

München, 11. Mai 2023

10-Punkte-Plan für einen nachhaltigen Schwerlastverkehr

Die Dena – Wir sind seit zwei Jahrzehnten aktiv

gegründet in
2000

>1500

Projekte
Seit der Gründung umgesetzt

>450

Angestellte

**Öffentliches
Unternehmen**
in Bundeseigentum

~100

Projekte
aktuell in Umsetzung

>20 Nationalitäten

58 % Frauen

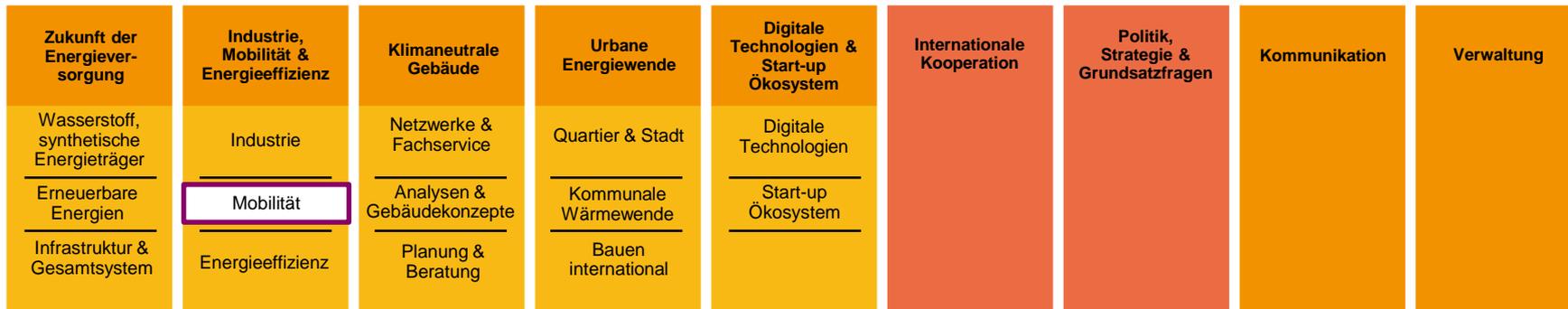
In mehr als

60

Ländern
seit Gründung aktiv

42 % Männer

Unsere Organisationsstruktur



Die Eckpfeiler

7 Bereiche

14 Arbeitsgebiete

2 Stabsstellen

- Stabsstelle
- Bereich
- Arbeitsgebiet

- 5 Fachbereiche
- 2 Querschnittsbereiche

Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr



Neutrales Gremium

- Technologieoffener Einsatz für den Schwerlastverkehr
- Branchenübergreifender Ansatz (Energieerzeuger, Fahrzeughersteller, Verbraucher etc.)
- Emissionsminderung und Zielerreichung als übergeordnetes Ziel



WER SIND WIR?

altern^{oil}
refueling the future



BDI

BLG LOGISTICS



DRÄXLMAIER



electreon

en2x
Wirtschaftsverband Fuels
und Energie e.V.

e-on

HDE
Handelsverband
Deutschland

hoyer.de



MAHLE

MEW.
Mittelständische Energiewirtschaft
Deutschland e.V.



NESTE

og
CLEAN FUELS

PRIMAGAS

ROLANDE

DSLVL Bundesverband
Spedition und Logistik



SYMBIO

TotalEnergies



VOLVO

Webasto



Westfalen

SCHWARZ



bdew
Energie. Wasser. Leben.

OGE

SCHNELLECKE
LOGISTICS SE

GEFA BANK



Der Straßengüterverkehr...

