



„Förderstrategie 2030“ für energieeffiziente Lkw

Rahmenbedingungen und Handlungsbedarf zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030

Der Verkehrssektor steht in Deutschland unter großem gesellschaftlichen und politischen Druck seine Kohlendioxid-Emissionen zu senken, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sieht vor, den Verkehr bis 2050 vollständig zu dekarbonisieren und hierfür bereits bis zum Jahr 2030 40 bis 42 Prozent CO₂ gegenüber 1990 im Verkehrssektor einzusparen.

Die Speditions-, Transport- und Logistikbranche in Deutschland bekennt sich zu den ehrgeizigen Klimaschutzzielen und ist gewillt, aktiv zur Erreichung der CO₂-Reduktion beizutragen. Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen arbeiten seit jeher aus betriebswirtschaftlichen Gründen daran, ihre Fuhrparks – vom Kleintransporter bis zum schweren Lkw – ökologisch *und* ökonomisch sinnvoll auf energieeffiziente und damit emissions- und CO₂-arme Fahrzeuge umzustellen. Eine CO₂-Reduktion in der geplanten Größenordnung bedarf hingegen gewaltiger zusätzlicher Anstrengungen aller Akteure aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, um Einschränkungen bei der Versorgungssicherheit zu vermeiden. Hierzu gehören vor allem:

- ausgereifte und funktionierende alternative Antriebstechnologien nebst Service-, Wartungs- und Reparaturinfrastruktur,
- ausreichende und sichere Versorgungsinfrastrukturen,
- eine vorausschauende staatliche Förderstrategie für die Neuanschaffung von energieeffizienten/CO₂-armen Nutzfahrzeugen und eine zeitnahe Umrüstung von Diesel-Fahrzeugen.

Ziel dieses Papiers ist es aufzuzeigen, wie eine auf das Zieljahr 2030 ausgerichtete zeitlich gestaffelte Förderstrategie aussehen sollte, um den Transformationsprozess im Nutzfahrzeugbereich bewerkstelligen zu können. Dabei werden mittel- und langfristige Anreizsysteme wie Mautreduzierung, Mauterstattung, Steuerbegünstigungen und Direktförderung der Anschaffung/Umrüstung von Nutzfahrzeugen sinnvoll kombiniert.

Vor allem schwere Nutzfahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien haben bislang mangels Verfügbarkeit einen geringen Marktanteil. Deshalb konzentriert sich die hier beschriebene Förderstrategie auf Fahrzeuge ab 7,5 t zGM. Gleichwohl besteht auch weiterhin Förderbedarf für Nutzfahrzeuge unter 7,5 t zGM mit einer klaren, langfristigen Perspektive, da auch in diesem Bereich der Marktanteil deutlich erhöht werden muss.

1. POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Auf nationaler Ebene arbeitet die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) in Zusammenarbeit mit dem Klimakabinett an einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie, mit der sozialökonomisch und ökologisch verträglich das CO₂-Minderungsziel erreicht und der Pfad einer nachhaltigen und innovativen Transformation der Mobilität beschrritten werden kann.

Auf europäischer Ebene wurden durch die kürzlich beschlossenen Flottengrenzwerte für den CO₂-Ausstoß schwerer Nutzfahrzeuge Vorgaben festgeschrieben, wonach die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Lkw von 2019 bis 2030 um 30 Prozent sinken (bis 2025 um 15 Prozent) sollen.

Zwar können der Kauf und Betrieb von Gas- und Elektrofahrzeugen seit einiger Zeit unter bestimmten Voraussetzungen staatlich gefördert werden. Allerdings sind einige Fördermaßnahmen und Anreizsysteme zeitlich viel zu kurzgefasst und Anreize für die klimafreundliche Nachrüstung von Diesel-Nutzfahrzeugen bestehen nur in geringem Umfang.

