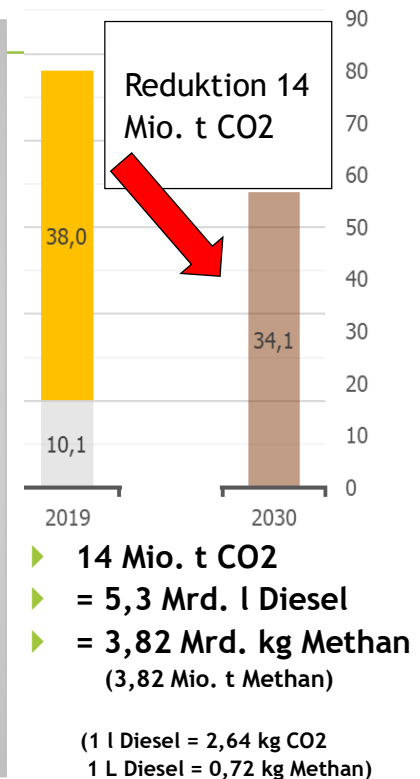
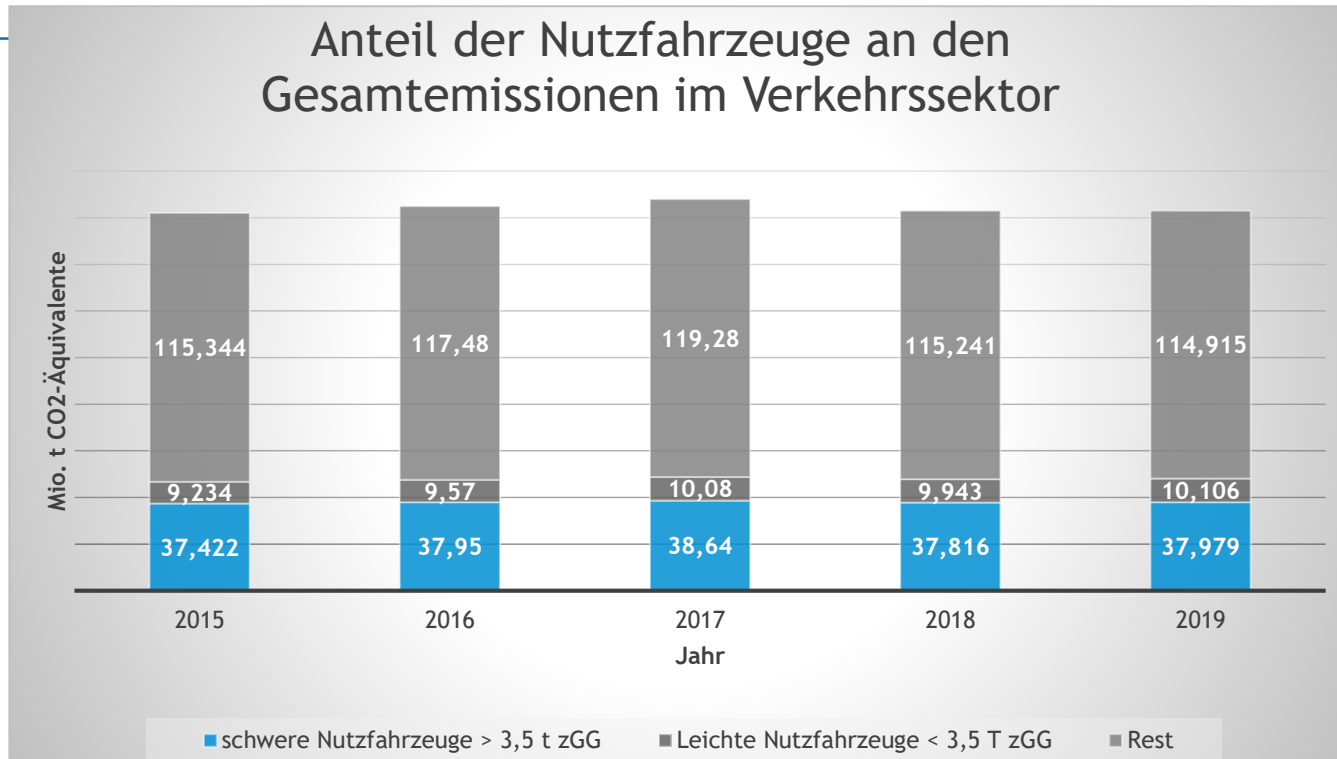


Was kann der Güterkraftverkehr zur CO₂- Vermeidung beitragen? / Wo liegen Angriffspunkte zu mehr Energieeffizienz und bei alternativen Antrieben?

Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführer

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V.

ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN IM SCHWERLASTVERKEHR



- ▶ Circa 38 Mio. t CO₂ werden von schweren Nutzfahrzeugen (Lkw > 3,5t-zGM) verursacht.
- ▶ Das sind 23,3% der Verkehrsemissionen und ca. 5% an den deutschen Gesamtemissionen.
- ▶ Quelle: Nationale Plattform Mobilität (NPM)



- Bundesregierung- **Klimaschutzprogramm 2030**
 - Ein Drittel CO₂ freier LKW bis 2030. Ziel: Bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf strombasierten Kraftstoffen erfolgt.
- **Nationale CO₂-Besteuerung** ab 01.01.21.
- **CO₂-Maut ab 2023:**
 - CO₂-Differenzierung der LKW-Maut zugunsten klimaschonender Antriebe und Novelle der Eurovignetten Richtlinie (EU-Beschluss 12/2020).
 - Ab 2023 „wirksamer (nationaler) CO₂-Aufschlag auf die LKW-Maut“ unter Ausnutzung des rechtlichen Spielraums einführen.
 - Branche: **Keine Doppelbelastung!**

Alternative Kraftstoffe und Antriebe

Wir ebnen Wege.

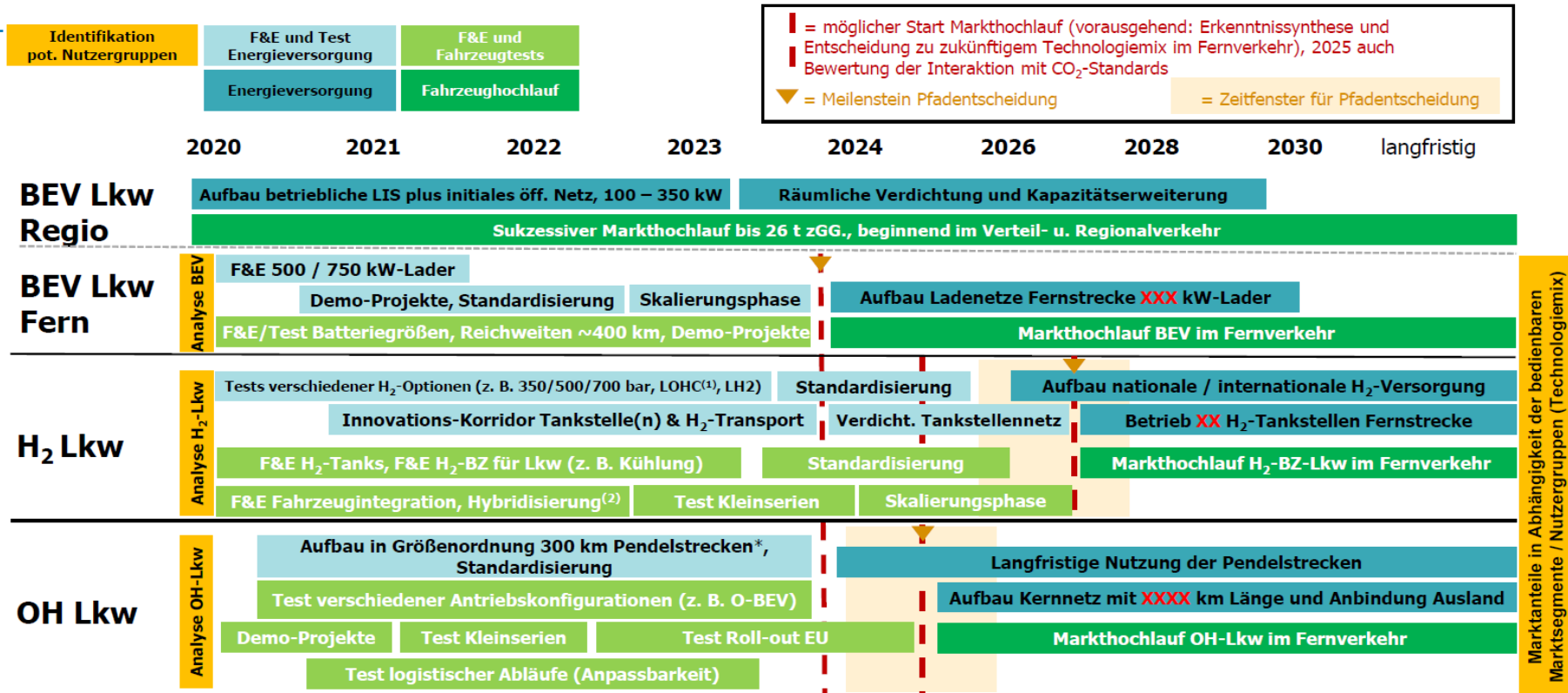


- **Gas (LNG / CNG)**
- **Elektro (Batterie /Oberleitung)**
- **Wasserstoff-Brennstoffzelle**



ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN IM SCHWERLASTVERKEHR

Darstellung verschiedener Technologieoptionen und notwendiger Schritte zum Markthochlauf:
Ein möglicher Fahrplan zur Erreichung der Ziele des KSPr 2030



(1) LOHC = Liquid Organic Hydrogen Carrier (2) H₂-ICE werden auch getestet sind hier aber nicht aufgeführt, da kein elektrifizierter Antriebsstrang eingesetzt wird.

* Wird nicht von allen Mitglieder der AG befürwortet.

Quelle: Nationale Plattform Mobilität (NPM)



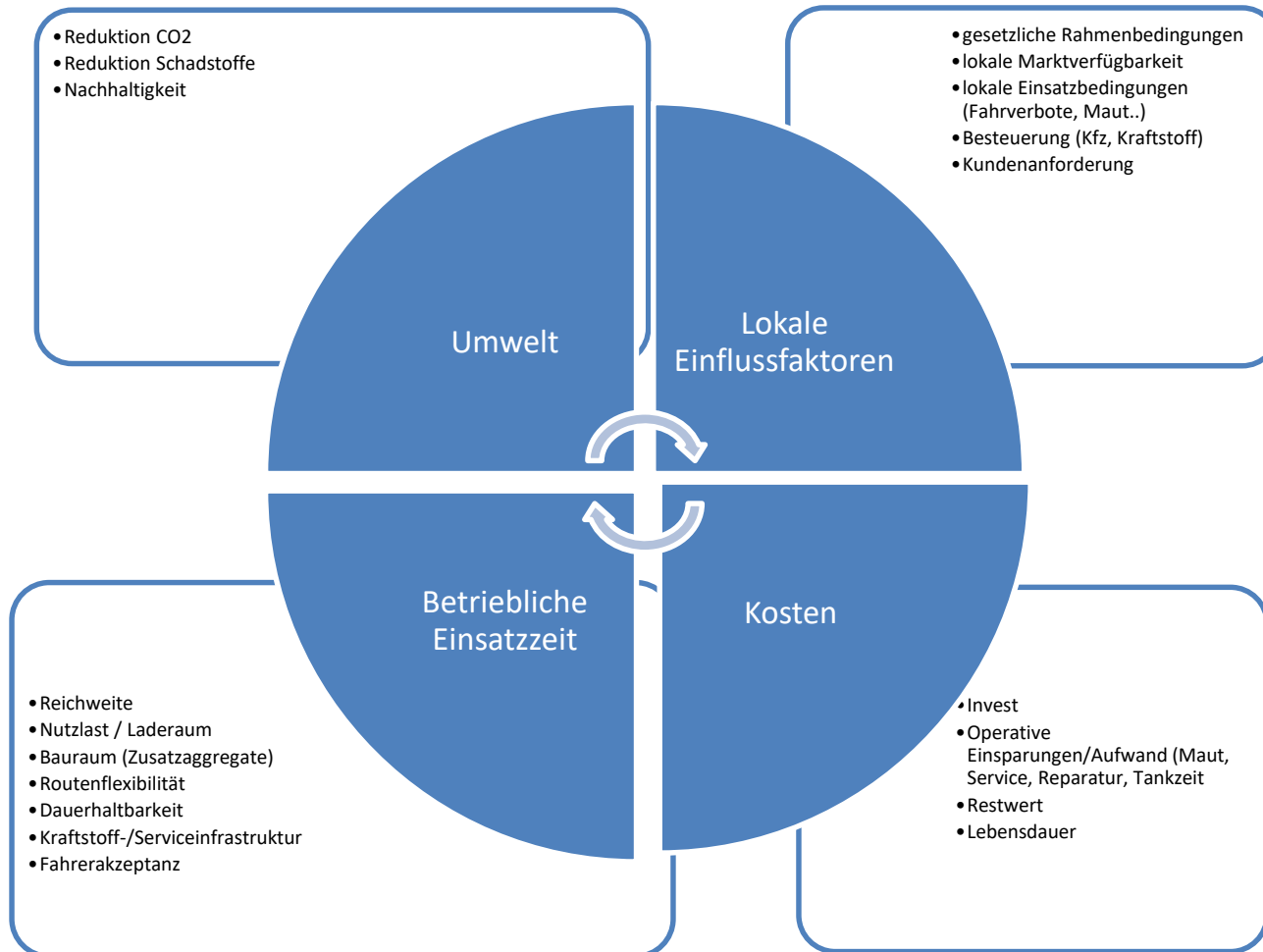
ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN IM SCHWERLASTVERKEHR

