

PRESSEMITTEILUNG

Straßengüterverkehr effizient dekarbonisieren: Fokus auf batterieelektrische LKW und Koordination der Strategien zwischen Frankreich und Deutschland

- Die Dekarbonisierung des Güterverkehrs ist für das Erreichen der EU-Klimaziele entscheidend. Besonders wirksam ist es, den Fokus auf die Reduzierung der Emissionen des Straßengüterverkehrs zu legen.
- Um den Straßengüterverkehr schnell und effizient zu dekarbonisieren, sind batterieelektrische Lkw aufgrund ihrer Marktreife derzeit die zentrale Technologie, zugleich verbessert sich die Batterieleistung rasch und deren Kosten sinken.
- Eine Koordination der deutsch-französischen Strategien beim Hochlauf des emissionsarmen Straßengüterverkehrs stärkt nationale Initiativen, verbessert die Interoperabilität der Infrastrukturen und beschleunigt die EU-weite Angleichung bestehender Regulierungen.

Paris/Wiesbaden, 20.03.2025 – In einer gemeinsamen Stellungnahme sprechen der französische Conseil d'analyse économique (CAE) und der deutsch-französische Rat der Wirtschaftsexperten (FGCEE) sich dafür aus, bei der Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs den Fokus auf batterieelektrische LKW und den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur zu legen. Um die Dekarbonisierung zu beschleunigen, sollten Deutschland und Frankreich ihre Strategien entsprechend koordinieren. Dies stärkt die Wirkung der jeweiligen nationalen Maßnahmen und beschleunigt die EU-weite Angleichung bestehender Regulierungen. Die politischen Maßnahmen sollten sich auf batterieelektrische LKW (BE-LKW) konzentrieren, da diese Technologie die vielversprechendste Lösung für eine schnelle und effiziente Dekarbonisierung darstellt. Staatliche Fördermittel können Koordinations- und Netzwerkexternalitäten beim Aufbau von Ladeinfrastruktur für batterieelektrische LKW entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes und im privaten Depot adressieren und so deren flächendeckenden Aufbau beschleunigen.

Die engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Frankreich führen zu großen grenzüberschreitenden Verkehrsströmen, die mit gemeinsamen Herausforderungen verbunden sind. Eine Angleichung ihrer jeweiligen Dekarbonisierungsstrategien stärkt die Wirkung nationaler Politikmaßnahmen und verbessert die Interoperabilität der Infrastruktur. „Wenn sich die beiden größten Volkswirtschaften Europas gemeinsam darauf verständigen, den Fokus zunächst auf schnellere Marktdurchdringung von batterieelektrischen LKW zu legen, könnte dies zu einer entsprechenden Angleichung der EU-weiten Regulierung beitragen und die Dekarbonisierung des Güterverkehrs beschleunigen“, erläutert Monika Schnitzer, Ko-Vorsitzende des FGCEE. „Deutschland und Frankreich haben die Chance, sich gemeinsam in Europa zu positionieren. Dies wäre ein weiterer Meilenstein in der langjährigen Zusammenarbeit der beiden Staaten.“

BE-LKW sind kurz- und mittelfristig der effizienteste Weg für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs. Marktentwicklungen, Kosten, Energieeffizienz und Emissionsminderungspotenzial sprechen klar für eine Priorisierung von BE-LKW. „Wir schlagen vor, batterieelektrische LKW als zentrale Technologie für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs zu priorisieren. Die Fokussierung auf BE-LKW würde den Herstellern und Flottenbetreibern die nötige Planungssicherheit für zukünftige Investitionen geben“, erklärt Monika Schnitzer.

Der breite Einsatz anderer emissionsarmer Antriebstechnologien wie Brennstoffzellen-LKW (FCE-LKW) und Oberleitungs-Hybrid-LKW ist zwar technisch möglich, jedoch aufgrund noch bestehender technischer und marktlicher Hürden und mangelnder Marktreife nicht zeitnah zu erwarten. Um die Flexibilität zu erhalten, sollten die politischen Entscheidungsträger mit Blick auf diese Technologien einen adaptiven Ansatz verfolgen, bei dem neben BE-LKW auch alternative Technologien weiterentwickelt, getestet und demonstriert werden. Der öffentlich geförderte Aufbau einer Infrastruktur für diese Alternativen ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der bestehenden Unsicherheiten wenig sinnvoll. Die europäische AFIR-Verordnung sieht den parallelen Aufbau von batterieelektrischer Ladeinfrastruktur und Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur für LKW bis 2030 in Europa vor. Da der Aufbau der Infrastruktur auf europäischer Ebene koordiniert werden muss, wäre es ratsam, die AFIR-Anforderungen an die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe neu zu bewerten und eine gewisse Flexibilität zuzulassen, wenn die Relevanz der Wasserstofflösung nicht nachgewiesen wird.

