



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Gesamtkonzept „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ des BMVI – Rahmenbedingungen und Maßnahmen für Alternative Antriebe

Online-Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik

11. Juni 2021

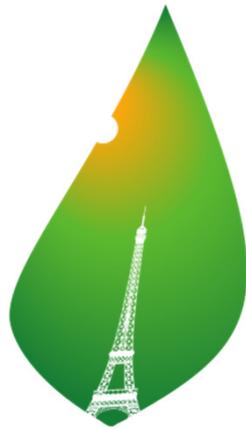
Dr. Hendrik Haßheider
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

www.bmvi.de

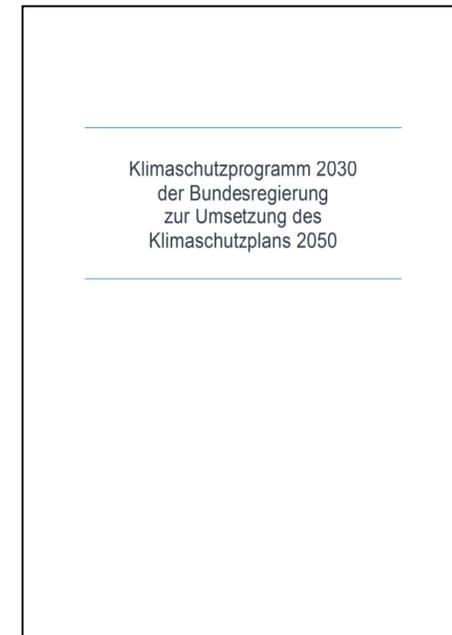
Agenda

1. Klimaziele im Verkehr
2. Ausgangsbedingungen für alternative Antriebe im Bereich der Nutzfahrzeuge
3. Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge: Maßnahmen und Fahrplan 2030

