



„Das mittelständische Transportlogistikgewerbe im Dienstleistungsauftrag mit alternativen Antrieben“

1. BGL Hessen – Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V.
2. Mittelständischer Straßengüterverkehr – Wo kommen wir her
3. Politische Entscheidungen
4. Alternative Antriebe im Dienstleistungsauftrag



**Fachverband
Güterkraftverkehr und Logistik
Hessen e.V.**



Klaus Poppe

Diplom-Kaufmann
Logistik und Verkehr
Verkehr und Umwelt



Geschäftsführer
Fachverband
Güterkraftverkehr und Logistik
Hessen e.V.



Verheiratet, 3 Kinder



Lizenzfreie Bilder pexels.com

Unser Angebot – kostenfrei Mitglied auf Probe für 6 Monate

Die Stimme des mittelständischen Straßengüterverkehrs

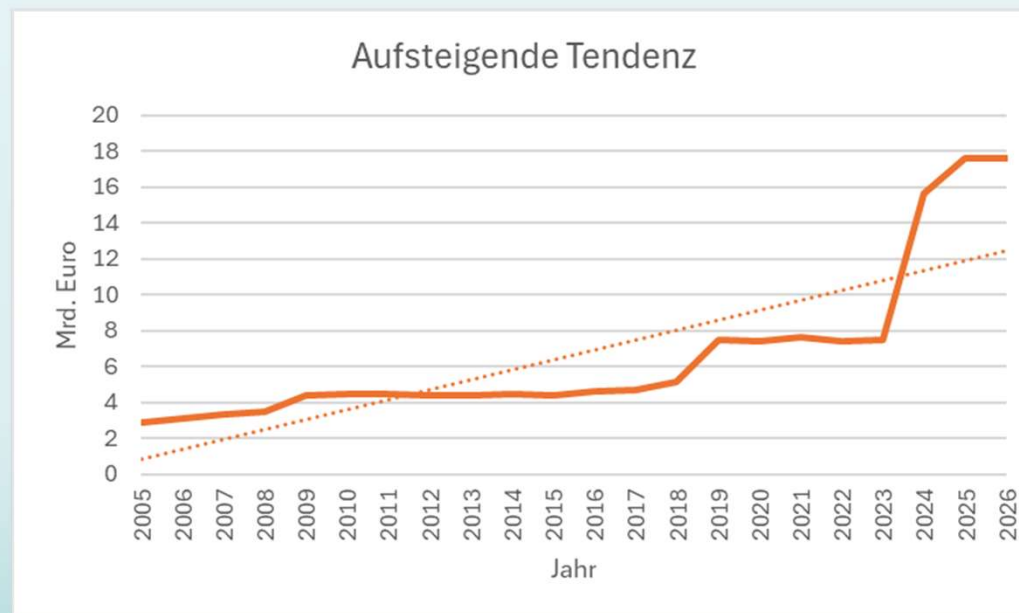
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