Zwischenfazit: Es besteht dringender Handlungsbedarf, die aktuelle Förderkulisse für Nutzfahrzeuge an die Marktgegebenheiten anzupassen und mit Blick auf die ambitionierten Klimaschutzziele zu ergänzen.

2. TECHNOLOGISCHE RAHMENBEDINGUNGEN - FAHRZEUGANGEBOT/VERSORGUNGSINFRASTRUKTUR

Eine Förderstrategie für Nutzfahrzeuge muss neben den Klimaschutzaspekten einerseits die Verfügbarkeit alternativer Antriebstechnologie am Markt und andererseits die aus technologischer und wirtschaftlicher Sicht sinnvollen Einsatzmöglichkeiten alternativer Kraftstoffe und Antriebe berücksichtigen. Vereinfacht dargestellt und ohne Berücksichtigung von Nutzlastaspekten bieten die verschiedenen Technologien folgende Einsatzmöglichkeiten im Nutzfahrzeugbereich:

Alternative Antriebstechnologie	Fahrzeugangebot	Versorgungsinfrastruktur
CNG (<i>Compressed Natural Gas</i>): am ehesten geeignet für leichte und schwere Nutzfahrzeuge im Nahverkehr.	vorhanden	Partiell vorhanden, muss aber noch weiter ausgebaut werden.
LNG (<i>Liquified Natural Gas</i>): am ehesten geeignet für schwere Nutzfahrzeuge auf langen Distanzen.	vorhanden Anmerkung: drei europäische Hersteller bieten LNG-Lkw ab Werk (kein deutscher)	Anzahl <5 vorhanden, umfangreicher Ausbau erforderlich.
Batterie: vorzugsweise geeignet für leichte Nutzfahrzeuge v.a. im urbanen Nahverkehr („letzte Meile“). Bei schweren Lkw (ab 12 t zGM) derzeit nur im Nah- und Regionalverkehr geeignet, da die Reichweiten aktuell bei maximal ca. 200 km liegen.	Für leichte Nutzfahrzeuge vorhanden. Für schwere Nutzfahrzeuge kein serienreifes Modell verfügbar	Nicht in geeigneter Anzahl für Lkw verfügbar, umfangreicher Ausbau erforderlich
Wasserstoff/Brennstoffzelle: derzeit bei Nutzfahrzeugen noch in der Erprobungsphase. Wenn der technologische und kostenmäßige Durchbruch gelingt, dann am besten für schwere Lkw im Fernverkehr geeignet. Experten gehen davon aus, dass Wasserstoff-Lkw über 7,5 t zGM bis 2030 einen Marktanteil von 20 Prozent erreichen können.	Für Nutzfahrzeuge kein serienreifes Modell verfügbar	Nicht in geeigneter Anzahl für Lkw verfügbar, umfangreicher Ausbau erforderlich

Bei den Investitionsmehrkosten liegen die technischen Lösungen weit auseinander. Ein schwerer LNG-Lkw z.B. ist ca. 35 Prozent teurer als ein herkömmlicher Diesel-Lkw. Die Mehrkosten für eine Elektrovariante liegen bei voraussichtlich ca. 200.000 Euro, für einen Brennstoffzellen-Lkw bei voraussichtlich ca. 400.000 Euro.

Zwischenfazit: Für den raschen Umstieg auf energieeffiziente/CO₂-arme Nutzfahrzeuge bedarf es neben einer gezielten Förderstrategie in erster Linie einer hinreichenden Verfügbarkeit serienreifer Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien inkl. der dazugehörigen Versorgungsinfrastruktur. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf.