Daten und Fakten

Verursacht 24%
der Verkehrs-
emissionen

Steigt bis 2030
um 39%
ggü. 2010

Macht 85% des
Güterverkehrs
aus

Besteht zu 99%
aus Diesel-Lkw

Emissionen im Straßenverkehr

Max. Emissionsmenge in 2030

• 85 Mio. t CO₂

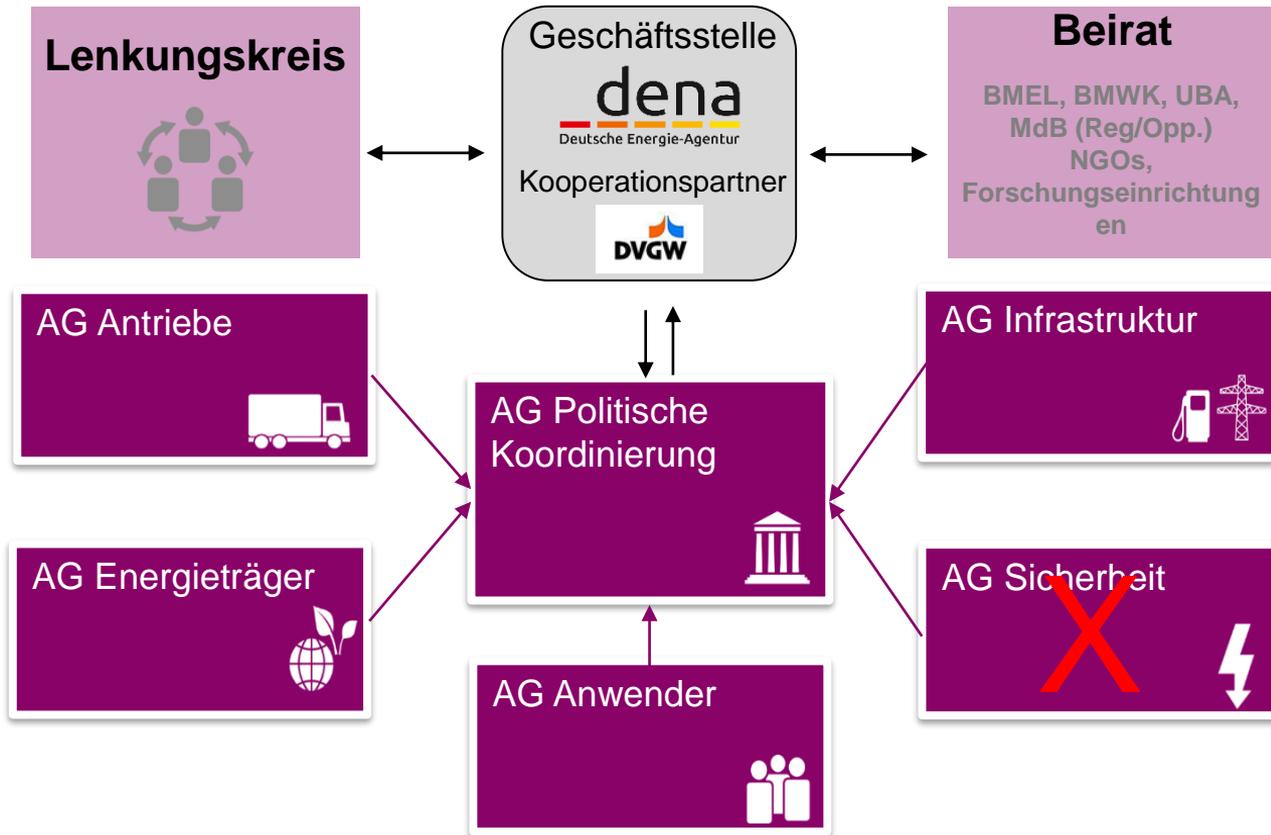
In 2020

• 146 Mio. t

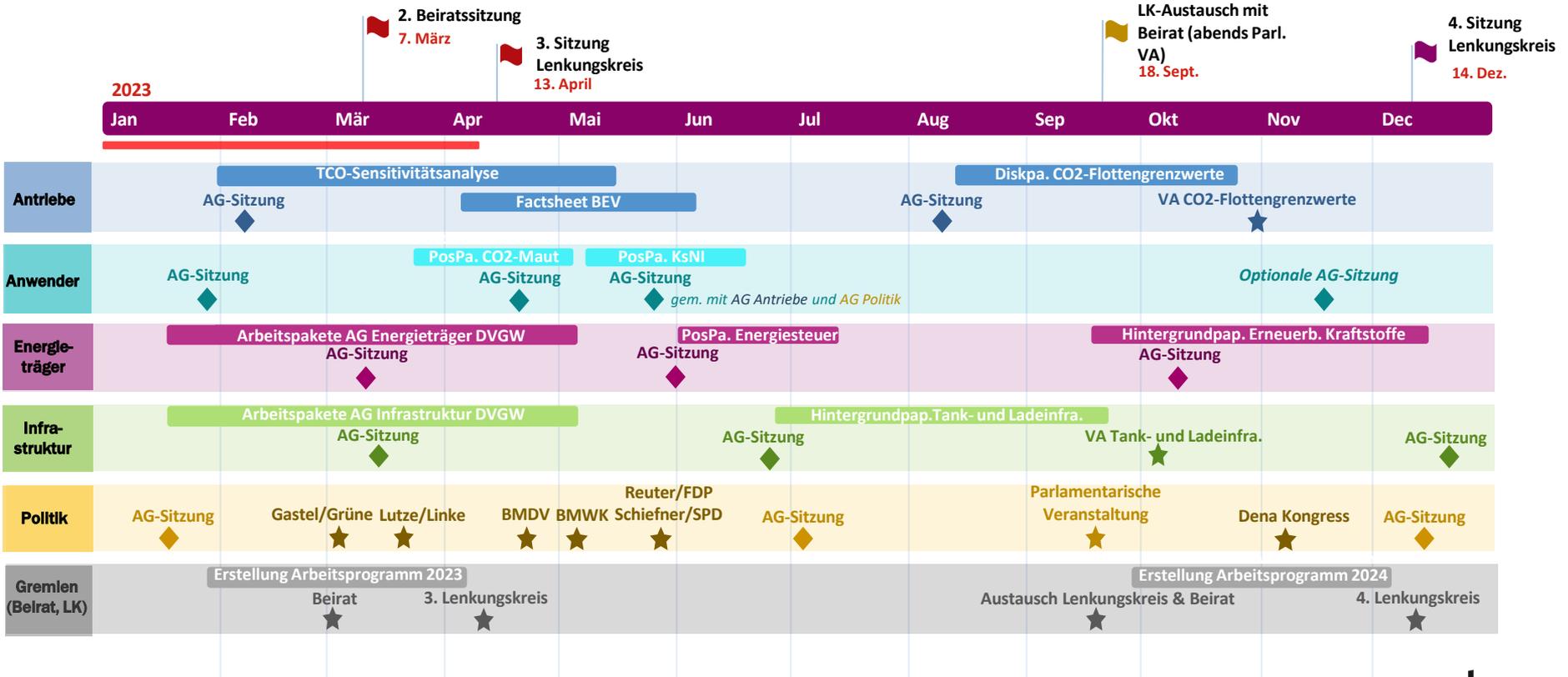
In 1990

• 164 Mio. t

STRUKTUR



Arbeitsprogramm 2023





**10-PUNKTE-PLAN FÜR
EINEN NACHHALTIGEN
SCHWERLASTVERKEHR**

10-PUNKTE-PLAN: POSITIONSPAPIER UND BESTANDSAUFNAHME

- Umfassendes Positionspapier in branchenübergreifender Zusammenarbeit
- Adressiert die relevantesten Punkte für den Schwerlastverkehr
- Konsensfindung innerhalb der Plattform
- Moderation und Abwägung der Positionierung durch die dena
- Veröffentlichung und Übergabe des 10-Punkte-Plans an PStS. Oliver Luksic am 15.12.22



UNSERE 10-PUNKTE (1/2)