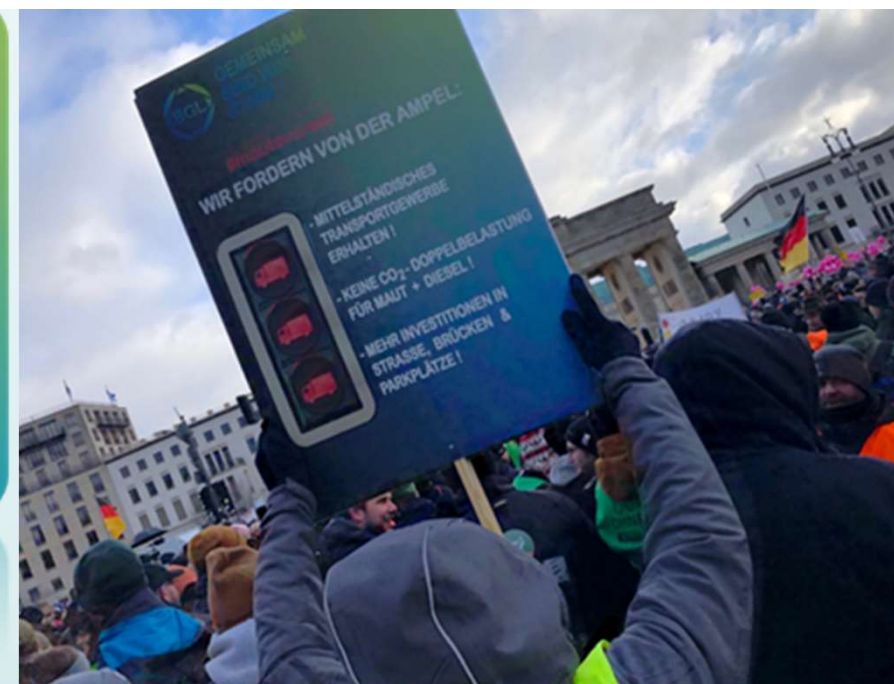
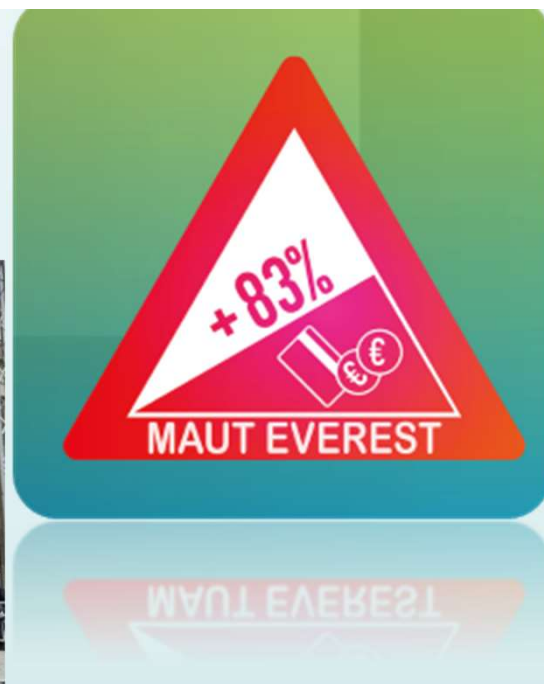


Einnahmen aus der Lkw-Maut nach Jahren in Mrd. Euro

Jahr	Summe von Mrd. Euro
2005	2,87
2006	3,08
2007	3,36
2008	3,47
2009	4,41
2010	4,48
2011	4,48
2012	4,36
2013	4,39
2014	4,46
2015	4,37
2016	4,63
2017	4,68
2018	5,17
2019	7,5
2020	7,4
2021	7,6
2022	7,4
2023	7,5
2024	15,62
2025	17,57
2026	17,57



Quellen: BGL, SVG, Berechnung der Wegekosten für 2023 bis 2027 –
Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Wikipedia, eigene Berechnungen
Einnahmen 2023 bis 2026 geschätzt





„So scheitert die Verkehrswende“

Brummi-Verbände schreiben Brandbrief an den Kanzler

Jetzt hupen Deutschlands Spediteure der Bundesregierung was!

Drei Branchen-Riesen warnen den Bundeskanzler davor, dass Deutschland auf dem bisherigen Weg seine Klimaziele verfehlen wird: der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) und der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL).



Bundeskanzler Olaf Scholz soll jetzt umsteuern, damit Deutschland sein Null-Emissionsziel erreicht

Foto: Kay Nietfeld/dpa

www.bild.de

Von: UWE FREITAG UND JAN W. SCHÄFER
11.03.2024 - 20:21 Uhr



Die Transport- und Logistikbranche ist stark von fossilen Energieträgern (Diesel) abhängig und der Übergang zu alternativen Energiequellen bringt sowohl technische als auch finanzielle Herausforderungen mit sich.



Lizenzfreie Bilder pexels.com
und Bild 14.03.2024 Klaus Poppe



Eine flächendeckende und verlässliche Tankinfrastruktur ist die zentrale Voraussetzung, um Lkw betreiben zu können.