Zentrale klimapolitische Entscheidungen im Überblick



PARIS2015
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE
COP21·CMP11



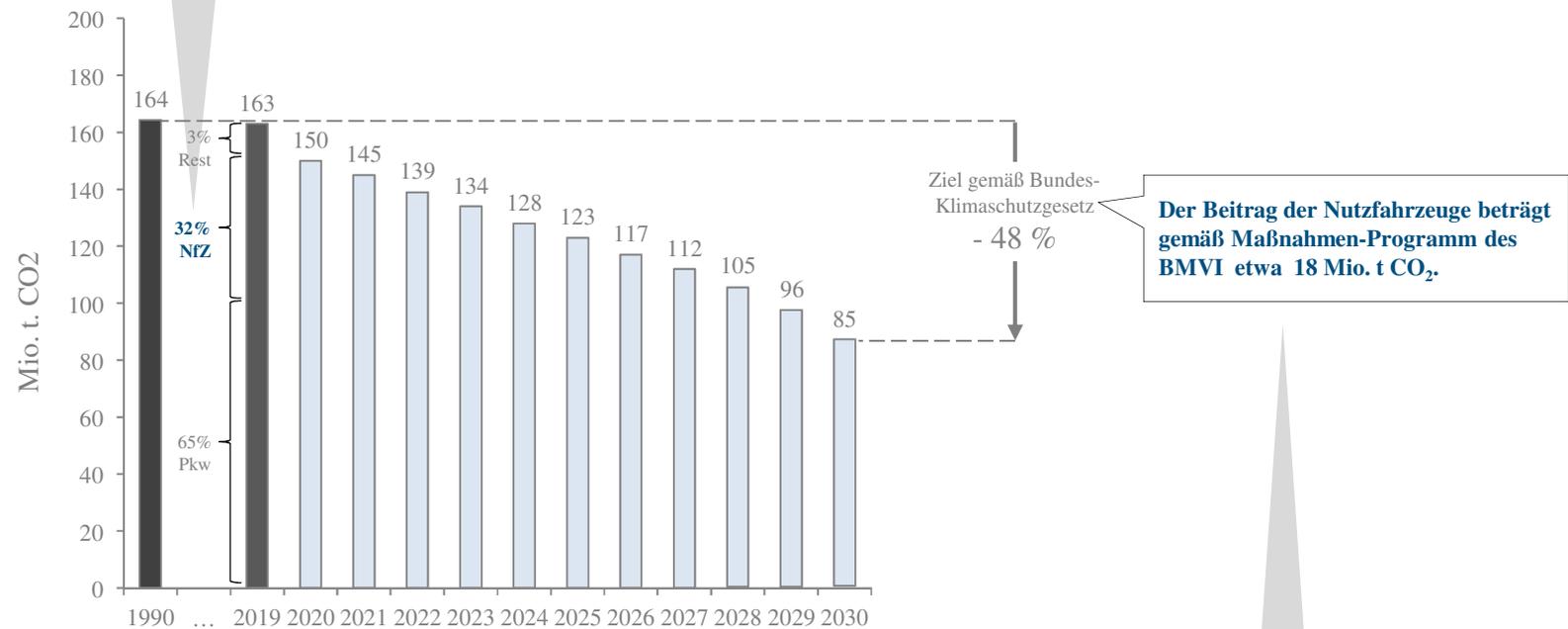
Agenda

1. Klimaziele im Verkehr
2. **Ausgangsbedingungen für alternative Antriebe
im Bereich der Nutzfahrzeuge**
3. Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge:
Maßnahmen und Fahrplan 2030

Ausgangspunkt: 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.



