

Depotladung von Lkw: Die grüne Zukunft des Schwerververkehrs!

Neue Studien zeigen Depotladung als Schlüsselstrategie für batterieelektrische Schwer-LKWs. Politik gefordert!



Deutschland - Eine aktuelle Studie von T&E (Transport & Environment) bestätigt, dass die Depotladung als optimale Strategie für den elektrischen Schwerverkehr identifiziert wurde. Prognosen zeigen, dass bis zum Jahr 2030 über ein Drittel der neuen Schwer-LKWs in Europa batterieelektrisch sein werden. Um diese Entwicklung zu unterstützen, empfehlen die Forscher den Aufbau von Megawatt-PV-Anlagen auf Hallendächern, die erneuerbaren Strom für den Warenverkehr liefern.

Die Studie schlägt zudem mehrere Maßnahmen vor, die von der Politik aufgegriffen werden sollten. Dazu gehören die proaktive Planung von ausreichenden Netzkapazitäten und Depotnetzverbindungen sowie die Einführung eines allgemeinen

Rechts auf Stromladen gegen Depotgebühren. Weiterhin empfiehlt die Studie die Förderung von gemeinsamen Depots und die finanzielle Unterstützung für die Elektrifizierung von Depots. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Entwicklung von V2G-fähiger Ladeinfrastruktur, zusammen mit einem gesicherten Informationsaustausch, insbesondere für kleine und mittlere Logistikunternehmen.

Der Weg zur Elektrifizierung

Parallel zu den Erkenntnissen von T&E weist eine umfassende Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) und der TU Dresden darauf hin, dass batterieelektrische Lkw als die vielversprechendste Option für den Klimaschutz im Schwerlastverkehr eingestuft werden. Die Vorteile dieser Fahrzeuge sind vielfältig: Sie bieten eine höhere Energieeffizienz, geringere Energiekosten und eine positive Marktdynamik im Vergleich zu Wasserstoff-Lkw.

Die Studie des DIW betont, dass batterieelektrische Lkw bis 2030 den höchsten realistisch erwartbaren Beitrag zum Klimaschutz im Straßengüterverkehr leisten können. Der aktuelle Straßengüterverkehr, der sowohl urbanen Verteiler- als auch grenzüberschreitenden Schwerlastverkehr umfasst, zählt zu den Hauptverursachern von Treibhausgasemissionen in Deutschland. Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, die als schwere Nutzfahrzeuge klassifiziert werden, sind 2022 für 28 % der Emissionen im Verkehrssektor verantwortlich.

Klimaschutzstrategien und Herausforderungen

Es wird geschätzt, dass etwa zwei Drittel der Emissionen von Fahrzeugen über 26 Tonnen stammen, die überwiegend auf Langstrecken eingesetzt werden. Vor diesem Hintergrund sind Strategien wie die Verkehrsvermeidung und die Verlagerung auf die Schiene weitestgehend ausgeschöpft. Daher liegt der

politische Fokus auf dem Ersatz von Diesel-Lkw durch batterieelektrische Fahrzeuge, was eine umfassende Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur erfordert.

Zusätzlich wird im „Klimaschutzprogramm 2030“ der Bundesregierung festgelegt, dass bis 2030 ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder mit strombasierten Kraftstoffen erbracht werden soll. Um dies zu erreichen, sind jedoch spezifische Ziele für die Neuzulassungen elektrischer Lkw dringend notwendig, da derzeit keine klar definierten Vorgaben bestehen.

Auf europäischer Ebene wurden außerdem 2024 verschärfte Flottengrenzwerte für CO₂-Emissionen neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt. Ab 2030 müssen neu zugelassene Lkw über 7,5 Tonnen 45 % geringere Emissionen im Vergleich zu 2019 aufweisen, mit weiteren Einsparzielen von 65 % bis 2040. Diese ambitionierten Ziele können allerdings nur durch eine rapide Steigerung des Anteils elektrischer Antriebe bei Neuzulassungen erreicht werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Umstellung des Schwerlastverkehrs auf batterieelektrische Fahrzeuge nicht nur entscheidend für die Reduzierung von Emissionen ist, sondern auch eine Vielzahl von neuen Chancen und Herausforderungen mit sich bringt, die sorgfältig angegangen werden müssen.

Details	
Ort	Deutschland
Quellen	• www2.oekonews.at • www.diw.de • www.diw.de

Besuchen Sie uns auf: die-nachrichten.at