- Mineralischer fossiler Diesel
- HVO100
- Strom (Batterie, Oberleitung)
- Bio LNG (Gas)
- H₂ – Wasserstoff, (Verbrenner, Brennstoffzelle)



Lizenzfreie Bilder pexels.com





Die traditionellen Verbrenner Technologie?
Ja – Nein – Vielleicht?

Antriebe mit HVO100 / Biodiesel werden anscheinend von den europäischen Institutionen nicht gewollt. Schade eigentlich, die traditionelle Verbrenner Technik sorgt gegenüber dem Betrieb mit fossilem Diesel netto gesehen für eine beträchtliche Einsparung an CO₂-Ausstoß. Die Kosten für den Lkw liegen nur 25 Prozent höher als beim gewöhnlichen Diesel, während sie mit Elektroantrieb zweieinhalb- bis dreimal so teuer sind. Und gleichzeitig lassen sich auch problemlos Langstrecken bewältigen.“



Aktuell wurde mir der Preis für eine Zugmaschine für einen Kipp-Auflieger als E-Fahrzeug berichtet – 570 Tsd. Euro. Das ist das dreifache von der Dieselsvariante. Der Kippsattel kommt dann noch mit 50-70 Tsd. Euro dazu.



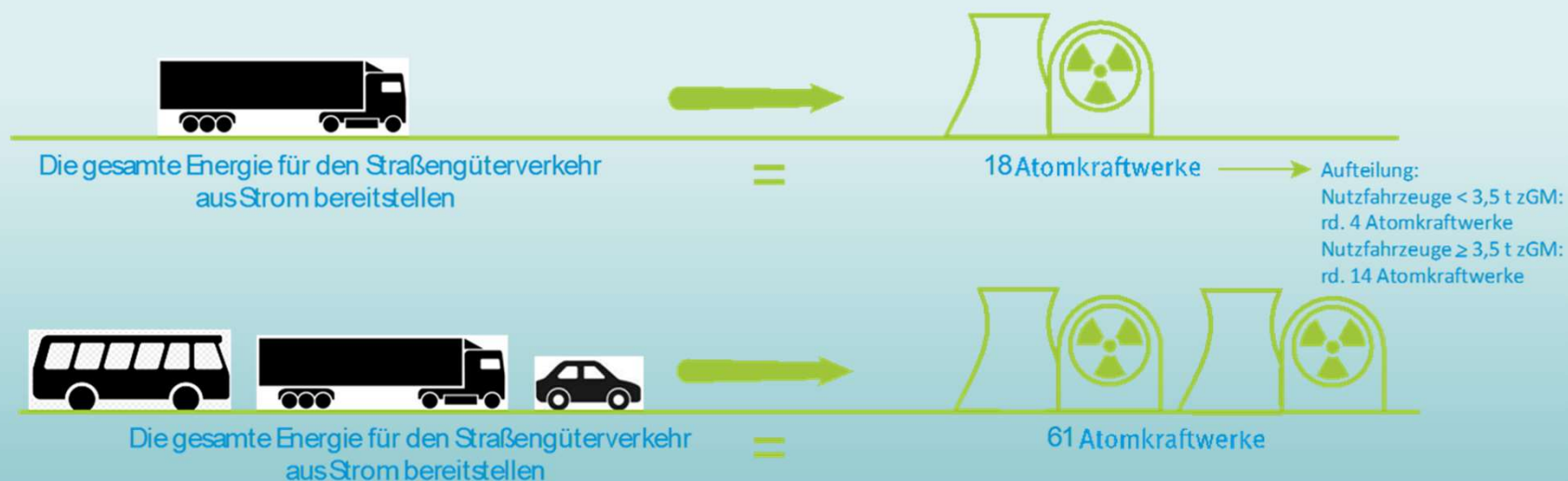
Was wird für den Einsatz von E Lkw gebraucht:

- Viel Energie,
- ein leistungsfähiges Netz mit vielen Ladepunkten
- Einen kalkulierbaren Preis Ladepreis

Wenn wir den Straßenverkehr in Deutschland – CO₂-neutral versteht sich – elektrifizieren wollen, müssen wir alleine für den Straßengüterverkehr gigantische zusätzliche Strommengen produzieren. Hierzu wären weitere 55.000 Windkraftanlagen erforderlich. Für die Elektrifizierung des gesamten Verkehrssektors wären sogar 187.600 weitere Windkraftanlagen erforderlich.