	Reichweite	Nahverkehr	Regionalverkehr	Fernverkehr
Jahresfahrleistung		30.000 bis 50.000 km	50.000 bis 80.000 km	80.000 bis 120.000km
Einsatzgebiet		<50 km Urbaner und ländlicher Verkehr; Citylogistik	50 bis 150 km Regionale Verteilung, Sammelgut	>150 km Fernstrecken, Punkt-zu-Punkt-Verkehre
Tagesfahrleistung <small>(1-Mann-Besatzung; 60 km/h, 8h Lenkzeit)</small>		150 km/Tag	300 km/Tag	480 km/Tag
Diesel	>1.000 km	X	X	X
BEV (Rein Batterieelektrisch)	~150 km	X	Bedingte Eignung	./.
Verfügbarkeit		Ab 2021	Ab 2021	Ab 2025
Gas-Lkw (LNG) (CNG)	~1.600 km ~500-600km	X	X	X
Verfügbarkeit		sofort	sofort	sofort
H ₂ /BZ	~400 km	X	X	X
Verfügbarkeit		Ab 2026	Ab 2026	Ab 2026



Erfolgsfaktoren: Was muss der Transporteur beachten?

Wir ebnen Wege.



- **Fehlende skalierbare und marktfähige alternative Antriebstechnologien (Ausnahme: LNG/CNG). Folge:**
 - Transport u. Logistik kann CO₂-Besteuerung nicht ausweichen.
 - Reine Verteuerungen. B.a.W. keine Lenkungseffekte pro Umwelt.
- **Forderungen:**
 - Planungssicherheit und Zuverlässigkeit. Einfache Genehmigungsverfahren.
 - Mautbefreiung von CNG- und LNG-betriebenen Lkw sichern. National erfolgt durch Klarstellung BMVI (EU...).
 - Kombinierte Förderungen alternativer Antriebe (1. Investitionen, 2. Maut).
 - Nutzfahrzeuggipfel: BMVI-Zusage Markthochlauf-Förderung Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereits bis 2023 mit 1,16 Mrd. Euro + Fortschreibung Förderung im Anschluss. Schnell in konkrete Förderprogramme für die Logistikbranche umsetzen.
 - Zuschuss von 80 Prozent der Investitionsmehrkosten im Vergleich zu modernen Diesel-Lkw. Nur so ökonomische Konkurrenzfähigkeit zu konventionellen Antrieben.
 - Aktuell: Flottenerneuerungsprogramms des BMVI ab 26.01.2021. Kritik (...).
 - Versorgungs-Infrastrukturen für alternative Energien – Lösung!.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bleiben Sie gesund!