

**Factsheet LKW-Abwrackprämie – KV8 S1/E5**

*KLIMA° vor acht möchte nicht nur allgemein über Klimathemen informieren, sondern es geht auch darum, aktuelle Entwicklungen in der Berichterstattung zeitnah aufzugreifen. Und so zeigen wir jetzt gleich ein Sendungsbeispiel, wie es kurz nach dem 15. April hätte laufen können.*

LKW mit "sauberen Antrieben" wünscht sich Verkehrsminister Andreas Scheuer für unsere Straßen. Und die neue Abwrackprämie sollte dabei helfen. Gerade ist die Antragsfrist ausgelaufen.<sup>1</sup> Grund also für uns von KLIMA° vor acht, das Vorhaben mal näher anzusehen. Herzlich willkommen!

Also, es geht um alte LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen. Beim Autogipfel vergangenen November haben sich Angela Merkel und die Autobranche auf die Abwrackprämie geeinigt. Sie soll den Autobauern helfen und dem Klima.<sup>1</sup>

Und so entschied die Bundesregierung, den Kauf neuer, moderner LKW ab 7,5 Tonnen zu fördern. Und zwar dann, wenn der neue klimafreundlicher ist und eben ein alter LKW dafür verschrottet wird. Und je nachdem welche Abgasnorm der alte hat, gibt der Staat zwischen 10.000 und 15.000 € für den Neukauf dazu.

Hört sich also erstmal nicht schlecht an. Denn LKW verbrauchen viel Treibstoff – meistens Diesel. Und so bläst der gesamte deutsche Schwerlastverkehr 48 Millionen Tonnen Kohlendioxid in die Atmosphäre – pro Jahr.<sup>2</sup> Fürs Klima wäre es also gut, wenn es mehr neue Laster gäbe, die deutlich weniger dieses Treibhausgas ausstoßen. Bis zu 50.000 neue LKW wollte die Bundesregierung fördern.<sup>3</sup>

Jetzt nehmen wir mal an, dass das alles batterie- oder wasserstoffelektrische Laster wären. Dann würden die CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 1,4 % gesenkt.<sup>4</sup> Vorausgesetzt natürlich, diese Trucks fahren nur mit erneuerbaren Energien. Aber diese Menge an solchen Neufahrzeugen – das ist noch ziemlich unrealistisch. Und das weiß auch der Bundesverband Verkehr, Wirtschaft und Logistik, kurz BWVL:

*Zwar werden auch Fahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieben gefördert – diese stünden aber zurzeit nur bedingt zur Verfügung.<sup>5</sup>*

---

<sup>1</sup> BMWI (2021): <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/bmvi-legt-nationales-flottenaustauschprogramm-fuer-lkw-auf.html>

<sup>2</sup> UBA (2020): <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher>

<sup>3</sup> eurotransport.de (2021): <https://www.eurotransport.de/artikel/lkw-austauschprogramm-steht-so-bekommen-sie-geld-fuer-lkw-und-trailer-11176403.html>

<sup>4</sup> BMVI (2021): <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrzeugbestand.html>

<sup>5</sup> BWVL (2021): <https://www.bwvl.de/bwvl-begruessst-neues-lkw-flottenaustauschprogramm-2831375.html>

Ja, denn die Hersteller produzieren zurzeit entweder noch gar keine oder ganz einfach noch zu wenige solcher LKW. Eine Alternative sind gasbetriebene Fahrzeuge. Auch die sind im Rahmen des LKW-Austauschprogramms erlaubt.

Da wäre zum einen LNG: Das ist flüssiges Erdgas. Dafür gibt's aber deutschlandweit aktuell nur um die 40 Tankstellen.<sup>6</sup> Das dürfte die meisten Speditionen eher abschrecken.

Interessanter ist CNG, also normales, fossiles Erdgas. Damit können je nach Motorbauart bis zu 22 % Kohlendioxid vermieden werden.<sup>7</sup>

Würden jetzt mit der Abwrackprämie ausschließlich Erdgas-LKW angeschafft werden, spart das im besten Fall also 145.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr.

Hört sich erstmal viel an. Tatsächlich sind das aber gerade mal knapp 0,3 % der gesamten LKW-Emissionen.

Fürs Klima wäre Bio-CNG noch besser. Das ist aus erneuerbarem Methan und verbrennt daher klimaneutral.