Wenn wir den Straßenverkehr in Deutschland – CO₂-neutral versteht sich – elektrifizieren wollen, müssen wir alleine für den Straßengüterverkehr gigantische zusätzliche Strommengen produzieren. Hierzu wären 18 Atomkraftwerke erforderlich. Für die Elektrifizierung des gesamten Verkehrssektors wären sogar 61 weitere Atomkraftwerke erforderlich.



Quelle: Berechnungen des BGL



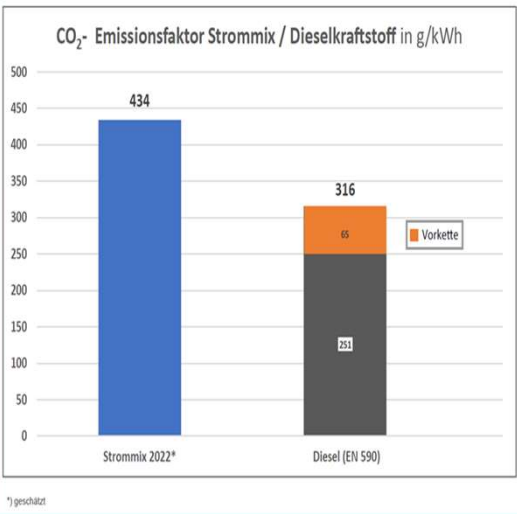
Vergleich CO₂-EMISSIONSFAKTOREN STROMMIX vs. DIESELKRAFTSTOFF in g/kWh

Umrechnung des Verbrauchs in CO₂-Emissionsfaktor

1 Liter Diesel (EN 590 ohne Vorkette, mit 6% Biodiesel Beimischung)
 26 Liter Diesel/100km = ~ 260 kWh = **65,3 kg CO₂/100 km** (bei 251,0 g CO₂/kWh)
 Anm.: 1 Liter Diesel ~ 10 kWh

BEV: Verbrauch elektrische Energie (ohne Vorkette)
 bei 150 kWh/100 km: 150 kWh x 0,434 kg = **65,1 kg CO₂/100 km**

Die Betrachtung der CO₂-Emissionsfaktoren zeigt, dass bei den zugrunde gelegten Verbrauchswerten bei beiden Antrieben die CO₂-Emission rund 65 kg pro 100 km beträgt.



Quellen: Umweltbundesamt; DIHK - Grafik: BGL (04-2024)

- 1. Strommix: UBA, „CO₂-Emissionen pro Kilowattstunde Strom stiegen in 2022“ (22.05.2023) - <https://www.umweltbundesamt.de/themen/co2-emissionen-pro-kilowattstunde-strom-stiegen-in-2022>
- 2. Kraftstoffe: UBA, Emissionsbilanz erneuerbarer Energien, Dezember 2023, Werte für Stand 2022; Diesel mit 6% Biodiesel-Beimischung nach DIN EN 16258



Aktuell sind laut Toll Collect **528 Lkw** als reine Elektroantriebe (inkl. H₂) **mautbefreit**.

Das sind **0,07 %** bezogen auf 800.000 Lkw > 7,5 t, die täglich auf Deutschlands Straßen unterwegs sind.

- Öffentliche Ladeinfrastruktur ☹, keine Mega-Charger
- Betriebliche Ladeinfrastruktur ☹
- Überleitungsinfrastruktur ☹
- Aktuell 10 öffentliche H₂-Tankstellen für Lkw (350 bar) in Betrieb
- In Deutschland fehlen 40.000 Lkw-Stellplätze ☹

Klimaziele unter den aktuellen Rahmenbedingungen Utopie!!!

Re-Investition der Maut-Milliarden notwendig!