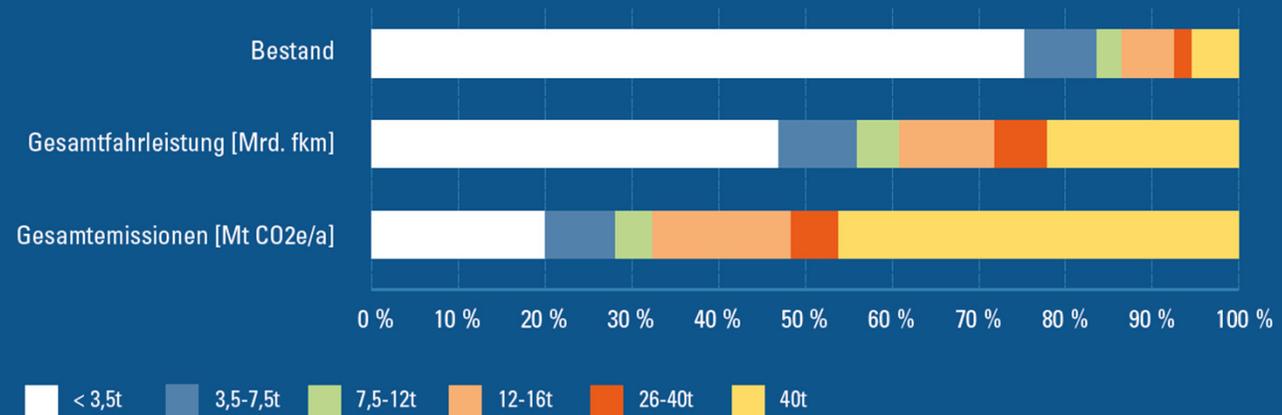
Handlungsbedarf

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

Ausgangspunkt: hohe Relevanz schwerer Nutzfahrzeuge

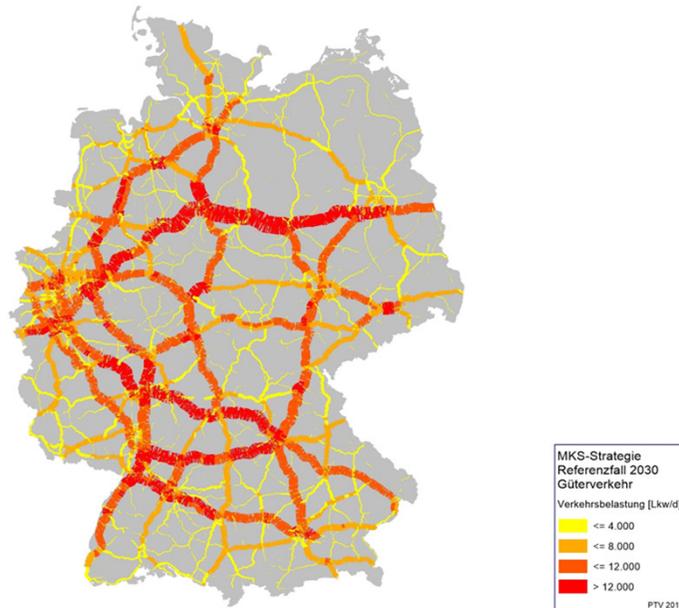
Schwere Nutzfahrzeuge als wesentlicher Hebel für Erreichung des Klimaschutzziels im Verkehrssektor

Bestand, Fahrleistung und CO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen in Deutschland im Jahr 2016 nach zulässigem Gesamtgewicht



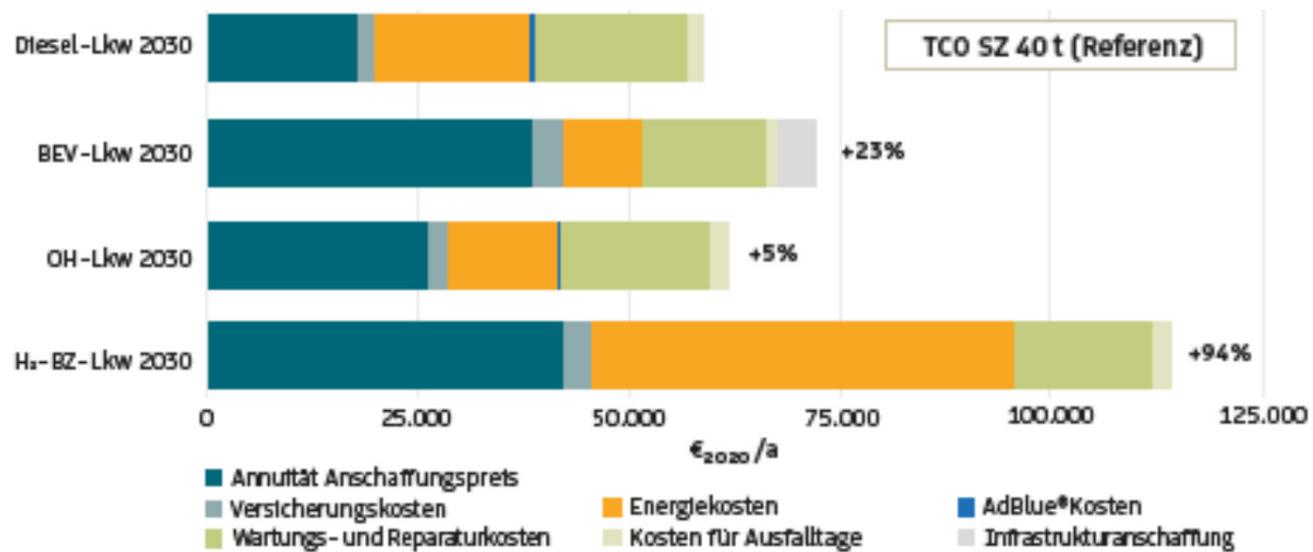
Quelle: Fraunhofer ISI, Öko-Institut, ifeu (2018): Alternative Antriebe und Kraftstoffe im Straßengüterverkehr – Handlungsempfehlungen für Deutschland

Ausgangspunkt: Mit Infrastruktur auf dem Kernnetz sind hohe THG-Minderungswirkungen möglich.