Der Einsatz von BE-LKW erfordert ein flächendeckendes Ladenetz sowohl für den Kurz- als auch den Langstreckenbetrieb. Die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur ist jedoch das Haupthindernis für einen umfassenden Antriebswechsel von Diesel-LKW zu BE-LKW. Öffentliche Mittel sind nötig, um den Aufbau von Schnellladestationen entlang der Autobahnen und von Ladestationen in den privaten Depots zu beschleunigen. Die öffentliche Förderung sollte jedoch auf die Phase der Marktetablierung beschränkt sein. Zudem sollte die europäische Forschung und Entwicklung in den Bereichen Batterieleistung und Schnellladetechnologien gestärkt werden.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist aufgrund des fragmentierten europäischen Schienennetzes nur begrenzt möglich. Der Schienenverkehr ist dann wettbewerbsfähig, wenn schwere, heterogene Güter über lange Strecken transportiert werden sollen. Der Großteil des Güterverkehrs in Europa erfüllt diese Kriterien jedoch nicht. Die meisten Entfernungen im Güterverkehr liegen unter 200 Kilometern und umfassen Lieferungen mit einem (geringen) Gewicht von bis zu 30 Tonnen. Eine europäische Koordination beim Schienengüterverkehr, z. B. durch die Ausstattung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrskorridore mit dem Standard für einen interoperablen Eisenbahnverkehr in Europa (das so genannte European Rail Traffic Management System, ERTMS), kann die Effizienz im grenzüberschreitenden Güterverkehr jedoch steigern.

Die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs ist für das Erreichen der EU-Klimaziele entscheidend, da der Sektor bisher auf dieselbetriebene LKW setzt und daher weiterhin ein signifikanter Emittent von Treibhausgasen ist. Der Verkehrssektor ist für 29 Prozent der Treibhausgasemissionen im Jahr 2022 in der EU verantwortlich, wobei der Güterverkehr

über 30 Prozent der Emissionen des Sektors ausmacht. Die Emissionsreduktion im Verkehr hinkt bisher deutlich hinter anderen Sektoren hinterher. Prognosen zeigen, dass die verkehrsbedingten Emissionen weiter ansteigen werden, wenn keine entschlossenen Maßnahmen ergriffen werden.

Diese Stellungnahme wurde gemeinsam vom französischen Conseil d'analyse économique (CAE) und dem Deutsch-Französischen Rat der Wirtschaftsexperten (FGCEE) verfasst. Autoren der gemeinsamen Stellungnahme sind Sylvain Chassang, Aurélien Saussay, Katheline Schubert, Mitglieder des CAE und Antoine Lopes, Research Analyst beim CAE, sowie Monika Schnitzer, Ulrike Malmendier, Achim Truger und Martin Werding, Mitglieder des Sachverständigenrates Wirtschaft sowie Milena Schwarz, stellvertretende Generalsekretärin des Gremiums. Monika Schnitzer und Camille Landais sind Ko-Vorsitzende des FGCEE.

Der Deutsch-Französische Rat der Wirtschaftsexperten ist ein ständiges bilaterales Gremium, das auf der Basis des Vertrages von Aachen eingerichtet wurde. Es ist unabhängig und soll Politikempfehlungen zu wirtschaftspolitischen Themen von gemeinsamem Interesse aussprechen. Der Expertenrat berichtet an den Deutsch-Französischen Finanz- und Wirtschaftsrat (DFWR), der sich aus den Finanz- und Wirtschaftsministern beider Länder und den beiden Notenbankchefs zusammensetzt.

Den Ko-Vorsitz des Beratungsgremiums auf deutscher Seite hat die Vorsitzende des Sachverständigenrates Wirtschaft, Monika Schnitzer, inne. Auf französischer Seite hat Camille Landais den Ko-Vorsitz inne. Die Ko-Vorsitzenden können auf deutscher beziehungsweise französischer Seite jeweils bis zu vier weitere Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler für die deutsche beziehungsweise französische Seite in den Expertenrat berufen. Die Tätigkeit für den Beirat ist ein persönliches Ehrenamt.

Press contact:

Hélène Spoladore

Conseil d'analyse économique (CAE)

Telefon: +33 1 42 75 77 47

helene.spoladore@cae-eco.fr

Nadine Winkelhaus

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Telefon: +49 611 75-3110

presse@svr-wirtschaft.de