



Pressereise 2025
Bundesumweltminister
Carsten Schneider



01.09.2025, WÖRTH AM RHEIN

Daimler Truck AG: Antriebswende im Güterverkehr

© Daimler Truck AG

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen zu können, wird es in den kommenden Jahren nicht ohne Einsparungen von CO₂-Emissionen im Güterverkehr gehen – bislang entstehen dort ein Drittel aller Emissionen im Verkehr. Dass es in diesem Bereich schon Lösungen gibt, zeigt das Beispiel der Daimler Truck AG. Seit November 2024 wird im Werk in Wörth der batterie-elektrische LKW „eActros 600“ in Serie produziert. Daneben entwickelt Daimler Truck auch LKW mit Wasserstoffantrieb.

Neue LKW für weniger Emissionen im wachsenden Güterverkehr

Der Europäische „Green Deal“ brachte 2024 für den Güterverkehr und die sogenannten Schweren Nutzfahrzeuge neue, wichtige Emissionsziele für neue LKW: Minus 45 % ab 2030, und 65 % weniger ab 2035 im Vergleich zu 2019. Da der LKW-Verkehr nach aktuellen Prognosen weiterhin wächst und der mit großem Abstand bedeutendste Verkehrsträger im Güterverkehr bleibt, ist der Umstieg von fossilen auf emissionsfreie Antriebstechnologien auch für die Hersteller von LKW eine der zentralen Herausforderungen der nächsten Jahre. Die Daimler Truck AG produziert bereits langstreckenfähige LKW mit batterieelektrischem Antrieb in Serie. Die EU, aber auch der Bund, schaffen aktuell die notwendigen Rahmenbedingungen, um den Umstieg für Industrie und Kunden zu erleichtern.

Anreize für den Markt

Ein besonders wirkungsvoller Hebel ist etwa die sogenannte Klimaschutzkomponente bei der LKW-Maut. Sie sorgt dafür, dass die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs bei den Mautkosten berücksichtigt werden. So werden emissionsärmere Fahrzeuge mit geringeren Mautkosten belohnt, da für diese ein entsprechend geringerer CO₂-Aufschlag entrichtet werden muss. Für emissionsfreie LKW entfällt nicht nur der CO₂-Aufschlag auf die LKW-Maut, sondern sie sind derzeit vollständig von der Maut befreit. Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass diese Befreiung auch über 2025 hinaus fortgeführt wird. An den europarechtlichen Voraussetzungen dafür wird aktuell gearbeitet. Ein weiterer wichtiger Baustein ist der Aufbau einer LKW-fähigen Schnellladeinfrastruktur entlang der Bundesautobahnen. Im Rahmen der europäischen Alternative Fuels and Infrastructure Regulation (AFIR) bestehen dafür auch Mindestvorgaben für den Ausbau entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen. Für den Ausbau hat der Bund 2024 das Programm „Power to the Road“ gestartet, mit dem nun 350 Schnellladepunkte für schwere LKW entstehen. Daimler Truck hat zusammen mit der Volvo Group und der Traton Group (MAN und Scania) das Ladeinfrastrukturunternehmen Milence gegründet, das derzeit ca. 16 % der bereits rund 1100 europäischen öffentlichen Ladepunkte für LKW betreibt. Die EU fördert dabei etwa ein Drittel der Investitionen mit rund 112 Mio. Euro.