3. AKTUELLE FÖRDERKULISSE

Derzeit wird der Einsatz energieeffizienter Nutzfahrzeuge durch eine geringere Kraftstoffbesteuerung, eine niedrigere Maut sowie eine Anschaffungsfinanzierung gefördert. Diese Maßnahmen sind jedoch zeitlich (eng) befristet:

- Steuerbegünstigung von CNG und LNG
Energiesteuerbegünstigungen für beide Sorten von Erdgas bis Ende 2026; der Steuervorteil wird ab 2024 abgeschmolzen, der Steuersatz steigt von derzeit 1,39 Cent/kWh auf 3,18 Cent/kWh.
- Befreiung von Lkw-Maut
Mit CNG und LNG betriebene Lkw werden bis Ende 2020 von der Maut komplett befreit; die Einsparung pro Kilometer liegt zwischen 9,3 Cent/km (bis 12 t zGM) und 18,7 Cent/km (ab 18 t zGM). Ab 2021 wird für den Erdgas-Lkw nur noch der Mautanteil für Luftverschmutzungskosten in Höhe von 1,1 Cent/km erlassen; für sie gelten dann die regulären Mautsätze für Infrastrukturkosten in Höhe von bis zu 17,4 Cent/km und der Lärmkostenaufschlag von 0,2 Cent/km.
- Mautharmonisierung/Direktförderung der Anschaffung und Umrüstung von Lkw
Für die Anschaffung und Umrüstung von Lkw ab 7,5 t zGM können unter bestimmten Voraussetzungen als Teil der Mautharmonisierung Zuschüsse gewährt werden. Auch diese Maßnahmen sind z.T. befristet, haben enge Obergrenzen und müssen überobligatorisch sein.
 - Der Kauf von energieeffizienten Lkw ab 7,5 t zGM wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bis Ende 2020 mit jährlich 10 Mio. Euro gefördert; die Zuschüsse pro Fahrzeug betragen 8.000 Euro für CNG-Lkw, 12.000 Euro für LNG-Lkw und Elektro-Lkw bis einschließlich 12 t zGM sowie 40.000 Euro für Elektro-Lkw ab 12 t zGM. Pro Unternehmen ist der Zuschuss auf 500.000 Euro jährlich begrenzt.
 - Im Rahmen des De-Minimis-Förderprogramms wird die Umrüstung von Diesel-Lkw ab 7,5 t zGM auf Elektroantriebe, auf Diesel-Hybrid-Antriebe, Plug-in Diesel-Hybride (PHEV) sowie auf CNG, LNG und LPG gefördert. Die Förderquote liegt bei maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben und betrifft Aufwendungen für die Anschaffung des Motors sowie für dessen Umbau/Einbau (Montagekosten). Die Zuschüsse sind im Rahmen des De-Minimis-Programms auf höchstens 2.000 Euro pro Lkw und 33.000 Euro jährlich pro Unternehmen begrenzt. Die Förderung gilt nur für Bestandsfahrzeuge.

Zwischenfazit: Die aktuelle Förderkulisse stellt kein auf die Klimaschutzziele 2030 ausgerichtetes, integriertes Anreizsystem dar. Dies gilt insbesondere für die zeitliche Komponente und den Umfang der jeweiligen Fördermaßnahmen. Die aktuelle Förderkulisse bedarf umfangreicher Anpassungen, damit die Klimaschutzziele erreicht werden können.

4. FÖRDERSTRATEGIE 2030

Um die mit hohen Mehrkosten verbundene Umstellung von Unternehmensfuhrparks auf energieeffiziente und CO₂-arme Lkw zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030 zu beschleunigen, benötigen die Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen jedoch weitergehende finanzielle Unterstützung von staatlicher Seite.

Die bisherige Förderkulisse sollte in eine zeitlich gestaffelte „Förderstrategie 2030“ überführt werden.

Ziel dabei sollte sein, mit gezielter direkter oder indirekter Förderung und dem differenzierten Einsatz von Bonus-/Malus-Regelungen für den Einsatz bestimmter Fahrzeugantriebe/-technologien bis 2030 eine möglichst hohe Anzahl von CO₂-armen Fahrzeugen in die Flotten der Unternehmen zu integrieren, um die EU-Flottengrenzwerte einzuhalten. Hierfür müssen sowohl die Anschaffung von Neufahrzeugen als auch die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen umfangreich gefördert werden.

