

Sustainability Blog

By PwC Deutschland | 12.04.2023

So gelingt die grüne Transformation im Straßengüterverkehr

Auf diese vier Aspekte kommt es bei der Dekarbonisierung an

Um die Ziele aus dem Pariser Klimaschutzabkommen zu erreichen, müssen alle Branchen ihren Beitrag leisten – auch die Transport- und Logistikindustrie als einer der großen CO2-Emittenten: Laut Bundesumweltamt müssen die Emissionen im Straßengüterverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2018 um 26 % sinken. Damit es gelingt, diese ambitionierten Reduktionsziele zu erreichen, kommt es insbesondere auf vier Aspekte an. Lesen Sie im aktuellen Beitrag meines Kollegen, Daniel Haag, welche das sind und was das für Unternehmen bedeutet.

1.) Elektrifizierung des Fuhrparks

Der größte Hebel zur Einsparung von Emissionen im Straßengüterverkehr ist die Elektrifizierung der Lkw-Flotten. Dadurch sollen die durchschnittlichen Emissionen pro Neufahrzeug bereits im Jahr 2030 um 30 Prozent geringer ausfallen.

Um die Elektrifizierung voranzubringen, schafft die Politik entsprechende Anreize: Ab Mai 2023 erhalten Fahrzeuge, die keine Emissionen ausstoßen – sogenannte Zero Emission Vehicles – einen Rabatt von 50 Prozent im EU-Mautsystem. Das entspricht einer Kostenersparnis von bis zu 25.000 Euro pro Lkw und Jahr.

Darüber hinaus fördert auch der deutsche Staat die Anschaffung batterieelektrischer Trucks (BET) mit 1,6 Milliarden Euro. Zwar werden die Beschaffungspreise für BETs auch mittelfristig höher liegen als für Diesel-Lkw. Expert:innen gehen jedoch davon aus, dass die Gesamtbetriebskosten für elektrisch betriebene Lkw ab 2025 tiefer ausfallen als für Verbrennungsmotoren.

2.) Aufbau einer Ladeinfrastruktur

Ein weiterer Mosaikstein für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs ist der Aufbau einer funktionierenden Ladeinfrastruktur. Dabei haben die Flottenbetreiber zwei Möglichkeiten: Sie können ihre Fahrzeuge im eigenen Depot laden oder auf öffentliche Ladepunkte zurückgreifen. Beide Optionen haben Vor- und Nachteile.

Das Für und Wider eigener Ladedepots

Für eigene Depots sprechen folgende Argumente:

- Die Ladekosten fallen niedriger aus.
- Das Unternehmen kann den Energiemix und die Strompreise selbst steuern.
- Das Laden im eigenen Depot ist gut planbar.

Gegen eigene Depots sprechen die hohen Investitionskosten: So benötigen mittelgroße Logistikunternehmen mit einer Flotte von zehn Lkw drei 250-kW-Ladesäulen. Dafür sind Investitionen in Höhe von rund 450.000 Euro nötig. Dazu kommt: Vielen Unternehmen fehlt der Platz, um die Lkw auf dem eigenen Gelände zu laden.

Die Probleme rund um die öffentliche Ladeinfrastruktur

Aber auch bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur gibt es noch einige Probleme zu lösen: Die im „Fit-for-55-Programm“ der EU angepeilte Dichte der Ladepunkte wird zwar voraussichtlich ausreichen, jedoch nicht die Kapazität der einzelnen Ladepunkte. Hier muss dringend nachgebessert werden.

3.) Integration der Ladepunkte in die betrieblichen Abläufe

Besonders Unternehmen, die ihre Fahrzeuge nicht im eigenen Depot laden können, sind gefordert, die öffentlichen Ladepunkte auf ihre betrieblichen Abläufe abzustimmen. Denn um die teureren, elektrisch betriebenen Lkw auch wirtschaftlich zu betreiben, müssen die Fahrzeuge maximal ausgelastet sein. Die Herausforderung besteht nun darin, die Ladezeiten der Fahrzeuge und die Ruhezeiten der Fahrer optimal aufeinander abzustimmen. Das ist alles andere als trivial, denn die Dichte der Ladepunkte ist noch begrenzt, ebenso wie die Batteriereichweite der Fahrzeuge.

4.) Partnerschaften mit anderen Marktteilnehmern

Fest steht: Nachhaltige Logistikleistungen sind teuer und Kunden sind oft noch nicht bereit, einen Aufpreis für „grüne Logistik“ zu zahlen. Um die höheren Kosten für nachhaltige Logistikleistungen dennoch zu stemmen, sind strategische Partnerschaften sinnvoll. So können Logistiker zum Beispiel Einkaufsgemeinschaften mit anderen Marktteilnehmern gründen. Dadurch steigt die Verfügbarkeit der Fahrzeuge, während die Kosten sinken. Gleichzeitig lassen sich durch Partnerschaften neue Fähigkeiten aufbauen, die im eigenen Unternehmen noch nicht vorhanden sind. Ein Beispiel dafür sind Tools, die Emissionen messen und Daten für die Klimaberichterstattung generieren.



Dekarbonisierungsframework für Transport und Logistik

Zur Abbildung in voller Größe [hier klicken](#)

Fazit: Jetzt mit Pilotprojekten starten!

Für Logistikanbieter lohnt es sich aus regulatorischen, finanziellen und reputatorischen Gründen, die grüne Transformation jetzt anzugehen. Um sich echte Wettbewerbsvorteile zu verschaffen, müssen sie aber schnell sein.

Jetzt ist ein guter Zeitpunkt, mit Pilotprojekten zu starten und die grüne Transformation Schritt für Schritt umzusetzen.

Dieser Beitrag basiert auf dem DVZ Artikel „Dekarbonisierung als Chance für den Straßengüterverkehr“ vom 29.03.2023.

Weiterführende Links:

Sustainability Blog So gelingt die grüne Transformation im Straßengüterverkehr
Article No.: 236752

- [Blogbeitrag: Emissionsfreie Lkw-Antriebe werden auch wirtschaftlich](#)
- [Nachhaltigkeit in Transport und Logistik](#)
- [Chance zur Dekarbonisierung: Grüner Wasserstoff als Motor der Energiewende](#)
- [PwC-Wasserstoffrechner zeigt, ab wann sich H2-Anwendungen rentieren](#)
- [E-Bus-Radar 2023](#)

[Zu weiteren PwC Blogs](#)

Keywords

[Climate Change](#), [ESG](#), [Sustainable Development Goals \(SDGs\)](#)

Contact



Folker Trepte

München

folker.trepte@pwc.com