- 1. Positives Investitionsklima und langfristige Perspektive für erneuerbare Kraftstoffe und alternative Antriebe schaffen**
- 2. Klare Perspektive bei der Ausgestaltung der Lkw-Förderprogramme schaffen**
- 3. Standards und Normen für alternative Antriebsoptionen weiterentwickeln**
- 4. Ziele bei der Tank- und Ladeinfrastruktur ambitionierter gestalten**
- 5. Anforderungen für den Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur aufeinander abstimmen sowie Genehmigungsprozesse vereinfachen und beschleunigen**

Google: [10-Punkte-Plan – Nachhaltiger Schwerlastverkehr](#)



UNSERE 10-PUNKTE (2/2)

- 6.** Strom- und Wasserstoffnetz für weitreichende Lade- und Tankinfrastruktur ausbauen
- 7.** Weitere Erfüllungsoptionen bei der THG-Quote einführen
- 8.** RED III ambitioniert ausgestalten und schnell umsetzen
- 9.** Realen CO₂-Minderungsbeitrag aller Antriebs- und Kraftstoffoptionen bei Lkw-Maut berücksichtigen
- 10.** Weiterentwicklung der CO₂-Flottengrenzwerte

Google: [10-Punkte-Plan – Nachhaltiger Schwerlastverkehr](#)



ZENTRALE BESTANDTEILE

- THG-Quote & RED II
- CO2-Flottengrenzwerte
- Tank- und Ladeinfrastruktur, AFIR
- Lkw-Förderprogramme
- Lkw-Maut



ZENTRALE BESTANDTEILE

- THG-Quote & RED II
- CO2-Flottengrenzwerte
- Tank- und Ladeinfrastruktur, AFIR
- Lkw-Förderprogramme
- Lkw-Maut



WEITERENTWICKLUNG DER CO2-FLOTTENGRENZWERTE

Was ist neu?

- Überarbeitung EU-Regulation 2019/1242 – Vorschlag von EU-KOM am 14. Februar.
- Verschärfung der Minderungsziele in Fünf-Jahres-Schritten.



- Flottengrenzwerte auch auf kleinere Lkw ausgeweitet, ab 5t zGG. (vorher 16t zGG.).
- Weiterhin keine Anrechnung erneuerbarer und synthetischer Kraftstoffe.

WEITERENTWICKLUNG DER CO2-FLOTTENGRENZWERTE



Empfehlung:

- technologieoffenen Ansatz bei der Überprüfung der CO2-Flottengrenzwerte.
- Von einem Enddatum für den Verkauf neuer Lkw mit Verbrennungsmotor **vorerst** abgesehen werden. ✓
- Kritische Überprüfung, inwieweit eine mögliche Erhöhung des Zielwertes für das Jahr 2030 tatsächlich realistisch ist.
- Zielwerte für die Jahre 2035/2040 mit Blick auf den Ausbaufortschritt der alternativen Betankungs- und Ladeinfrastruktur zu einem späteren Zeitpunkt (z. B. 2028) erneut bewerten.

ZIELE BEI DER TANK- UND LADEINFRASTRUKTUR AMBITIONIERTER GESTALTEN

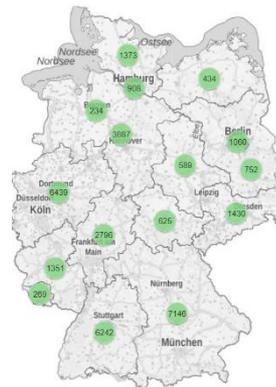
➤ **AFIR-Einigung am 28.3. auf vorläufiges Übereinkommen zwischen Europäischen Parlament und Europäischen Rat**

➤ **BEV-Lkw Ladeinfrastruktur:** Im TEN-V-Kernnetz bis 2026 alle 60 km Ladesäulen mit mind. 350 kW, im TEN-V-Gesamtnetz alle 100 km

➤ **H2-Tankinfrastruktur:** Bis 2030 müssen an urbanen Knotenpunkten und im TEN-V-Kernnetz alle 200 km Wasserstofftankstellen sowohl für Pkw als auch Lkw errichtet werden.