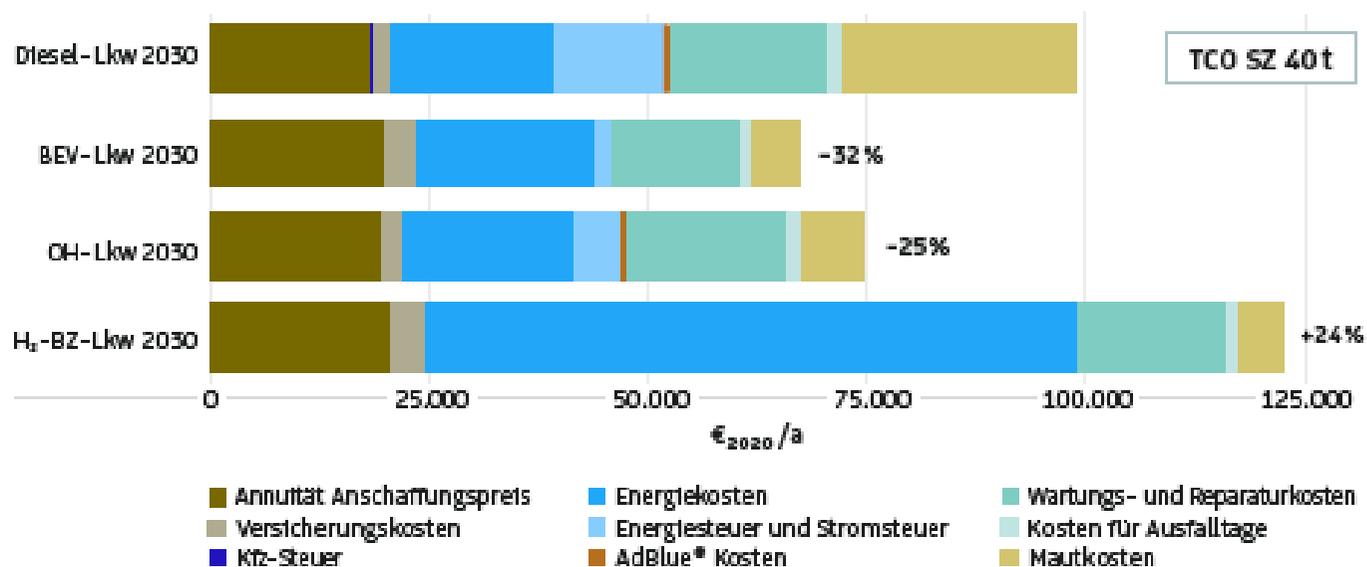


- ➔ Ein großer Anteil der Fahrleistung der schweren Nutzfahrzeuge wird auf einem relativ begrenzten Teil des Straßennetzes erbracht.
- ➔ Daher ist der Aufbau entsprechender Energie-Infrastruktur vor allem im Bereich dieses hoch belasteten Teils des Straßennetzes sinnvoll.

Ausgangspunkt: Ohne staatliche Maßnahmen werden alternative Lkw-Antriebe kaum in den Markt kommen.



Durch staatliche Maßnahmen (insbesondere CO2-Maut und Fahrzeugförderung) werden alternative Antriebe konkurrenzfähig.



Agenda

1. Klimaziele im Verkehr
2. Ausgangsbedingungen für alternative Antriebe im Bereich der Nutzfahrzeuge
3. **Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge:
Maßnahmen und Fahrplan 2030**

Ausgangspunkt: Klimaschutzprogramm 2030

Maßnahmen im Sektor Verkehr im Handlungsfeld „Nutzfahrzeuge“

Klimaschutzprogramm 2030
der Bundesregierung
zur Umsetzung des
Klimaschutzplans 2050

Ziel

„Ein Drittel der Verkehrsleistung im schweren Straßengüterverkehr soll bis 2030 elektrisch oder mit strombasierten Kraftstoffen erfolgen“

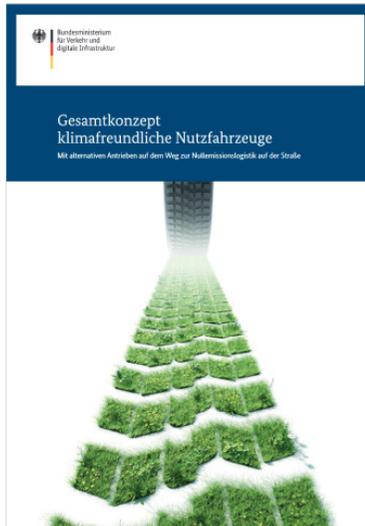
3.4.3.10 CO₂-arme LKW auf die Straße bringen

