

Position der Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU)

zur Zukunft des Fahrzeugbaus in Rheinland-Pfalz

7. Mai 2024

Wer wir sind

Die Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU) ist der Als Spitzenverband der rheinland-pfälzischen Wirtschaft vertreten wir die Interessen der Unternehmen in Rheinland-Pfalz in den Bereichen Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Arbeit, Soziales, Bildung und Digitalisierung. Wir verleihen der Wirtschaft eine starke Stimme, indem wir die Positionen unserer Mitglieder in einen gesamtwirtschaftlichen Kontext stellen und in die politische Meinungsbildung einbringen. Beim vorliegenden Thema vertreten wir somit gleichermaßen die Interessen der Fahrzeugindustrie, ihrer Kunden und der Infrastrukturanbieter.

Einleitung

Die Fahrzeugindustrie mit ihren Zulieferern und verzweigten Wertschöpfungsketten beschäftigt in Rheinland-Pfalz etwa 211.000 Menschen und stellt damit im Land 15 Prozent aller Arbeitsplätze mit hoher Qualifikation und Vergütung. Gleichzeitig investiert die Automobilindustrie am Standort massiv in Forschung und Entwicklung, um u.a. den Umstieg auf alternative Antriebe voranzubringen. Dadurch können die Hersteller Zukunftstechnologien in die ganze Welt exportieren und einen größtmöglichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Um die ambitionierten CO₂-Ziele erreichen zu können, brauchen die Fahrzeugindustrie, deren Kunden und die Infrastrukturanbieter Klarheit bei den Rahmenbedingungen und mehrere Technologieoptionen. Denn die Anforderungen an Nutzfahrzeuge sind vielfältig und variieren je nach Einsatzort (z.B. Bodenbeschaffenheit, Vorhandensein von Ladeinfrastruktur) und Einsatzzweck. Nutzfahrzeuge werden äußerst flexibel eingesetzt und sind anders als Pkw ständig in Bewegung: Lkws, Baumaschinen oder Traktoren erwirtschaften nur Geld, wenn sie fahren. Fahrzeuge, die stehen kosten Geld.

Aus heutiger Sicht kann eine Technologie allein den Diesel nicht ersetzen. Eine kluge Kombination wäre volkswirtschaftlich deutlich günstiger, weil Technologien sich ergänzen und insbesondere dort eingesetzt werden können, wo sie ihre jeweiligen Vorteile voll ausspielen können. Nur auf wenige oder gar eine Technologie zu setzen, würde bedeuten, fallspezifisch nur die zweit- oder drittbeste Lösung zu nutzen.

Im Nutzfahrzeugbereich sind batterieelektrische Antriebstechniken und Brennstoffzellen wichtige Bausteine für die Mobilität der Zukunft. Leichte LKW und Transporter sind beispielsweise immer häufiger mit batterieelektrischem Antrieb unterwegs. Bei größeren Landmaschinen und Traktoren (z.B. 400 PS) ist die Umstellung auf Batterie allerdings eine Herausforderung. Denn für diese großen Maschinen würde, um die gleiche Betriebsdauer wie beim Dieseltank sicherzustellen, rund die 14-fache Batteriemasse vom Volumen eines Dieseltanks benötigt. Daher werden in diesem Bereich synthetische und alternative Kraftstoffe auf absehbare Zeit das Mittel der Wahl sein.

Bei einer ganzheitlichen CO₂-Bilanz von der Produktion bis zur Verschrottung haben nach wie vor auch moderne, saubere Verbrennungsmotoren ihren Platz. Sie sind vor allem überall dort unverzichtbar, wo die Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe nicht vorhanden ist bzw. eine lange Ladedauer erforderlich ist.

Entscheidend ist, dass der verwendete Kraftstoff weniger CO₂ erzeugt als fossile Brennstoffe. E-Fuels bzw. Kraftstoffe müssen entsprechend weiterentwickelt werden. Aus erneuerbaren Energien erzeugte E-Fuels können in vorhandener Technik genutzt werden und wirken sehr schnell CO₂-reduzierend, wenn sie beispielsweise in höheren Konzentrationen dem fossilen Kraftstoff beigemischt werden.

Rheinland-Pfalz steht für moderne, ressourcenschonende Antriebstechnik:

- Mit seiner starken nutzfahrzeuggeprägten Industrie hat es alle Potenziale, um bei der **Nutzung von Wasserstoff** in der Antriebstechnologie eine zentrale Rolle zu spielen.
- Mit der **Batteriezellenfertigung** von ACC Automotive Cells Company (Joint Venture von Stellantis (Peugeot, Opel), Mercedes-Benz sowie Total Energies/Saft) wird in Rheinland-Pfalz außerdem ein Schwerpunkt für das wichtige Segment e-Mobility im PKW-Bereich gesetzt.