CO₂-Mauteinnahmen: ca. 7,6 Mrd. €, Reinvestition: nur ca. 1,2 Mrd. €

- Kaufanreize: kompliziert mit KsNI gestartet, jetzt auf Null gesetzt. ABER DRINGEND NOTWENDIG!!!
- Betriebliche Ladeinfrastruktur:
 - kompliziert mit KsNI gestartet, jetzt auf Null gesetzt
 - Immerhin: Miniprogramm gewerbliches Schnellladen (bis 150 kW Ladeleistung max. 30.000 € für KMU)
- Trailerprogramm (ITT/ EMK): schnell überbucht
- Mautbefreiung: nicht planungssicher (nur bis Ende 2025, danach mit Abstrichen)
- KEINE Anreize für alternative Kraftstoffe

#ichfahrfürdich

SVG Generalversammlung 2024

Herrn
Bundeskanzler
Olaf Scholz
Bundeskanzleramt
Wilhelmstraße 1
10557 Berlin

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

die hier unterzeichnenden Bundesverbände des Straßengüterverkehrs (Speditionen, Logistiktreibende und Eigen-Logistiker). 85 % der derzeit von Lkw auf der Straße erbracht. Klimaziele im Verkehrssektor ist deshalb scheidend.

Mit sehr großer Unterstützung des Straßengüterverkehrs



Brandbrief:
"So scheitert die Verkehrswende!"

Bild



Wir können die Klimaschutzziele nur erreichen, wenn die Politik die richtigen Rahmenbedingungen schafft und entsprechende Anreize schafft.





Weiterführung von Förderprogrammen / Ladeinfrastruktur-Ausbau

- Betriebliches Schnellladen
- Förderprogramm Lkw-Stellplätze - SteP
- Förderprogramme Mautharmonisierung: Umweltschutz und Sicherheit/Ausbildung/Weiterbildung
- Förderprogramm Energiemindernde - EMK
- BMDV, Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur und Autobahn GmbH des Bundes erarbeiten Errichtung eines flächendeckenden Schnellladenetzes auf der Fernstrecke → zeitnahe Veröffentlichung der Ausschreibungen zu Errichtung und Betrieb der Ladestandorte
- Auch Standorte in Autobahnnähe, wie z. B. Autohöfe und andere private Flächen, sind geeignet, um Schnellladeinfrastruktur für den Bedarf des Straßengüterverkehrs anzubieten.



Beispiel E-Lkw im Einsatz



- Eigene E-Ladesäule, 14 E-Lkw im Einsatz, Investition 8 Mio. €
 - Ziel CO2 neutrale Transporte bis 2028 / zum 100.Geburtstag
 - Herausforderung Laden im Megawattbereich
 - Einsatz auch im Fernverkehr
- Bericht dazu auf YouTube



Beispiel E-Lkw im Einsatz

[YouTube Link Erfahrung Frankenbach](#)



Ernst Frankenbach GmbH,
Mainz-Kastel

- 5 E-Lkw im Einsatz
- Das Fahrpersonal ist sehr zufrieden im Einsatz mit den Fahrzeugen
- Reichweite 300 km
- Einsatz im Nahverkehr



„Das mittelständische Transportlogistikgewerbe im Dienstleistungsauftrag mit alternativen Antrieben“

#ichfahrfürdich

- Die Einnahmen aus der Lkw-Maut komplett zweckgebunden für die Straßeninfrastruktur und für die Transformation hin zu alternativen Antrieben nutzen
- Verlässliche Rahmenbedingungen und Anreize für die Investition in alternative Antriebe schaffen
- Mautbefreiung planungssicher verlängern
- Anreize für alternative Kraftstoffe
- Anreize zur Schaffung von betrieblicher Ladeinfrastruktur
- Grüner Strom – ohne grünen Strom – keine CO2 freie E-mobilität
- Verlässliches Netz an alternativen Energiequellen für den Transport
- Schnelles Laden realisieren – Mega-Charger
- Weiterführung von Förderprogrammen / Ausbau der Ladeinfrastruktur / Tankinfrastruktur

...





Vielen Dank!

© Agentur dreissig24 / BGL e.V.