➤ **Ziele bleiben (teils hinter Kommissions-Vorschlag) zurück**

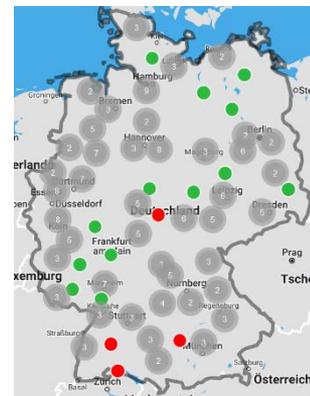
- Beschleunigung Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Flächenbedarf beachten
- Aufbau entlang Hauptverkehrsrouten
- Antriebs- und kraftstoffübergreifender Ausbau !



Quelle: NOW GmbH



Quelle: NOW GmbH



Quelle: dena

KLARE PERSPEKTIVE BEI AUSGESTALTUNG DER LKW-FÖRDERPROGRAMME SCHAFFEN

KsNI-Förderprogramm:

- Förderung von Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge sowie Umrüstung
 - Batterieelektro-Nfz., Brennstoffzellen-Nfz., Oberleitungs-Nfz. (Hybrid oder Elektro)
- 80 Prozent der Investitionsmehrausgaben im Vergleich zu einem konventionellen Dieselfahrzeug
- 80 Prozent der zuwendungsfähigen projektbezogenen Gesamtausgaben für Tank- und Ladeinfrastruktur

KLARE PERSPEKTIVE BEI AUSGESTALTUNG DER LKW-FÖRDERPROGRAMME SCHAFFEN

➤ **Laufzeit-Verlängerung des Förderprogramms über 2024 hinaus → im Dezember bis Ende 2026 verlängert** (Koa.Ausschuss zielt auf 2028 ab) ✓

➤ **klarer Pfad für das Auslaufen der Förderung notwendig → Ziel: Marktetablierung ohne Förderung** ✗

➤ **schrittweise Absenkung der Förderung, abhängig von der Nachfrage sowie den erzielten Fortschritten beim Markthochlauf der Fahrzeuge** ✗



Planungssicherheit für Branche essentiell !

Anzahl der bewilligten Nutzfahrzeuge im ersten KsNI-Förderaufruf

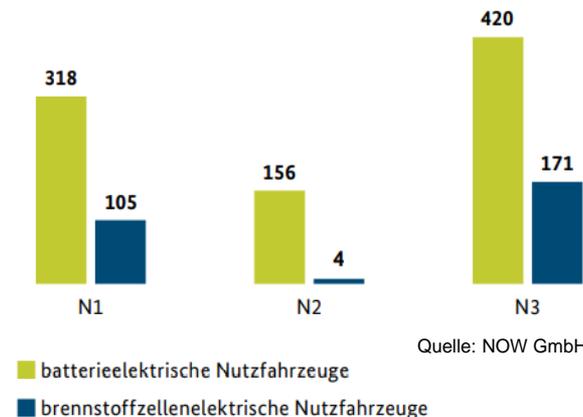


Abbildung 4: Anzahl der bewilligten Nutzfahrzeuge im ersten KsNI-Förderaufruf

REALEN CO2-MINDERUNGSBEITRAG ALLER ANTRIEBS- UND KRAFTSTOFFOPTIONEN BEI LKW-MAUT BERÜCKSICHTIGEN

Reform der Lkw-Maut *(angestoßen durch die EU)*

- Änderungsrichtlinie 1999/62/EG –Wegekosten- oder Eurovignetten-Richtlinie
 - Einführung einer CO2-Differenzierung bei der Lkw-Maut – Emissionsklassen
 - Ausweitung auf Lkw ab 3,5 zGg.

