



Position der Westfalen-Gruppe zur Dekarbonisierung des Mobilitätsmarktes

Executive Summary

Gesamte technologische Bandbreite zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors nutzen

- Die Förderung und der Einsatz aller verfügbaren Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen sind für Westfalen unumgänglich: Aus dem Nebeneinander und der Kombination aller Lösungen erwachsen die besten Möglichkeiten für die Dekarbonisierung der Zukunft.
- Dazu sollte auch die THG-Quote als Regulierungsinstrument gestärkt werden. Die Änderung der 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) ist ein Schritt in die richtige Richtung, weiterreichende Reformen bleiben trotzdem notwendig.

Klare Rahmenbedingungen für effektive Investitionsentscheidungen im Schwerlastverkehr schaffen

- Der Schwerlastverkehr besitzt aus Sicht von Westfalen eine besondere Schlüsselposition. Durch eine vollumfängliche Anwendung der bestehenden Mautklassen auf alternative Kraftstoffe gemäß den CO₂-Einsparpotenzialen kann der Schwerlastverkehr zum Hebel für klimaschonende Logistik werden.
- Mit der Umsetzung eines Anreiz-Phasen-Modells zum Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe im Schwerlastverkehr kann die derzeitige Stagnation überwunden werden.

E-Mobilitätshochlauf durch Standardisierung und Entbürokratisierung beschleunigen

- Zur Beschleunigung des Ausbaus der E-Ladeinfrastruktur sollten die technischen Anschlussbedingungen für Ladestationen vereinheitlicht werden. Entscheidend ist zudem der Abbau bürokratischer Hürden und die Einführung beschleunigter Genehmigungsverfahren für den Netzanschluss.
- Mit einer erhöhten Kosten- und Planungstransparenz seitens der Netzbetreiber kann der Wettbewerb gefördert und den Betreibern mehr Planungssicherheit gegeben werden. Die diskutierte Ladesäulen-Pflicht sollte zugunsten der Planungsfreiheit der betroffenen Unternehmen angepasst werden.

Ganzheitlicher Förderansatz für den Wasserstoff-Markthochlauf in der Mobilität

- Eine Förderung entlang der gesamten Wertschöpfungskette gibt allen Marktakteuren die notwendige planerische Sicherheit und politische Rückendeckung, um individuell wirtschaftlich-begründete Risikoaufschläge und damit die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten gering zu halten.
- Einige Maßnahmen wie Mautbefreiung und Steuererleichterungen für Wasserstofffahrzeuge können schnell und kostengünstig umgesetzt werden. Die aktuellen Bestimmungen zur Wasserstoffproduktion benachteiligen Wasserstofffahrzeuge im Vergleich zu batterieelektrischen Fahrzeugen, die fossile Energien nutzen dürfen und weniger bürokratische Hürden haben.

Über die Westfalen-Gruppe

- Mit ihren mehr als 2.000 Mitarbeitenden steht die Westfalen-Gruppe für einen versorgungssicheren und umweltfreundlichen Mobilitätsmarkt. Westfalen setzt sich ausdrücklich für die nachhaltige, effiziente und breit aufgestellte Nutzung aller Technologien und Lösungen ein und lebt dies auch unternehmerisch.
- Das Unternehmen bietet eine Vielfalt alternativer Kraftstoffe zur Förderung nachhaltiger Mobilität für Pkw sowie für Schwerlast- und Nutzfahrzeugflotten. Als Full-Service-Partner für Fuhrparks von Unternehmen, Speditionen, Abfallwirtschaftsbetrieben, der Baulogistik oder im regionalen Lieferverkehr unterstützt Westfalen Kunden bei der Flottenumstellung auf regenerative Antriebe.
- Als mittelständisches Energieunternehmen setzt sich Westfalen für das Erreichen der Klimaziele ein: Durch das breite Produktportfolio bietet Westfalen seinen Privat-, Gewerbe-, Mittelstands- und Industriekunden die Chance, ihre Emissionen individuell mit den für sie passenden Lösungen zu reduzieren.