- CO₂-Flottenregulierung (auf EU-Ebene): Zielwerte 2025 und 2030
- Staatliche Kaufprämie für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben attraktiver machen
- Planungssicherheit bei der Förderung erhöhen
- CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut und Einführung eines ab 2023 wirksamen CO₂-Aufschlags auf die LKW-Maut.

3.4.3.11 Tank- und Lade- und Oberleitungsinfrastruktur ausbauen

- Die Bundesregierung erstellt Konzepte für: Lademöglichkeiten für Batterie-LKW, Oberleitungen für LKW sowie Wasserstoff-Tankstellen.
- Der Aufbau der Tank-, Lade-, und Oberleitungsinfrastruktur für alternative Antriebe muss sich an den beabsichtigten verkehrlichen bzw. logistischen Anwendungen orientieren. Dabei gilt es, einen gesamtsystemischen Ansatz von der Nutzung erneuerbarer Energien bis zu den Kundenaspekten für eine emissionsfreie Logistik im Blick zu haben.

Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge



Quelle: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/gesamtkonzept-klimafreundliche-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

Bedeutung

Zentraler Fahrplan des BMVI für die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen im Straßengüterverkehr bis 2030

Inhalt

- Handlungsbedarfe, Umsetzungsphasen und -schritte
- Kriterien für Pfad- und Skalierungsentscheidungen
- Maßnahmen zur Fahrzeugförderung und zum Infrastrukturaufbau
- Beteiligungsmöglichkeiten für Akteure

Ziel

Ein Drittel der Verkehrsleistung im schweren Straßengüterverkehr soll bis 2030 elektrisch oder mit strombasierten Kraftstoffen erfolgen (Klimaschutzprogramm 2030)

Förderung, Infrastrukturaufbau und regulatorischer Rahmen

Maßnahmenpaket aus einem Guss bringt notwendige Planungs- und Investitionssicherheit



Fahrzeugförderung

- Förderprogramm für Fahrzeugbeschaffung (N1, N2, N3) und betriebs- notwendiger Tank-/ Ladeinfrastruktur (BEV, FCEV, Oberleitung [nur Fzg.])
- F&E-Vorhaben bei konkretem Forschungsbedarf (Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, Förderrichtlinie Elektromobilität)
- Prüfung neuer, innovativer Förderinstrumente (z. B. Ausschreibungsmodelle)



Infrastrukturaufbau

- Steuerung des Aufbaus einer mit dem Fahrzeughochlauf abgestimmten Lade- und Tankinfrastruktur
- „Skalierungsphase“: Technologie- und Erprobungsprojekte, Standardisierung/Normung, Pläne für flächendeckenden Infrastrukturaufbau
- Organisationsmodelle für Infrastrukturbereitstellung und -finanzierung
- „Roll-Out-Phase“: Aufbau öffentlicher Lade- und Tankinfrastrukturen



Regulatorischer Rahmen

- Schaffung eines verlässlichen regulatorischen Umfeldes
- Differenzierung der Lkw-Maut nach CO₂-Emissionen
- Prüfung der Steuerungsinstrumente bei Steuern, Abgaben und Umlagen



rd. 1,6 Mrd. EURO für Förderung der Beschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge (bis Ende 2024)