Das bedeutet für die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen auf Landesebene:

- Rheinland-Pfalz hat das Potenzial, um bei der Nutzung von Wasserstoff in der Antriebstechnologie eine zentrale Rolle zu spielen. Deshalb sollte die Landesregierung auf allen Ebenen mit hoher Geschwindigkeit die Weichen in diese Richtung stellen. Die Kompetenz- und Wachstumsfelder müssen durch ein gezieltes Förderkonzept auf Landesebene gestärkt werden. Bei begrenzten finanziellen Ressourcen wird pragmatischem politischen Handeln und schnellen Verfahrensabläufen eine hohe Bedeutung zukommen.

- An der **Rheinland-Pfälzischen Technischen Universität Kaiserslautern-Landau (RPTU) und am Umwelt-Campus Birkenfeld** wäre eine weitere Stärkung der anwendungsorientierten Forschung im Bereich Wasserstoff und anderen für die Fahrzeugindustrie relevanten Techniken wünschenswert. Eine stärkere Zusammenarbeit mit Netzwerken ist ebenfalls wichtig (insbesondere „cvc“, „we move it“).
- **Flankierung durch Finanzierungshilfen** durch das Land in Form von Mezzaninkapital für innovative Geschäftsmodelle in Zukunftstechnologien.
- **Keine administrativen Zusatzbelastungen durch Landesgesetze** – vielmehr müssen Regulierungen „netto“ weniger werden. Die Wirtschaft braucht eine regulatorische Atempause (siehe auch Unterpunkt „Wettbewerbsfähiger Industriestandort Deutschland“).
- **Infrastruktur in die Zukunft denken:**
 - **Digitale Infrastruktur:** 5G-Netzabdeckung spielt für viele Technologien und vor allem beim autonomen Fahren eine entscheidende Rolle. Auch im kabelgebundenen Breitbandnetz müssen Lücken geschlossen werden.
 - Es besteht ein erheblicher Investitionsbedarf bei Ausbau und Erneuerung der **Straßeninfrastruktur**. Wichtige Infrastrukturprojekte wie der Lückenschluss der A1 und die zweite Rheinbrücke in Wörth müssen zügig weiter vorangetrieben werden. Die Mehreinnahmen aus der CO₂-Maut sollten vor allem in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs investiert werden.
 - Wir brauchen für die Realisierung wichtiger Infrastrukturprojekte schlanke und schnelle Genehmigungsverfahren. Es sollte eine einheitliche Stelle „Genehmigungsverfahren“ eingerichtet werden, die Unternehmen bei komplexen Genehmigungsverfahren unterstützt und dadurch eine schnellere und erfolgreiche Realisierung gewährleistet.
 - Wenn Rheinland-Pfalz eine Führungsposition im Technologiewandel einnehmen will, erfordert dies außerdem ein hohes Engagement beim Aufbau der Infrastruktur für Strom, Wasserstoff und E-Fuels. Dabei sollten die praktischen Anforderungen an die Versorgungsinfrastruktur im Fokus stehen (z.B. Ladeleistung bei Strom und Bereitstellungsform von Wasserstoff).
- **Lade- und Tankinfrastruktur massiv ausbauen** (Details siehe LVU-Position „Tank – und Ladeinfrastruktur“):
 - Zügiger Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes für LKW und Aufbau einer bedarfsgerechten Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur, insb. für den Schwerlast- und ÖPNV-Bereich
 - Netz- und EE-Ausbau bedarfsgerecht beschleunigen, um den steigenden Bedarf an grünem Strom im Mobilitätssektor bedienen zu können.
 - Für eine zielgerichtete Ausbauplanung der Anschlussnetzbetreiber und die Realisierung der Maßnahmen sind insbesondere im Hinblick auf die leistungsintensive Ladeinfrastruktur für Schwerlastverkehre abgestimmte Standorte der Lade- und Tankeinrichtungen wichtig.

- Mehr geeignete Flächen für Tank- und Ladeinfrastruktur bereitstellen.
- Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und bei Wasserstofftankstellen beschleunigen. Wir brauchen auch hier ein Deutschland-Tempo.
- RLP sollte eine Modellregion „Alternative Antriebe / Mobilität der Zukunft“ auflegen, um das Know-how der Stakeholder im Land zu bündeln.