1. Gesamte technologische Bandbreite zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors nutzen

Die Westfalen-Gruppe hat ihre Geschäftsmodelle und Prozesse gezielt auf Nachhaltigkeit ausgerichtet, um langfristig wettbewerbsfähig und finanziell unabhängig zu bleiben. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Strategie ist die Entwicklung und Förderung zukunftsfähiger Produkte, die den ökologischen Fußabdruck minimieren. Das Unternehmen hat sich als wegweisend in der Schaffung eines nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilitätsmarktes positioniert und in den letzten Jahren erheblich in die Erweiterung ihrer Kapazitäten und die Diversifizierung ihrer Dienstleistungen investiert.

Insbesondere mit Bio-CNG und -LNG, Schnellladesäulen und der Bereitstellung von Wasserstoff für die Mobilität stellt sich Westfalen an seinen rund 260 Tankstellen in Deutschland breit auf. Dazu gehört auch der geplante Ausbau eines Wasserstoff-Tankstellennetzes für den Schwerlastverkehr.

Um das ambitionierte Ziel der Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen, ist der Einsatz aller verfügbaren Technologien, die einen Beitrag zur Emissionsreduktion leisten können, notwendig. Klare, zeitlich definierte Hochlaufphasen mit spezifischen Instrumenten für den Markthochlauf sind dabei unerlässlich, um bezahlbare und praxisnahe Fortschritte zu ermöglichen und zugleich eine unternehmerische Planungsgrundlage zu haben.

Dazu sollte auch die THG-Quote als Regulierungsinstrument stärker berücksichtigt werden, da sie einen wichtigen Baustein für die Wirtschaftlichkeit der erforderlichen Tank- und Ladeinfrastruktur darstellt. Aufgrund der niedrigen Preise eignet sich das Instrument zurzeit nicht als Steuerungselement für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Eine stärkere Verbreitung umweltfreundlicher Fahrzeuge ist auf dieser Basis nicht möglich. Die Änderung der 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) ist hier ein erster, aber noch nicht ausreichender Schritt in die richtige Richtung.

Diese Anpassung der Regelungen setzt unter anderem die Übertragbarkeit von THG-Quotenüberschüssen für die Jahre 2025 und 2026 aus und erlaubt es Unternehmen, CO₂-Minderungen nur noch im Jahr ihrer Entstehung geltend zu machen. Trotz kürzlicher Novellierung besteht das Problem der drastischen Übererfüllung der THG-Quote. Für eine langfristige Sicherung der Integrität des THG-Quotensystems und für wirksamen Klimaschutz im Verkehr sind weiterreichende Reformen unverzichtbar.

Hinzu kommt, dass auch wenn bis 2030 deutlich mehr E-Autos auf den Straßen unterwegs sein werden, weiterhin noch etwa 30 Millionen Verbrenner in Deutschland zugelassen sind. Auch für diese Fahrzeuge muss es Alternativen zu fossilen Brennstoffen geben. Westfalen folgt dem Credo, dass jedes eingesparte CO₂ hilft, den Verkehrssektor zu dekarbonisieren.

2. Klare Rahmenbedingungen für effektive Investitionsentscheidungen im Schwerlastverkehr schaffen

Der Schwerlastverkehr ist Stellschraube und Schnittstelle zugleich: Er verursacht signifikante Emissionen und ist ein Schlüsselsektor für die logistischen Prozesse der deutschen Wirtschaft. Besonders im Bereich des Schwerlastverkehrs und bei CO₂-reduzierten Kraftstoffen sieht die Westfalen-Gruppe Ausgestaltungsmöglichkeiten für die Erreichung der CO₂-Reduktionsziele von 15 Prozent bis 2025 und 30 Prozent bis 2030.

Durch Nutzung bestehender Infrastruktur können auch gasbetriebene Lkw in den nächsten Jahrzehnten einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung der Logistik- und Schwerlastbranche leisten. Die vergangenen Förderprogramme (Anschaffungsförderung für H₂-, Elektro- und LNG-Fahrzeuge; Mautbefreiung für gasbetriebene Lkw) haben gezeigt, dass sich staatliche Unterstützungsmaßnahmen sehr positiv auf die Marktentwicklung klimafreundlicher Technologien auswirken können. Um dieses Potenzial auszunutzen, hat Westfalen ein Anreiz-Phasen-Modell zum Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe im Schwerlastverkehr entwickelt.



Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Anreiz-Phasen-Modell bis 2040

Phase 1: Sofortige Umsetzung (2025)

- Einführung einer CO₂-basierten Energiesteuer-Reduzierung für HVO, LNG, CNG, BEV, H₂-Brennstoffzelle und H₂-Verbrenner sowie E-Fuels.
- Anerkennung von CO₂-armen Antriebsenergien im Rahmen der CO₂-Flottenregulierung.
- Fortsetzung der Anschaffungsförderung für H₂- und Elektro- sowie LNG-/CNG-betriebene Fahrzeuge und Infrastruktur.

Vorteile: Mit der Umsetzung von einer bis drei dieser Maßnahmen wird der Effekt existierender Technologien und bereits erprobter Förderungen sofort zu CO₂-Reduktionen führen und die Marktakzeptanz erhöhen.

Phase 2: Ausbau und Integration (2026-2030)

- Erweiterung der Förderprogramme, um H₂-Tankstellen und weitere Infrastrukturen zu unterstützen.
- Stufenweise Anpassung des Steuersatzes an den EU-Mindeststeuersatz.

Vorteile: Der schrittweise Ausbau und die Integration von Infrastrukturen unterstützen die Nachhaltigkeit und langfristige Marktdurchdringung.

Phase 3: Konsolidierung und Skalierung (2031-2040)

- Vollständige Integration von CO₂-armen Technologien in die Flottenregulierung.
- Reduktion der Förderungen und Steueranreize, da die Technologien marktreif und wettbewerbsfähig sind.
- Fokus auf kontinuierliche Optimierung und Skalierung der Technologien.

Vorteile: Die Konsolidierung sichert den langfristigen Erfolg und die Skalierung führt zu weiteren CO₂-Reduktionen und Kostenoptimierungen.

Überarbeitung der Mautklassen für alternative Kraftstoffe gemäß CO₂-Einsparpotenzial

Mit dem Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften Ende November 2023 gelten neben den Mautteilsätzen für Infrastruktur, Schadstoffe und Lärm auch die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs als Grundlage zur Gebührenerhebung. Seit Juli 2024 werden außerdem, mit Ausnahme von Handwerksbetrieben, auch Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse in die Maut einbezogen.

Zuvor wurde die Maut in Deutschland auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht erhoben. Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV), Brennstoffzellen-Fahrzeuge (FCEV) sowie Fahrzeuge mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor sind dabei als Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV) klassifiziert und bis 2026 von den Mautgebühren befreit. Die im vergangenen Jahr eingeführte drastische Erhöhung der Mautsätze auf kleinere Nutzfahrzeuge verurteilt nicht nur Klimapotentiale erneuerbarer Kraftstoffe; sie wird auch zu einer generellen Verteuerung von Warentransporten führen, da diese zusätzlichen Kosten häufig an die Kunden weitergegeben werden.

Obwohl derzeit formell fünf Emissionsklassen differenziert werden, wird bei der Besteuerung faktisch nur zwischen Klasse 1 und 5 unterschieden und damit nur zwischen Null-Emissions-Fahrzeugen (Klasse 5) und Verbrennern (Klasse 1). Die Bandbreite erneuerbarer Kraftstoffe bleibt dadurch ungenutzt und eine Differenzierung von Kraftstoffen nach CO₂-Einsparungspotenzial findet nicht statt. Die Emissionsminderungspotenziale innovativer Kraftstoffe werden hier unterschlagen; mit weitreichenden Effekten für alle Branchen, die direkt oder indirekt auf den Schwerlastverkehr angewiesen sind.

Aus Sicht der Westfalen-Gruppe ist die Nutzung aller Emissionsklassen und damit die Ausschöpfung aller CO₂-Reduktionspotenziale dringend notwendig, um die Emissionsziele der Bundesregierung für 2030 und 2045 zu erreichen.



Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Die Westfalen-Gruppe schlägt eine Überarbeitung der Maut-Emissionsklassen vor, bei der eine Anwendung der bestehenden Klassen entsprechend den CO₂-Einsparpotenzialen der gefahrenen Kraftstoffe vorgenommen wird. Diese muss durch die Integration der Nachweisführung über die tatsächlichen CO₂-Einsparungen alternativer Kraftstoffe wie Bio-CNG/-LNG oder HVO flankiert werden.

EMISSIONS-KLASSE	ANTRIEBSENERGIE
1	Diesel
2	Fossiles CNG/LNG Blends mit paraffinischem Kraftstoff (z.B. R33): Mindestens 25 Prozent CO ₂ -Einsparung gegenüber Diesel und Nachweisführung
3	a. Paraffinische Kraftstoffe (z.B. HVO): 60 bis 80 Prozent CO ₂ -Einsparung b. Bio-CNG/-LNG: 60 bis 80 Prozent CO ₂ -Einsparung
4	a. Paraffinische Kraftstoffe (z.B. HVO): >80 Prozent CO ₂ -Einsparung b. Bio-CNG/-LNG: >80 Prozent CO ₂ -Einsparung
5	Elektro, H ₂ & E-Fuels

3. Beschleunigung des E-Mobilitätshochlaufs durch Standardisierung und Entbürokratisierung

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass Westfalen bereits einen wichtigen Beitrag bei der Elektrifizierung des Verkehrs leistet. Knapp 400 Ladepunkte wurden realisiert: 269 öffentliche Ladepunkte inklusive Tankstellen, davon 60 Schnellladepunkte, sowie 128 private Ladepunkte an Unternehmensstandorten.

Der Markthochlauf im Bereich der Elektromobilität ist aus Westfalen-Sicht gut und weit vorangeschritten; allerdings stockt seit kurzem der Ausbau der Ladeinfrastruktur wegen der drei Hauptfaktoren der starken Zeitverzögerungen bei der Umsetzung durch die Netzbetreiber; teilweise erheblichen Kostenspreizungen und einer fehlenden Standardisierung der Anschluss technik.

Praxisbeispiel:

Errichtung von Schnellladestationen

„One size fits all“ gilt nicht beim Aufbau der Infrastruktur für die E-Mobilität: Jeder Netzbetreiber hat eigene Anforderungen – von Trafoaufbau, Kabelfarbe bis Sicherungstechnik. So müssen Trafos für jeden Netzbetreiber speziell konzipiert und bestellt werden. Bei Lieferzeiten von einem bis zwei Jahren ist dies oft ein Ausschlusskriterium.

- Anschlusskosten variieren stark und können zwischen 5.000 bis 60.000 Euro liegen. Infrastrukturinvestitionskosten werden zudem oft umgelegt und erhöhen so den Anschlusspreis zusätzlich.
- Speziell für leistungsstarke Ladestationen über 100 kW müssen kostspielige und planungsintensive Fernwirkanlagen installiert werden, die den Netzbetreibern zudem einräumen, eine Station bei Bedarf zu deaktivieren
- Eine einzelne 150 kW Ladestation kostet ca. 40.000 Euro; sind Anpassungen am Mittelspannungsnetz erforderlich, steigen die Kosten auf über 110.000 Euro.

Bei drei Stationen mit insgesamt 400 kW pro Säule kumulieren sich die Kosten auf über 400.000 Euro. Damit wird die Skalierung der E-Ladeinfrastruktur für die Westfalen-Gruppe als Mittelstandsunternehmen zur Zerreißprobe.



Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Um die Hürden in den drei Problembereichen Zeitverzögerung, Kostenspreizung und Standardisierung zu überwinden, braucht es politische Unterstützung.

Eine Standardisierung der technischen Anschlussbedingungen für Ladestationen ist hier entscheidend. Einheitliche Regeln für „Technische Anschlussbedingungen“ – wie aus der Gastechnik bekannt – schaffen schnell Abhilfe und beschleunigen den Aufbau der Ladeinfrastruktur deutlich. Automatisch wird damit die derzeitige Komplexität bei den Netzanschlussanforderungen sinken und die Planungs- sowie Umsetzungszeit kürzer.

Kosten- und Planungstransparenz seitens der Netzbetreiber bietet zudem mehr Planungssicherheit und fördert zusätzlich den Wettbewerb. Ein beschleunigtes Genehmigungsverfahren für den Netzanschluss von Ladestationen minimiert die bürokratischen Hürden und erhöht damit die Implementierungsgeschwindigkeit.