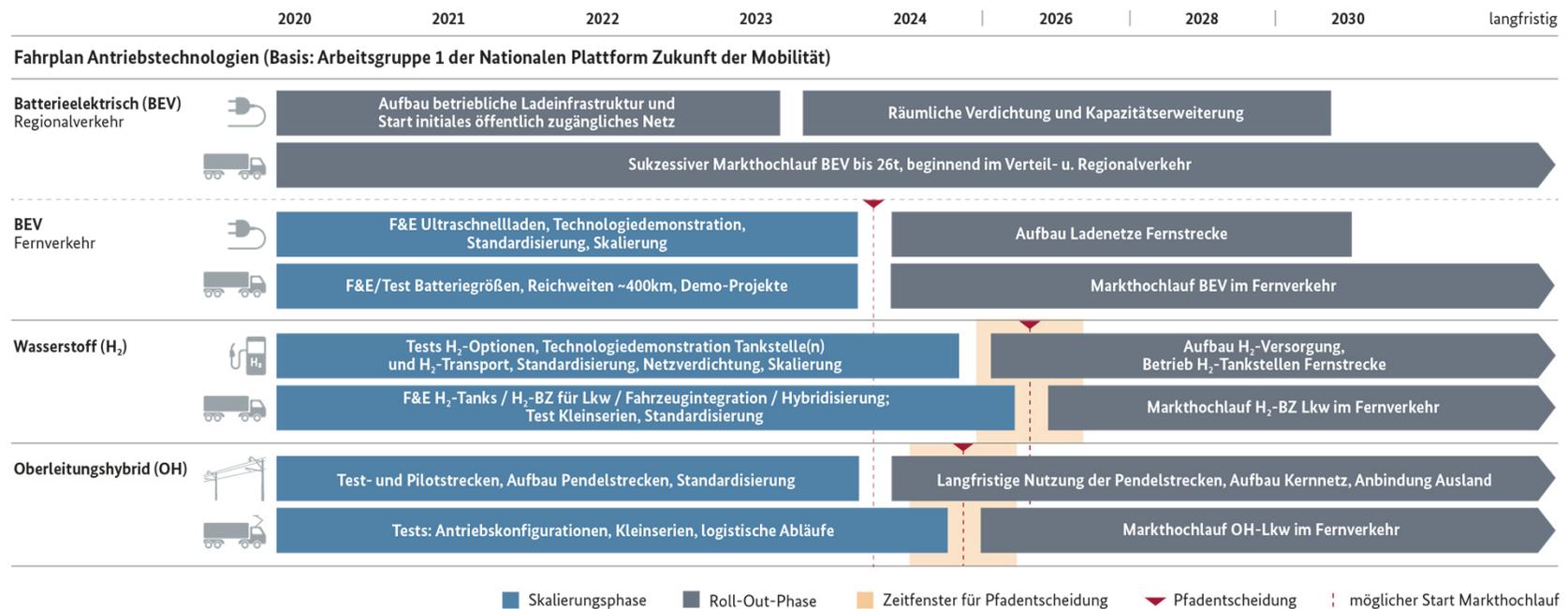
rd. 5,4 Mrd. EURO für Aufbau von Lade- und Tankinfrastruktur bis 2024 (Nutzfahrzeuge & Pkw)