Das bedeutet für die Positionierung von RLP im Bund:

- **Versachlichung** der Diskussion über die Klimaschutzpotenziale der Antriebstechniken für die Nutzfahrzeugflotte: Die Verbrennertechnologie mit aktuellen Emissionswerten wird weiterhin für die LKW-Flotte eine Rolle spielen müssen. Sie leistet mit ihren niedrigen Emissionswerten beim Austausch von Altfahrzeugen einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion. Mit dem Einsatz von Wasserstoff kann auch ein Verbrennungsmotor nahezu CO₂-frei betrieben werden. Auch E-Fuels bieten die Möglichkeit bei Bestandsfahrzeugen wirksam CO₂-Emissionen zu reduzieren.
- **Fehlende Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff:** Wir brauchen eine massive Beschleunigung des Wasserstoffhochlaufs. Bis 2030 muss ausreichend Wasserstoff zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen. Rheinland-Pfalz sollte sich beim Bund für eine konsequente Umsetzung der neuen Nationalen Wasserstoffstrategie einsetzen. Die Wasserstoffinfrastruktur muss den Bedarfen aller Verbraucher – auch des Mobilitätssektors – in Rheinland-Pfalz gerecht werden.
- Neben **finanzieller Unterstützung** für den Hochlauf batterieelektrischer Mobilität braucht es auch Anreize in Richtung Wasserstoff und synthetischer Kraftstoffe. Nach wie vor bestehen beispielsweise Wirtschaftlichkeitslücken beim Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur. Die staatliche Förderung von Betriebs- und Investitionskosten muss daher verstetigt werden, bis eine Wirtschaftlichkeit erreicht wird.
- Die Umsetzung des **Masterplan II Ladeinfrastruktur** der Bundesregierung muss zügig realisiert werden.
- **Schnelle und unbürokratische Transportgenehmigungen** für überregionale Großraum- und Schwerlasttransporte: Nutzfahrzeughersteller sind auf effiziente Genehmigungsverfahren angewiesen. Das Land sollte sich auf Bundesebene für eine Fahrzeug-Clustering, eine Änderung der VwV-StVO (Genehmigung von Unterschreitungen) sowie eine Neuaufgabe von VEMAGS einsetzen.

- **Wettbewerbsfähiger Industriestandort Deutschland:** Der Wettbewerb um die Wirtschaftsstandorte erfordert eine strategische Standortpolitik. Damit verbieten sich finanzielle oder administrative Zusatzbelastungen durch Bundesgesetze. Es reicht nicht, jede neue Belastung durch eine äquivalente Entlastung zu kompensieren. Vielmehr müssen Regulierungen „netto“ weniger werden. Das vierte Bürokratieentlastungsgesetz (BEG IV) wird diesem Anspruch nicht gerecht und in seiner jetzigen Form in der unternehmerischen Praxis fast nicht spürbar sein. Im Übrigen muss die Komplexität der Förderprogramme reduziert werden, beispielsweise sollte das Fördersystem für E-Ladesäulen vereinfacht werden.
- **Engagement im Kreis der Automobilländer:** Wegen der großen Bedeutung der Fahrzeugindustrie in Rheinland-Pfalz mit ihren 211.000 Beschäftigten ist ein deutliches Engagement der Landesregierung für die Belange der Unternehmen und deren Arbeitsplätze im Kreis der Ministerpräsidenten der Automobilländer geboten.

Das bedeutet für die Positionierung von RLP in Europa:

- Um die CO₂-Flottenziele zu erreichen, müssen **neue Technologien** entwickelt werden. Hierfür brauchen wir **Unterstützung bei Entwicklung und Aufbau der Infrastruktur**. Es ist nicht zielführend, die Hersteller auf neue Techniken zu verpflichten, wenn die Infrastruktur dafür noch nicht vorhanden ist.
- **Keine weiteren Zielverschärfungen im europäischen Green-Deal:** Wir stehen uneingeschränkt zu den CO₂-Flottenzielen für 2025 und 2030. Vor jeder Anhebung muss im Rahmen eines Realitätsschecks die Realisierbarkeit und der Gleichlauf zur Bereitstellung der öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur geprüft werden. Erst wenn der Umstieg machbar ist und die öffentlichen Investitionen erfolgt sind, darf er vollzogen werden.
- **Investitionsanreize** für saubere und sichere Nutzfahrzeuge setzen. Flottenerneuerung insbesondere von schweren LKWs der Abgasstufe Euro VI fördern
 - durch Investitionszuschüsse für Unternehmen des Transportgewerbes
 - durch Unterstützung bei der Finanzierung
- **EU-Beihilferecht flexibel ausgestalten**, um Liquiditätssicherung der Unternehmen und staatliche Unterstützung bei der Flottenerneuerung zu ermöglichen.