Ladesäulen-Pflicht erschwert wirtschaftlichen Betrieb

Vor dem Hintergrund enormer Kosten sieht Westfalen auch die in der vergangenen Legislaturperiode diskutierte Ladesäulen-Pflicht für Tankstellenbetreiber extrem kritisch. Demnach sollen Unternehmen mit mindestens 200 Tankstellen ab dem 1. Januar 2028 grundsätzlich an jeder Tankstelle mindestens einen öffentlich zugänglichen Schnellladepunkt mit einer Leistung von mindestens 150 Kilowatt betreiben müssen.

Westfalen hat intensiv in den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur investiert und ist bereit, dies auch weiter zu tun. Klar ist aber auch, dass nicht jede Tankstelle in Deutschland eine Ladesäule braucht. Westfalen und andere Unternehmen sollten sich hier auf Standorte konzentrieren können, an denen sie das größte Potenzial für Nachfrage und Nutzung sehen. Gerade unter Berücksichtigung der bestehenden Hürden beim Ausbau der Ladeinfrastruktur wäre eine solche Ladesäulen-Pflicht für Westfalen und vergleichbare Unternehmen finanziell verheerend.

Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Ohne weitreichende Änderungen zugunsten der Freiheit der Unternehmen bei der Verteilung der Ladesäulen sollte der Vorschlag nicht umgesetzt werden. Es muss für Unternehmen weiterhin möglich sein, Ladesäulen dort aufzubauen, wo sie wirtschaftlich betrieben werden können. Nur so kann der Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur in Deutschland weiter voranschreiten.



4. Ganzheitlicher Förderansatz für den Wasserstoff-Markthochlauf in der Mobilität

Für den Markthochlauf der Wasserstoff-Mobilität müssen Investitionen in allen Bereichen der Wertschöpfungskette vorgenommen werden: von der Erzeugung, dem Transport und der Zwischenspeicherung im Trailer über die Verwendung in der Tankstelle bis hin zur Nutzung durch die Endabnehmer. Dabei ist klar: Ohne staatliche Förderung und wirtschaftliche Anreize wird der Markthochlauf nicht gelingen.

Einige Maßnahmen lassen sich sehr schnell und sogar kostenneutral oder vergleichsweise günstig umsetzen. Dazu gehören eine dauerhafte Mautbefreiung sowie Steuererleichterungen für Wasserstofffahrzeuge jeder Antriebsart (FCEV = Brennstoffzelle, fuel cell electric vehicle; ICE = Verbrenner, internal combustion engine).

Zudem herrscht eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Technologien bei den Strombezugskriterien. Die Produktion von grünem Wasserstoff für den Mobilitätsbereich unterliegt dem Rechtsakt RED II, der in Deutschland in der 37. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) umgesetzt wurde. Die darin enthaltenen Bestimmungen zur Zusätzlichkeit und Gleichzeitigkeit für die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen verteuern den so produzierten Wasserstoff nicht nur unnötig, im Wesentlichen durch eine Unterauslastung der Elektrolyseure. Sie erschweren auch den Einsatz von Wasserstofffahrzeugen im Mobilitätssektor noch weiter. Batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) dürfen beispielsweise Strom aus fossilen Quellen nutzen und gelten trotzdem als bilanziell klimaneutral. Wasserstofffahrzeuge hingegen gelten nur als grüne Technologie, wenn sie ausschließlich grünen Wasserstoff nach REDII nutzen. Diese Unterscheidung muss verworfen werden.

Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Ein Anreiz für den Einsatz von H₂-Schwerlastfahrzeugen wäre die langfristige Befreiung von der Maut, die zum 31.12.2025 ausläuft. Des Weiteren und zumindest während des Markthochlaufs muss auf alle Typen von Wasserstoffnutzfahrzeugen zurückgegriffen werden, unabhängig von der Antriebsart, FCEV (Brennstoffzelle, fuel cell electric vehicle) oder ICE (Verbrenner, internal combustion engine). Die Energiesteuerbefreiung sollte auch auf H₂-Verbrenner ausgeweitet werden.

H₂-Schwerlastfahrzeuge und -Tankstellen zugleich fördern

Um den Wasserstoff-Hochlauf im Mobilitätsbereich zu gewährleisten, genügt darüber hinaus nicht nur die Förderung der H₂-Tankstelleninfrastruktur. Insbesondere für die Anschaffung von H₂-Schwerlastfahrzeugen muss es Fördermöglichkeiten geben. Allerdings hat sich der Gesetzgeber dazu entschieden, nicht nur die Förderung für den Erwerb von Wasserstoff-Lkw einzustellen, sondern auch das Förderprogramm für Wasserstoff-Tankstellen abzuwickeln. Damit sind Anreize und politische Signale auf beiden Seiten der Wertschöpfungskette eingebrochen.

Die EU-AFIR-Verordnung (Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) legt den Mitgliedsstaaten Infrastrukturanforderungen auf, u.a. eine flächendeckende Wasserstoff-Infrastruktur für Pkw und Lkw. Ursprünglich plante die Bundesregierung den Aufbau eines flächendeckenden H₂-Tankstellennetzes mit entsprechender Förderung zu incentivieren. Im Zuge des Bundesverfassungsgerichtsurteils zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) teilt die Bundesregierung nun allerdings mit, dass es noch keine Entscheidung zur Fortführung notwendiger Förderungen gibt.

Die ambitionierten Ziele für Lkw und Schwerlastler im Rahmen der CO₂-Flottengrenzwerte sind für Fahrzeughersteller unter den aktuellen Bedingungen kaum bis gar nicht umsetzbar. Das verhindert Fortschritte auf dem Weg zur klimagerechten Logistik.



Dies gilt im Besonderen für mittelständische Logistikunternehmen, deren Finanzkraft zu gering ist, um große Investitionen im Rahmen hoher Marktrisiken einzugehen. Dabei spielen mittelständische Unternehmen eine entscheidende Rolle in der Entwicklung des Wasserstoff-Marktes. Sie tragen insbesondere dazu bei, spezifische Marktsegmente zu bedienen und gleichzeitig die Zugänglichkeit von Wasserstoff-Lösungen für eine breitere Palette von Verbrauchern erhöhen.

Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Die Westfalen-Gruppe und ihre mittelständischen Kunden benötigen für den Markthochlauf dringend investitionsfördernde Rahmenbedingungen, insbesondere für ein Wiederauflegen der entsprechenden Förderungen. Eine Förderung entlang der gesamten Wertschöpfungskette gibt allen Marktakteuren die notwendige planerische Sicherheit und politische Rückendeckung, um individuell wirtschaftlich-begründete Risikoaufschläge und damit die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten gering zu halten.

Notwendig ist eine langfristige Perspektive zur Amortisierung von Investitionen in Wasserstoff-Erzeugung und Wasserstoff-Tankanlagen. Daher ist eine strategische Förderung wünschenswert, die sowohl die Angebots- als auch die Nachfrageseite konkret unterstützt.

Auslastungsgarantie zur volkswirtschaftlichen Kostensenkung einführen

Alle Akteure in der Wertschöpfungskette müssen insbesondere zu Beginn des Markthochlaufs Risiken wie Unterauslastung einpreisen. Diese Risiken werden in Form von Preisaufschlägen weitergegeben. Über die Wertschöpfungskette addieren sich unnötigerweise diese Risiken und führen zu Ineffizienzen und erhöhten Kosten für den Endverbraucher.

Lösungsvorschlag der Westfalen-Gruppe

Eine Lösung wäre, dass das Risiko über die Wertschöpfungskette in Form einer Auslastungsgarantie einmalig übernommen wird. Gesamtwirtschaftlich lägen die potenziellen Kosten für eine Garantie weit unter den addierten Risikoaufschlägen, wodurch der Markthochlauf deutlich günstiger und schneller erfolgen würde. Eine größere Zahl an Tankstellen würde dabei für die Fahrzeughalter bedeuten, dass sie bei einem Wegfall einzelner Tankstellen durch Reparaturen mehr Ausweichmöglichkeiten hätten. So ließe sich das Risiko der Anschaffung und Nutzung eines Wasserstoff-Fahrzeugs verringern.