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

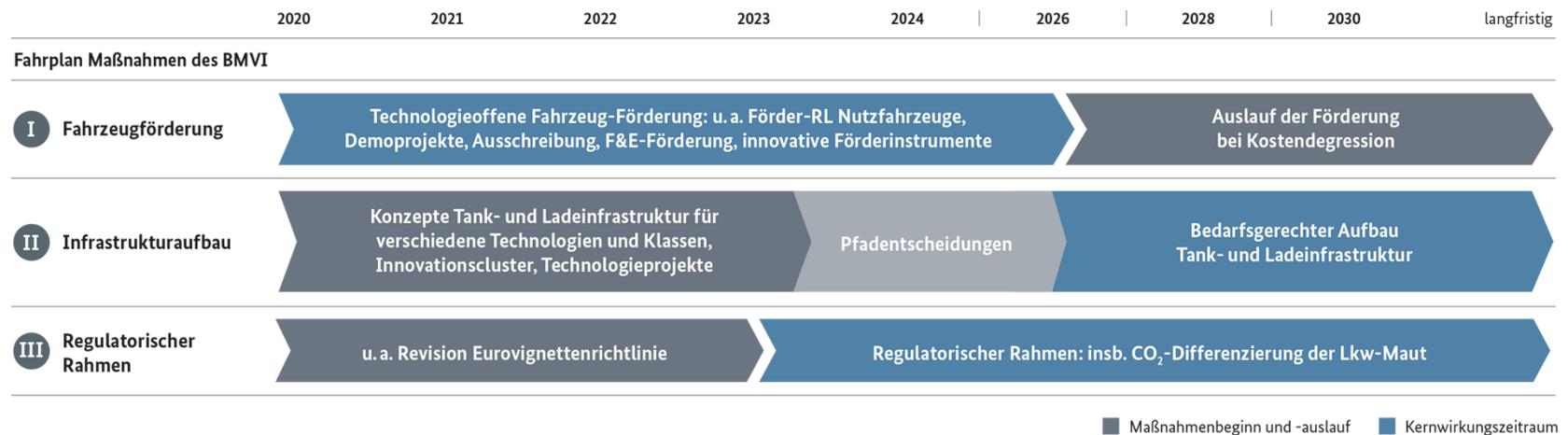
Fahrplan Antriebstechnologien im Gesamtkonzept

Pfadentscheidungen in zwei Phasen (Skalierungs- & Roll-Out-Phase)



Fahrplan BMVI-Maßnahmenpaket Nutzfahrzeuge

Rahmenbedingungen schaffen, Markthochlauf unterstützen



Skalierungs- und Pfadentscheidung

Kriterien, Entscheidung und Konsequenzen

Kriterien

- Technische Entwicklungsschritte
- Volkswirtschaftliche Kosten
- Erfolge bei Praxiserprobungen
- Umfassende Technologiebewertungen (Technologiereife und -verfügbarkeit, Skalierbarkeit, betriebliche Einsetzbarkeit, Kosten)
- Perspektive der Nutzer und Anbieter

Entscheidung

Im weiteren zeitlichen Verlauf sind in Abhängigkeit dieser Kriterien unter Einbezug der Perspektive der relevanten Akteure Entscheidungen über weiter zu verfolgende Technologiepfade zu treffen.

Konsequenzen

- Koordinierter, großflächiger und bedarfsgerechter Aufbau von Lade- bzw. Tankinfrastruktur für ausgewählte Technologie(n)
- wettbewerbsfähige Produkte und selbsttragender Markt (ohne staatliche Förderung)



BMVI bindet Stakeholder mit ein

Gemeinsames Handeln aller relevanten Akteure ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung



„Nur durch eine gemeinsame Verpflichtung und zielgerichtetes Handeln aller beteiligten Akteure kann der Straßengüterverkehr seine Potenziale zur Dekarbonisierung heben. Das BMVI setzt bei der Umsetzung des Gesamtkonzeptes auf **Dialog und gemeinsames Handeln.**“

Übergeordneter Rat (Leitungsebene)

- Einbindung von Fahrzeugherstellern, Anwendern und Bereitstellern von Infrastruktur und Energie
- Einbezug der Perspektive der beteiligten Akteure als Basis insb. für Pfadentscheidungen
- Unregelmäßige, anlassbezogene Zusammenkünfte

Temporäre Ad-hoc-Task-Forces (Arbeitsebene)

- Technologiespezifische Handlungsfelder
- Spezifische Zusammensetzung je Einzelthema
- Einladung relevanter Akteure anlassbezogen durch das BMVI

Inhaltliche Begleitung (BMVI)

- Wissenschaftlich und juristisch durch wissenschaftliches Begleitkonsortium
- Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH)
- Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Dr. Hendrik Haßheider
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat G 22
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
E-Mail: hendrik.hassheider@bmvi.bund.de

Gesamtkonzept Klimafreundliche Nutzfahrzeuge (dt./eng.)

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/gesamt-konzept-klimafreundliche-nutzfahrzeuge.html>

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/overall-approach-climate-friendly-commercial-vehicles.html>