

Elektrifizierung des Transports in Europa

Impulse zur Bundestagswahl 2025

Die Erreichung der Klimaziele bei gleichzeitiger Wahrung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit stellt eine Herausforderung unserer Zeit dar. Die Dekarbonisierung diverser Industrien und Branchen zahlt dabei auf beide Aspekte gleichermaßen ein: Mit der richtigen Technologie kann dieser Spagat gelingen. Für den Großteil der betroffenen Industrie ist klar: Die erfolgreiche Dekarbonisierung der Nutzfahrzeugbranche wird am ökonomischsten mit der Elektrifizierung der Fahrzeuge umgesetzt.

Die Nutzfahrzeug- und Transportbranche sind die Lebensadern der europäischen Wirtschaft. Sie sind essenziell für den Transport von Waren und die Versorgung der Menschen. Allerdings stehen die deutsche und europäische Wirtschaft zunehmend unter Druck, was bereits jetzt zu einem Rückgang der Transportmengen führt und somit die Transportbranche belastet. In Anbetracht der Tatsache, dass sowohl Nutzfahrzeughersteller als auch Anbieter der Ladeinfrastruktur massiv in die Produktentwicklung investiert haben, ist dieser Zustand alarmierend.

Ohne einen raschen, flächendeckenden und ambitionierten Ausbau der Ladeinfrastruktur droht der deutschen Nutzfahrzeugindustrie der Verlust ihrer Zukunftsfähigkeit und dem Mobilitätssektor ohne gut ausgebauten Ladeinfrastruktur eine massive Schwächung. Die finanziellen Risiken drohender Strafzahlungen, die ein verschleppter Ladeinfrastrukturausbau auslöst, sind existenzbedrohend. Jedes Prozent Verfehlung kostet für die Nutzfahrzeugindustrie ab 2025 eine hohe zweistellige und ab 2030 eine dreistellige Millionensumme.

Wir sind bestrebt, den Hochlauf der Elektrifizierung auch im Bereich des Transportsektors so schnell wie möglich umzusetzen und uns dem internationalen Wettbewerb bei emissionsfreien Zukunftstechnologien zu stellen. Dazu braucht es aber eine Unterstützung bei den folgenden Rahmenbedingungen:

- **Gesicherte Finanzierung und schnelle Umsetzung des Lkw-Schnellladenetzes:** Eine Diskontinuität der geplanten Umsetzung des Lkw-Schnellladenetzes hätte dramatische wirtschaftliche Folgen. Die neue Bundesregierung sollte daher die weitere Finanzierung des Lkw-Schnellladenetzes sicherstellen und den Ausbau priorisieren. Die Ausschreibung auch für bewirtschaftete Rasthöfe muss noch im Jahr 2025 erfolgen.
- **Überragendes öffentliches Interesse:** Die neue Bundesregierung sollte den Aufbau von Ladeinfrastruktur in das „überragende öffentliche Interesse“ stellen. Für die Betriebe, die ihren Fuhrpark umstellen, hat die Ladeinfrastruktur den Charakter einer kritischen Infrastruktur. Die Ladeinfrastrukturhersteller sind bereit zu liefern – die Nutzfahrzeugbranche ebenso. Die Ladeinfrastruktur muss jetzt als „no regret“-Maßnahme umgesetzt werden.
- **Vorausschauender Netzausbau mit schnelleren Anschlüssen:** Der Netzausbau muss vorausschauend geplant, geeignete Flächen angeboten und erschlossen werden - die Genehmigungsverfahren vereinfacht und verkürzt werden, um die erforderlichen Anschlüsse für öffentliches, aber auch privates Laden im Gewerbegebiet verfügbar zu machen. Allein

in Europa braucht es bis 2030 mindestens 50.000 öffentliche Ladepunkte. Davon 10.000 in Deutschland. Hier lässt sich von den Erfahrungen der Ladeinfrastrukturanbieter profitieren, damit der Netzausbau schritthält.

- **Investitionsoffensive durch die Lkw-Maut:** Ladeinfrastruktur sowie die Kaufförderung für e-Lkw, die gerade in den Anfangsjahren einen wichtigen Anschub darstellt, gilt es belastbar und investitionssicher zu finanzieren. Dafür sollte das bewährte Prinzip „Straße finanziert Straße“ gelten. Bis 2027 werden rund 30 Milliarden Euro durch die CO₂-Komponente in der Lkw-Maut eingenommen. Dieser Mitteleinsatz wäre insbesondere in den wichtigen Hochlaufjahren ein klares Zeichen an den Markt. Auch steuerliche Anreizmechanismen wie Sonderabschreibungen für e-Lkw, Leasingzuschüsse, attraktive KfW-Kreditmöglichkeiten für alle e-Lkw Investitionen, Senkung der Netzentgelte und der Stromsteuer tragen zur Kostenkalkulation für die Logistikunternehmen und damit zur Planungssicherheit bei. Zentral ist dabei, dass alle Anreize und/oder Förderungen nicht kurzfristig in Frage gestellt oder gestrichen werden, sondern für die gewerbliche Wirtschaft und Kunden langfristige Planungs- und Investitionssicherheit besteht.
- **Booster für das Depotladen:** Um den Logistikfuhrpark zu dekarbonisieren, ist neben dem Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur mit Schnellladetechnik an den Autobahnen, der Aufbau einer „hauseigenen“ Ladeinfrastruktur für die Transporteure ein sehr wichtiger Schritt. Die Vorteile liegen auf der Hand: das Fahrzeug kann während des Be- und Entladens sowie über Nacht geladen werden. Dies erhöht die Zuverlässigkeit der Flotte. Zudem bietet das Depotladen einen Vorteil zur intelligenten Stromnutzung und trägt damit zur Netzstabilität bei. Der Bau ist jedoch kostenintensiv und die Genehmigungsverfahren können mitunter Jahre dauern. Es bedarf daher finanzieller Unterstützung insbesondere für kleinere Transportunternehmen mit eingeschränkter Kapitalstruktur sowie einer Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Fazit

Wir treiben die Dekarbonisierung des Transports und der Mobilität durch attraktive Produkte und Lösungen voran. Entscheidend ist, Kunden den Umstieg zu erleichtern, den Markthochlauf zu fördern und dafür verlässliche finanzielle Rahmenbedingungen zu schaffen. Dafür braucht es klare, mutige politische Vorgaben und den Ausbau einer nutzfahrzeugtauglichen Ladeinfrastruktur – für Klimaschutz im Straßengüterverkehr und eine zukunftsähnliche, transformative Industriepolitik.