5. Westfalen-Gruppe 2023 auf einen Blick

Westfalen-Gruppe 2023 auf einen Blick

Energy Solutions

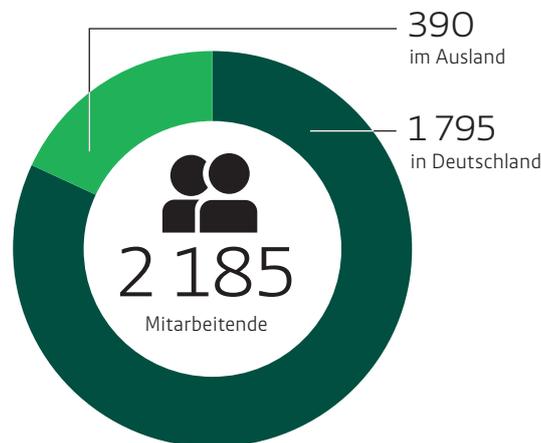
Mobility

Hydrogen

Industrial Gases &

Services

Respiratory Homecare



Umsatz | 2,3
Mrd. €

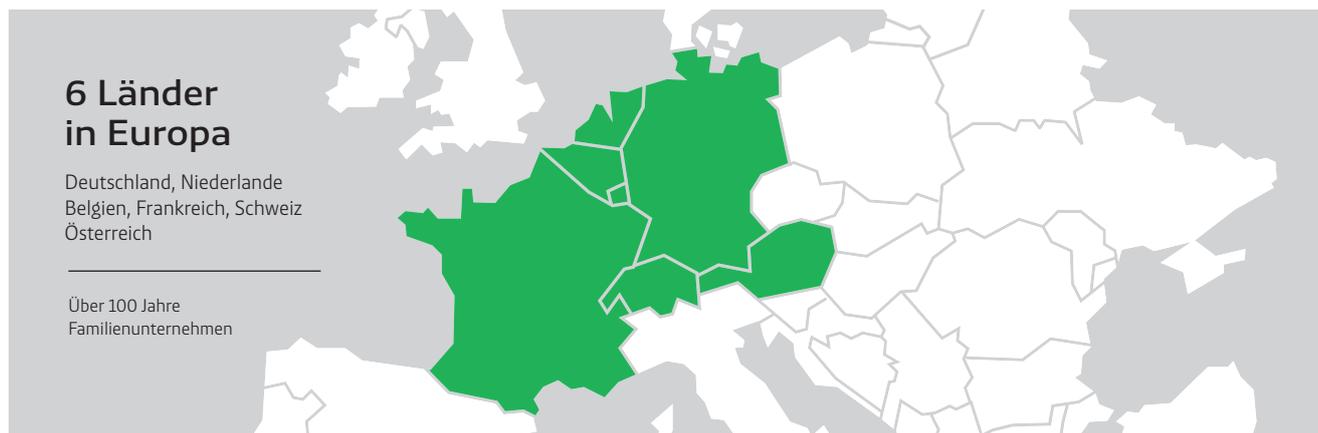
Investitionen | 92,2
Mio. €

EBIT | 73,5
Mio. €

6 Länder in Europa

Deutschland, Niederlande
Belgien, Frankreich, Schweiz
Österreich

Über 100 Jahre
Familienunternehmen





THG-Emissionsreduktionsziele

Bis 2030: Reduktion der direkten und indirekten THG-Emissionen
im Vergleich zu 2019 absolut um 50 Prozent (Scope 1, 2)

Bis 2045 klimaneutral (Scope 1, 2 und ausgewählte Scope 3)



-50 %

6. Ansprechpartner

Nicholas Neu

Leiter Unternehmenskommunikation
n.neu@westfalen.com

Julian Janocha

Leiter Sustainable Energies (Truck)
j.janocha@westfalen.com

Marc Fasel

Leiter E-Mobilität
m.fasel@westfalen.com

Felix Zwingmann

Leiter Supply Chain Management
f.zwingmann@westfalen.com

Matthias Dieke

Manager Mobility Solutions
m.dieke@westfalen.com