Gesetzesentwurf der Bundesregierung

- Einführung eines CO2-Preises i.H.v. ca. 200€ pro Tonne CO2
 - Mautteilsatz für CO2-Emissionen (neben Mautteilsätze Infrastruktur, Luftverschmutzung, Lärm)
- Modernisierungspaket Bundesregierung: CO2-Preis um BEHG-Preis (aktuell 30€ pro Tonne CO2)
 - Kein Hinweis im Gesetzesentwurf

REALEN CO2-MINDERUNGSBEITRAG ALLER ANTRIEBS- UND KRAFTSTOFFOPTIONEN BEI LKW-MAUT BERÜCKSICHTIGEN

Eurovignetten-Richtlinie - Emissionsklassen

CO2-Emissionsklasse 1	Keine Ermäßigung
CO2-Emissionsklasse 2	5% bis 15% Ermäßigung gegenüber der für die CO2-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühr
CO2-Emissionsklasse 3	15% bis 30% Ermäßigung gegenüber der für die CO2-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühr
CO2-Emissionsklasse 4	30% bis 50% Ermäßigung gegenüber der für die CO2-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühr
CO2-Emissionsklasse 5	50% bis 75% Ermäßigung gegenüber der für die CO2-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühr

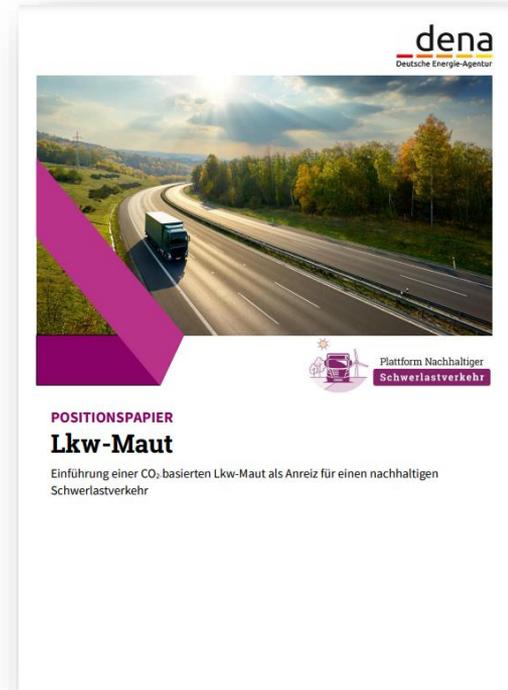
POSITIONSPAPIER: EINFÜHRUNG EINER CO2-BASIERTEN LKW-MAUT ALS ANREIZ FÜR EINEN NACHHALTIGEN SCHWERLASTVERKEHR

Kritik:

- ↘ CO2-Differenzierung bei Infrastrukturkosten nur nach Emissionsklasse 1-4 und Emissionsklasse 5
- ↘ Lenkungswirkung zur CO2-Minderung wird verfehlt
- ↘ THG-Einsparungspotenzial von erneuerbaren Kraftstoffen wird trotz ihres vergleichbar hohen Potenzials nicht berücksichtigt

Empfehlungen:

- ↘ CO2-Differenzierung bei Infrastrukturkosten anwenden
- ↘ CO2-Minderungspotential bei Mautteilsatz für CO2-Emissionen berücksichtigen
- ↘ Nachweisverfahren für Betankung von erneuerbaren Kraftstoffen
- ↘ Doppelbelastung mit BEHG vermeiden
- ↘ Lkw-Maut mit weiteren politischen Maßnahmen flankieren





Plattform Nachhaltiger
Schwerlastverkehr

dena
Deutsche Energie-Agentur



Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr

Wer sind wir?

Die neue Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr ist eine marktübergreifende Allianz für den Schwerlastverkehr auf der Straße, die den Markthochlauf alternativer Antriebs- und Kraftstoffoptionen sowie den Ausbau notwendiger Infrastrukturen technologieoffen vorantreibt.

[plattform-nachhaltiger-
schwerlastverkehr.de](https://plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de)



Vielen Dank

Paul Leon Wagner

Paul-Leon.Wagner@dena.de

www.dena.de

Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr

Zentrale Inhalte:

Die Plattform ist die erste Initiative sein, die sich ausschließlich auf den Schwerlastverkehr auf der Straße und seine Kraftstoff- und Antriebsoptionen über alle Technologien hinweg konzentriert.

- Neutrale Zusammenführung der Wirtschaftsakteurinnen und Wirtschaftsakteure gewährleisten
- Ein ganzheitlicher, technologieoffener Ansatz vereint Angebot, Verbrauch und Herstellung und deckt die gesamte Wertschöpfungs-/Transportkette ab
- Basis für eine realistische Bewertung von Maßnahmen und deren CO₂-Minderungspotenzial
- Branchenübergreifender Ansatz sichert umfassende Expertise aus verschiedenen Themenbereichen



Plattform Nachhaltiger
Schwerlastverkehr



www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de

Projektbeginn: Seit 2022

Mitglieder: Unternehmen aus der Logistik-, Automobil- und Energiebranche

Zielgruppe: Entscheidungsträgerinnen und -träger aus Wirtschaft und Politik

10. BIMSCHV., RED II UND THG-QUOTE

Was ist neu?

- Aufnahme DIN EN 15940 in 10. BImSchV. → Paraffinischer Dieselkraftstoff aus Synthese oder Hydrierungsverfahren → HVO100 und E-Fuels zum Verkauf an Tankstellen zugelassen
- Delegierte Rechtsakte zur RED II veröffentlicht: Definition von grünem H₂ und RFNBOs
 - Definition von Strombezugskriterien
 - Methodik zur Berechnung THG-Einsparungen (u.a. Festlegung eines fossilen Referenzwertes)
 - Definition zulässiger CO₂-Quellen zur Produktion von kohlenstoffbasierten H₂

Was ist geplant?

- Überarbeitung Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote → Ausphasen von Biokraftstoffen 1. Generation ab 2030, ab 2024 bereits Absenken der Unterquote auf 2,3%

WEITERE ERFÜLLUNGSOPTIONEN BEI DER THG-QUOTE EINFÜHREN



BMUV-Vorstoß:

- ↳ Ausphasen Biokraftstoffe 1. Generation.
- ↳ Absenkung Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln innerhalb der THG-Quote im Jahr 2024 von aktuell 4,4% zunächst auf 2,3%.
- ↳ Schrittweise Absenkung in den Folgejahren bis 2030 auf null
- ↳ Erfüllungsoptionen sollen gestärkt werden:
 - ↳ U.a. Anhebung der Anrechnungsfaktoren für grünen H2 und Folgeprodukte auf 3 und für Strom in BEV auf 4
 - ↳ Obergrenze für abfallbasierte Biokraftstoffe (Altspeiseöle und tierische Fette der Kategorie 1 und 2) soll auf 2,2 % angehoben werden
 - ↳ Die THG-Quote soll für die Jahre 2024 bis 2026 leicht angepasst bzw. langsamer steigen als nach bestehender Gesetzeslage vorgesehen.



Empfehlung

- Ausgewogene und technologieoffene Ausgestaltung
- Einführung von Kraftstoffen nach DIN EN15490 als Erfüllungsoption



RED II REVISION AMBITIONIERT AUSGESTALTEN UND SCHNELL UMSETZEN



Empfehlung:

- ▶ Schnelle Aufnahme sämtlicher geeigneten Feedstocks in den Annex IX (Rest- und Abfallstoffe)
- ▶ Festlegung von Anrechnungslimits für Biokraftstoffe anhand nachhaltig verfügbarer Mengen
- ▶ EU-weite Zulassung für die Mitverarbeitung von biogenen Rohstoffen in Raffinerien (Co-Processing)
- ▶ Praktikable Kriterien für grünen Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe (RFNBOs – Renewable Fuels of Non-Biological Origin), die einen schnellen Markthochlauf sowohl in Deutschland als auch an globalen Gunststandorten außerhalb der EU ermöglichen
- ▶ Keine kurzfristigen (nationalen) Ad-hoc-Maßnahmen und Alleingänge (z. B. Absenkung des Bio-Cap im Jahr 2023), die die Planungs- und Investitionssicherheit gefährden