Die „Förderstrategie 2030“ sollte mittel- und langfristig folgende Anreizsysteme planungssicher kombinieren:

- Mautbefreiung bzw. -reduzierung über mindestens einen Investitionszyklus gemäß CO₂-Emissionswerten für alternative Kraftstoff-/Antriebsarten;
- Fortsetzung der Steuerbegünstigungen über mindestens einen Investitionszyklus gemäß CO₂-Emissionswerten für alternative Kraftstoff-/Antriebsarten;
- Direktförderung von Anschaffung und Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf alternative Kraftstoff-/Antriebsarten;
- Steuerliche Anreize bei der Abschreibung CO₂-armer Fahrzeuge;
- Verlässliche Zugangsfreigaben in Kommunen – gemäß CO₂-Emissionswerten für alternative Kraftstoff-/Antriebsarten.

Basis für die „Förderstrategie 2030“ muss eine valide Prognose für die Entwicklung des Nutzfahrzeugbestands im Förderzeitraum sein. Diese Bestandszahlen müssen dann mit den politisch festgesetzten Emissionsgrenzwerten im gleichen Zeitraum abgeglichen werden. Aus diesem Abgleich kann durch Szenarien abgeleitet werden, welcher Technologiemix (= Fahrzeugmix) notwendig ist, um die vorgeschriebenen EU-Flottengrenzwerte zu bestimmten Zeitpunkten zu erreichen. Hieraus kann gefolgert werden, welche Technologien zeitlich gestaffelt gefördert oder mit einem Malus belegt werden sollten.

Bei der zeitlich gestaffelten „Förderstrategie 2030“ werden verschiedene Technologien mit einer gegenüber dem Diesel vorteilhaften Energie- und CO₂-Emissionsbilanz in unterschiedlichen Zeiträumen und in Abhängigkeit ihres Reifegrads für die Markteinführung gefördert und dann wieder „ausgephast“.

Da Unternehmen wirtschaftlich handeln müssen, ist davon auszugehen, dass sich alternative Antriebe und Kraftstoffe umso schneller durchsetzen, je wirtschaftlicher sie sind – immer vorausgesetzt, sie sind technologisch ausgereift und eine ausreichende Infrastruktur ist vorhanden.

Auf dieser Grundlage wird folgende „Förderstrategie 2030“ vorgeschlagen:

1. CNG:

Neu: Mautbefreiung über Ende 2020 hinaus für mindestens einen Investitionszyklus beibehalten;

Neu: Energiesteuerbegünstigung um vier Jahre bis Ende 2030 verlängern mit Abschmelzung erst ab 2027;

Neu: Förderung der Anschaffung von Neufahrzeugen ab 7,5 t zGM von 8.000 Euro auf 10.000 Euro pro Fahrzeug erhöhen;

Neu: Förderung der Umrüstung von Diesel-Lkw ab 7,5 t zGM auf CNG von 2.000 Euro auf 8.000 Euro pro Fahrzeug erhöhen.

2. LNG:

Neu: Mautbefreiung über Ende 2020 hinaus für mindestens einen Investitionszyklus beibehalten;

Neu: Energiesteuerbegünstigung um vier Jahre bis Ende 2030 verlängern mit Abschmelzung erst ab 2027;

Neu: Förderung der Anschaffung von Neufahrzeugen ab 7,5 t zGM von 12.000 Euro auf 15.000 Euro pro Fahrzeug erhöhen;

Neu: Förderung der Umrüstung von Diesel-Lkw ab 7,5 t zGM auf LNG von 2.000 Euro auf 12.000 Euro pro Fahrzeug erhöhen.

3. Batterie:

Kein Änderungsbedarf bei geltender Mautbefreiung;

Neu: Förderung der Anschaffung von Neufahrzeugen ab 7,5 t zGM von 40.000 Euro auf 100.000 Euro pro Fahrzeug erhöhen;

Neu: Förderung der Umrüstung von Diesel-Lkw ab 7,5 t zGM auf Batterie-Elektroantrieb von 2.000 Euro auf 40.000 Euro pro Fahrzeug erhöhen.