Inzwischen macht es sogar fast ein Viertel des gesamten CNG-Markts aus<sup>8</sup>. Aber auch hier ist die Tankstellenversorgung noch unzureichend. Und dazu kommt: Es ist gar nicht mal jede Bio-CNG Tankstelle LKW-geeignet. Faktisch sind aktuell sowieso nur knapp 2 % der Fahrzeuge im Schwerlastverkehr mit Gas unterwegs.<sup>9</sup>

Die Vorbehalte bei Spediteuren und Unternehmen scheinen da also groß zu sein.

Aber der Plan der Bundesregierung bietet noch eine Option: nämlich wieder Diesel-LKW anzuschaffen. Also vorausgesetzt die erfüllen die neueste Abgasnorm. Diesen Abgasnormen ist zu verdanken, dass Emissionen wie z.B. Feinstaub in den letzten 25 Jahren bei LKW um fast 100 % gesunken sind.<sup>10</sup>

Beim CO<sub>2</sub> sieht's im selben Zeitraum aber nicht annähernd so gut aus. Die Motorenentwicklung hat den Ausstoß da gerade mal um ein Drittel senken können.<sup>11</sup>

Und selbst wenn nicht nur 50.000, sondern sogar alle alten deutschen Diesel-LKW gegen moderne ausgetauscht würden, wäre der Klimaeffekt ernüchternd.

Das Einsparpotenzial beträgt laut Umweltbundesamt gerade mal 0,2 % der Gesamtemissionen deutscher LKW.<sup>12</sup>

---

<sup>6</sup> Logistra (2021): <https://logistra.de/news/nfz-fuhrpark-lagerlogistik-intralogistik-fluessigerdgas-neue-lng-tankstelle-im-ruhrgebiet-64295.html>

<sup>7</sup> Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (2019): <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/news/zukunftsweisende-mobilitaet-mit-wasserstoff-lng-und-cng/>

<sup>8</sup> nach Auskunft von ZukunftGas e.V.

<sup>9</sup> KBA (2021): [https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2021/fz27\\_202101.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2021/fz27_202101.xlsx?__blob=publicationFile&v=3)

<sup>10</sup> UBA (2021): <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#strassenguterverkehr>

<sup>11</sup> Forschungsinformationssystem (2021): <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39787/>

<sup>12</sup> Berliner Zeitung/DPA (2020): <https://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/neue-milliarden-fuer-autobranche-sollen-wandel-beschleunigen-li.119616>

Übrigens, das kommt jetzt noch dazu: Es sollen ja LKW ab 3,5 Tonnen verschrottet werden. Die Prämie gibt es aber erst beim Neukauf eines 7,5 Tonners. Mehr Gewicht bedeutet mehr Verbrauch, bedeutet mehr CO<sub>2</sub>. Außerdem: Der Güterverkehr wächst ja, es gibt immer mehr LKW auf den Straßen.<sup>13</sup> Und die werden in den nächsten Jahren auch erstmal weiterviel CO<sub>2</sub> ausstoßen.

Und so wäre die Abwrackprämie selbst im besten Fall nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Jetzt am 15. April ist also die Antragsfrist für die Abwrackprämie ausgelaufen. Und siehe da: Statt 50.000 LKW sind überhaupt gerade mal knapp 9.000 Neufahrzeuge beantragt worden. Und eine Verlängerung des Programms ist nach Auskunft des Bundesamts für Güterverkehr erstmal nicht geplant. Das Förderprogramm ist also demnach gescheitert. Aber die gute Nachricht: Jetzt sind viele Millionen Euro übrig, um sie vielleicht in tatsächliche Klimaschutzprojekte zu stecken.

**Anmerkung der Redaktion:**

Bei der Berechnung der gesenkten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Abwrackprämie ([1:39](#)) ist uns ein Fehler unterlaufen. Hier werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 1,4 % statt wie im Video dargestellt um 14 % gesenkt, falls alle neuen LKW emissionsfrei unterwegs wären.

Auch die Zahlen "1,45 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr" ([2:44](#)) und "knapp 3 % der gesamten LKW-Emissionen" ([2:54](#)) verringern sich um den Faktor 10. Diese geringeren Zahlen unterstreichen noch stärker den minimalen Klimaschutzeffekt der LKW-Abwrackprämie. In diesem Factsheet wurde der Text entsprechend korrigiert.

---

<sup>13</sup> BMVI (2014): [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile)