

Antrag

**der Abgeordneten Johannes Alexander Müller, Eva Botzenhart, Rosa Domm,
Olaf Duge, Sonja Lattwesen, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi,
Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Ulrike Sparr, Charlotte Stoffel (GRÜNE)
und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Hansjörg Schmidt, Clarissa Herbst, Martina Koeppen,
Jan Koltze, Gulfam Malik, Alexander Mohrenberg, Arne Platzbecker,
Markus Schreiber, Philine Sturzenbecher (SPD) und Fraktion**

Betr.: Elektrifizierungsoffensive Lkw-Verkehr

Im Schwerlastverkehr werden in Zukunft nicht fossile und damit insbesondere batterieelektrische Antriebe eine bedeutende Rolle spielen. Darauf deuten nicht nur die Wissenschaft und die wirtschaftliche Rentabilität elektrischer Mobilität hin, sondern auch das steigende Marktinteresse an Elektro-Lkws in allen Gewichtsklassen. Grund hierfür sind die sich verändernden Rahmenbedingungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen. Aufgrund des gesetzlich festgeschriebenen Anstiegs des CO₂-Preises im Verkehrssektor werden fossile Kraftstoffe wie beispielsweise Diesel in den kommenden Jahren sukzessive teurer. Dem gegenüber steht der Trend fallender Kosten für Batteriezellen aufgrund von Skaleneffekten in der Produktion. Eine von Agora Energiewende beauftragte Studie kam Ende 2022 zu dem Ergebnis, dass bis 2030 batterieelektrische Lkws in 99 Prozent aller Anwendungsfälle im europäischen Straßengüterverkehr die günstigste Option im Gesamtkostenvergleich (total cost of ownership) darstellen werden. Eine kürzlich veröffentlichte Studie des Öko-Instituts, in der Szenarien für die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs bis 2045 untersucht wurden, kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass Diesel-Lkws im Jahr 2030 in der Gesamtkostenbetrachtung teurer sein werden als batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge. Dabei stellt das sogenannte Depot-Laden, also das Laden am Betriebsstandort, die günstigste Ladeoption dar. Auch daraus lässt sich der Bedarf eines ganzheitlichen Beratungsangebots für Logistikunternehmen ableiten.

In den Jahren 2021 und 2022 hat sich der Bestand elektrisch aufladbarer Lastfahrzeuge in der Bundesrepublik verdoppelt und auch in der Europäischen Union zeichnete sich ein erhebliches Wachstum ab. 2023 wurden laut Krafftahrt-Bundesamt 21.790 batterieelektrische Lkws (7,5 Prozent Marktanteil) sowie 126 wasserstoffbetriebene Lkws (0,04 Prozent Marktanteil) zugelassen. Bei den Zugmaschinen betragen die batterieelektrischen Neuzulassungen 428 (0,5 Prozent Marktanteil) und die wasserstoffbetriebenen Neuzulassungen 4 (0,004 Prozent Marktanteil). Eine Studie von Ecomento kommt in diesem Zusammenhang zu dem Ergebnis, dass im städtischen Lieferverkehr emissionsfreie Lieferfahrzeuge im Gesamtkostenvergleich bereits in 70 Prozent der Fälle kostengünstiger sind als Diesel-Lkws. Auch in China erfolgt die Marktdurchdringung von Elektro-Lastfahrzeugen mit großer Geschwindigkeit. Bereits 2022 wurden 25.000 neue Elektro-Lkws zugelassen. Damit lag der Anteil an elektrifizierten Lkws an der Gesamtflotte in China bereits im Jahr 2022 bei 5 Prozent. Aufgrund dieser globalen Entwicklungen haben auch europäische Hersteller wie Daimler Trucks, Scania und

MAN die Serienproduktion weiterer Elektro-Lkw-Modelle angekündigt, die auch das 40t-Segment abdecken werden.

Es ist absehbar, dass bei steigendem Marktangebot an verfügbaren elektrischen Modellen und aufgrund der steigenden Wirtschaftlichkeit im Betrieb noch mehr Hamburger Unternehmen bei Investitionen in ihren Fuhrpark oder ihre Lkw-Flotte den Kauf elektrischer Modelle erwägen. Dies ist aus umwelt-, klimapolitischer wie auch wirtschaftspolitischer Sicht äußerst begrüßenswert und erfordert öffentliche Unterstützung. Bisher stehen Investitionen in einen elektrifizierten Fuhrpark aber teils praktische, teils planerische Unsicherheiten im Wege. Praktische Fragen stellen sich aufgrund der mangelnden Erfahrung im Umgang mit Elektro-Lkws, in ihrer Pflege wie auch im Einsatz oder vor allem im Bereich der Ladeinfrastruktur. Auch mit Blick auf die ökonomischen Vorteile wollen viele Hamburger Unternehmer*innen in Elektro-Lkws investieren, zögern aber noch, da sie Hilfe bei der Erstellung eines ganzheitlichen Betriebskonzeptes inklusive Fahrzeugauswahl und Flotten- beziehungsweise Tourenplanung mit integrierter Ladeinfrastruktur und Netzanschluss benötigen. Daher besteht mitunter, insbesondere bei kleinen und mittelgroßen Unternehmen, eine nachvollziehbare Skepsis vor der Einführung einer neuen Technologie in das eigene Unternehmen. Dabei sind es aber insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen, die von der Wirtschaftlichkeit elektrisch betriebener Lkws und anderen Investitionen langfristig profitieren könnten.

Um dieser Skepsis zu begegnen und die Transformation der Hamburger Lastverkehr-Unternehmen hin zu einer emissionsfreien Logistik zu fördern, setzt sich die Regierungskoalition für die Schaffung unabhängiger Beratungsstellen für ganzheitliche Betriebskonzepte für hamburgische Unternehmen ein, die auf Nachfrage qualifizierte Beratung zu den Themen Elektro-Lkw-Marktangebot, Ladeinfrastrukturanbieter, Erstellung von Stromnetzanschlüssen sowie zur Wirtschaftlichkeitsanalyse und Förderangeboten anbieten. Hamburger Unternehmer*innen kann damit der Entscheidungspfad und die Investitionsplanung für die zukünftige Gestaltung ihres Fuhrparks erleichtert werden. Im Zusammenspiel mit den Marktteilnehmern und anderen, bundesweiten Beratungsstellen können die Beratungsstellen als „One Stop Shop Elektro-LKW“ helfen, den Wirtschaftsstandort und insbesondere die Logistikbranche für die Zukunft wettbewerbsfähig aufzustellen und die Emissionsreduktion im Straßengüterverkehr deutlich voranzubringen. Auch in der 2023 vom rot-grünen Senat beschlossenen „Strategie Mobilitätswende“ stehen die Emissionsreduktion des Wirtschaftsverkehrs und der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Fokus, um die Klimaziele zu erreichen.

Um die Elektrifizierungsoffensive des Hamburger Lastverkehrs darüber hinaus zu forcieren, setzt sich die rot-grüne Regierungskoalition dafür ein, die Planung öffentlich zugänglicher Elektro-Lkw-Ladeinfrastruktur, insbesondere im Hafengebiet, sowie den Masterplan Netzanschluss voranzutreiben und entsprechende Flächen im Hamburger Staatsgebiet auszuweisen. Hierbei sollen zunächst geeignete Flächen wie zum Beispiel Lkw-Tankstellen und Lkw-Parkplätze mit einem besonderen Fokus auf das Hafengebiet identifiziert werden. In einem nächsten Schritt kann so ein langfristiger Ausbauplan für den Netzanschluss der entsprechenden Grundstücke erfolgen. Dies ist erforderlich, da eine vorausschauende Planung die Kosten der Netzanbindung für die erforderlichen Anschlussleistungen erheblich verringern kann und insbesondere leistungsstarke Hochspannungsanschlüsse mit genügend Vorlaufzeit errichtet werden können. Mittelspannungsanschlüsse werden für größere Ladeparks mitunter an ihre Grenzen stoßen und die Skalierung limitieren. Auch private Betreiber von Ladeinfrastruktur für Lastverkehre wie beispielsweise Logistikzentren sollen unterstützt werden.

Die zu erstellende Bedarfsanalyse soll szenarienbasiert erfolgen und von einer vollständigen Disruption des Neufahrzeugmarktes zugunsten emissionsfreier Lkws bis 2030 ausgehen. Welcher Anteil hiervon wiederum auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkws entfällt, orientiert sich am jeweils jahresaktuellen Verhältnis der Antriebsarten bei Zulassungszahlen und wird fortlaufend aktualisiert. Das Verhältnis der Neuzulassungen wird mit dem künftigen Gesamtbedarf emissionsfreier Lkws hochgerechnet.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. darzulegen, welche fachlichen Beratungen und Online-Angebote es zu den Themen Elektro-Lkw-Marktangebot, Wirtschaftlichkeitsanalyse batterieelektrischer Lkws, Ladeinfrastrukturkonzept und Erstellung von Stromnetzanschlüssen vor Ort bereits gibt, um die Unternehmen bei der Planung emissionsfreier Flotten zu unterstützen;
2. ein Konzept für öffentlich zugängliche Elektro-Lkw-Ladeinfrastruktur zu erstellen, in dem der Bedarf analysiert, die grundsätzliche Verortung im Hamburger Staatsgebiet geprüft sowie potenzielle Betriebskonzepte erarbeitet werden. Neben der güterverkehrlichen Eignung soll die Standortprüfung unter Einbeziehung geeigneter Flächeneigentümer sowie von Stromnetz Hamburg vor allem die schnelle Skalierungsfähigkeit durch Hochspannungsanschlüsse sicherstellen und gleichzeitig als Orientierungshilfe für einen rechtzeitigen Stromnetzausbau dienen;
3. der Bürgerschaft bis zum 31.12.2024 zu berichten.