4. Wasserstoff /Brennstoffzelle:

Neu: Mautbefreiung;

Neu: Förderung der Anschaffung von Wasserstoff-/Brennstoffzellen-Neufahrzeugen ab 7,5 t zGM mit 70.000 Euro und ab >18t zGM mit 100.000 Euro pro Fahrzeug einführen;

Neu: Förderung der Umrüstung von Diesel-Lkw ab 7,5 t zGM auf Wasserstoff-/Brennstoffzelle mit 40.000 Euro pro Fahrzeug.

5. Höhere Abschreibung für CO₂-arme Lkw:

Neu: Parallel zu den beschriebenen Maßnahmen sollte die degressive steuerliche Abschreibung für energieeffiziente und CO₂-arme Lkw attraktiver gestaltet werden als für Diesel-Lkw, um die Unternehmer zusätzlich für Investitionen in solche emissionsarmen und sauberen Fahrzeuge zu motivieren. Vorstellbar wäre eine Abschreibung im ersten Jahr in Höhe von 30 Prozent (70 Prozent Restwert), im zweiten Jahr um 49 Prozent Restwert usw. auf eine Nutzungsdauer von 5 Jahren.

Zwischenfazit: Die aktuelle Förderkulisse der Bundesregierung für alternative Antriebe und Kraftstoffe entspricht strukturell bereits zu großen Teilen der vorgeschlagenen „Förderstrategie 2030“. Um jedoch die Klimaschutzziele 2030 erreichen zu können, besteht folgender Ergänzungsbedarf:

- Verlängerung der Energiesteuerbefreiungen für CNG und LNG um vier Jahre;
- Mautbefreiung bzw. -reduzierung über Ende 2020 hinaus für mindestens einen Investitionszyklus gemäß CO₂-Emissionswerten für CNG, LNG, Batterie und Wasserstoff/Brennstoffzelle;
- höhere Direktförderung der Neuanschaffung von Lkw mit CNG, LNG, Batterie und Wasserstoff/Brennstoffzelle;
- höhere Direktförderung der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen auf CNG, LNG, Batterie und Wasserstoff/Brennstoffzelle;

Für die Finanzierung dieser Direktförderungen müsste schon jetzt die Haushaltlinie von 10 Mio. Euro auf mindestens 25 Mio. Euro erhöht werden;

- höhere degressive steuerliche Abschreibung von energieeffizienten Lkw mit CNG, LNG, Batterie und Wasserstoff/Brennstoffzellen.

5. FAZIT

Wenn die ambitionierten Klimaschutzziele bis zum Jahr 2030 und insbesondere die EU-Flottengrenzwerte für Lkw erreicht werden sollen, ist eine nachhaltige und verlässliche Förderstrategie unerlässlich. Hierzu sind die bestehenden Fördermaßnahmen zwingend zu ergänzen. Eine Förderstrategie der Bundesregierung zur Investition der Branche in neue Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen muss zum einen deutlich längerfristig und damit aus Unternehmenssicht planbarer ausgestaltet werden. Darüber hinaus muss die Förderung die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen berücksichtigen. Da Nachrüstlösungen eine höhere Skalierbarkeit haben als die Produktion neuer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen, wird eine Umrüstungsförderung den Beitrag bestehender Unternehmensflotten zur Emissionsminderung beschleunigen.

Berlin, Frankfurt a.M., 24. Juni 2019

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstr. 155-156 | Unter den Linden 24, 10117 Berlin

Kontakt: Markus Olligschläger // T: 030 4050228-61 // E-Mail: Molligschlaeger@dslv.spediteure.de

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL)

Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main

Kontakt: Jens Pawlowski // T: 030 202 4090 // E-Mail: pawlowski@bgl-ev.de