

## Stellungnahme

---

zum

**Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung  
des Klimaschutzplans 2050**

sowie zu den Entwürfen für ein

**Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)**

und ein

**Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für  
Brennstoffemissionen (BEHG)**

**DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.**

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [twitter.com/DSLV\\_Berlin](https://twitter.com/DSLV_Berlin)

Kontakt: Frank Huster, Hauptgeschäftsführer  
Tatjana Kronenbürger, Leiterin Umwelt | Gefahrgutlogistik

E-Mail: [TKronenbuerger@dslv.spediteure.de](mailto:TKronenbuerger@dslv.spediteure.de)

November 2019

## Zusammenfassung

- Preise für CO<sub>2</sub>-Zertifikate sind ein marktwirtschaftlicher und deshalb grundsätzlich richtiger Hebel, um Emissionsrechte zu verknappen, doch können international vereinbarte Klimaschutzziele auch nur mit internationalen Instrumenten wirkungsvoll und wettbewerbsneutral erreicht werden. Der politische Handlungsdruck darf nicht in ein nationales Emissionshandelssystem münden, das einseitig deutsche Transportunternehmen belastet. Anstatt übereilt rein national zu agieren, hätte auf EU-Ebene längst eine Abstimmung für die Ausweitung des europäischen EHS auf den gesamten Verkehrssektor vorgenommen werden müssen. Dies muss schnellstmöglich nachgeholt werden.
- Höhere staatliche Einnahmen müssen direkt in eine Investitionsförderung für die Logistikbranche zurückfließen. Die Wirksamkeit der Förderung für die Anschaffung CO<sub>2</sub>-armer Lkw wird nicht nur vom Umfang der finanziellen Zuwendungen abhängen, sondern auch von der technischen Entwicklungskompetenz und der Investitionsbereitschaft sowohl der Nutzfahrzeughersteller als auch der Energieanbieter in Deutschland.
- Eine höhere, CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut, deren Konformität mit EU-Recht noch bestätigt werden muss, wird ihre Lenkungswirkung nur entfalten, wenn neue emissionsarme Lkw-Technologien insbesondere auch für den Einsatz im Fernverkehr marktreif sind, europaweit eine flächendeckende Betankungs- und Auflade-Infrastruktur entstanden ist und die alternativen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff die angestrebten Güterverlagerungsmengen auch qualitativ und kapazitätsmäßig auffangen können.
- Die alternativen Verkehrsträger und der Kombinierte Verkehr müssen dringend mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt modernisiert und ausgebaut werden. Richtigerweise werden die Maßnahmenpakete der Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt durch das Klimaschutzprogramm verstärkt.
- Eine CO<sub>2</sub>-basierte Wegekostenfinanzierung darf sich nicht einseitig auf Lkw größer 7,5 Tonnen ausrichten, sondern muss auch den hochemittierenden Individualverkehr erfassen. Einnahmen aus einer Straßenmaut müssen weiterhin in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf zum Erhalt der Straßeninfrastruktur verbleiben.
- Eine Mehrfachbelastung (nEHS + CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut + CO<sub>2</sub>-Zuschlag) ist durch ein Aussetzen des nEHS für den Straßengüterverkehr bis zur Wirksamkeit des europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS) für sämtliche Sektoren auszuschließen.

## 1. Einleitung

Um die aktuellen Herausforderungen des steigenden Verkehrsmengenwachstums bewältigen und gleichzeitig die politisch festgelegten Klimaschutzziele erfüllen zu können, bedarf es zusätzlicher logistischer und technischer Lösungen unter Einbezug sämtlicher Verkehrsträger. Als Entscheider über die Strukturen internationaler Lieferketten müssen Speditionen und Logistikdienstleister wie auch der gesamte Güterverkehrssektor zur Reduzierung verkehrsinduzierter Emissionen beitragen. Dies geschieht heute bereits ohne staatliche Intervention durch

- eine kontinuierliche Optimierung logistischer Prozesse;
- Verlagerung ausgewählter Güterströme auf Verkehrsträger mit vergleichsweise geringen Emissionen, sofern diese wettbewerbsfähig sind;
- Investitionen in Verkehrstechnologien mit vergleichsweise geringen Emissionen, sofern diese marktreif und flächennutzbar sind.

Neben den weltweit steigenden Mobilitätsansprüchen hat die kontinuierlich steigende Güternachfrage von Industrie, Handel und Gesellschaft zu einem globalen Verkehrsleistungswachstum geführt, wodurch prozessuale und technologische Reduktionserfolge kompensiert oder teilweise sogar zunichte gemacht wurden.

**Der Schutz des Klimas ist eine globale Aufgabe** und kann nur im internationalen Kontext erfolgen. In Übereinstimmung mit dem Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hat der DSLV deshalb stets geltend gemacht, dass (gesetzlich normierte) Systeme zur wirksamen Emissionsrückführung

- marktwirtschaftlich sowie
- international, mindestens aber europäisch

ausgerichtet sein müssen. Ein **einheitlicher europäischer Marktpreis für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß** wird die Marktteilnehmer vor allem dann motivieren, zusätzlich Emissionen zu reduzieren, wenn die Vermeidungskosten niedriger sind als der Preis für ein entsprechendes Emissionsrecht.

Im Rahmen des international verbindlichen **Pariser Klimaabkommens** hat sich die EU bis zum Jahr 2030 zur Reduktion der Treibhausgasemissionen um 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verpflichtet. In der EU soll dieses Ziel erreicht werden durch

- eine sinkende Zahl im EU-ETS ausgegebener Emissionszertifikate für die äußerst emissionsintensiven Sektoren Energiewirtschaft und Industrie sowie – im Verkehrssektor – für den auf das Territorium der EU begrenzten Luftverkehr;
- Vereinbarungen der EU-Mitgliedstaaten über anteilige Reduktionsziele für die Sektoren außerhalb des EU-ETS (Nicht-ETS-Sektoren), d. h. die Bereiche Gebäude, Landwirtschaft und Verkehr.

Deutschland hat sich bislang verschiedene Einzelziele zur Erfüllung seiner Reduktionsauflagen gesetzt, ohne wirklich wirksame anreizsetzende Instrumente für die Akteure der jeweiligen Sektoren installiert zu haben. Vor allem für die Nicht-ETS-Sektoren, darunter der Verkehrsbe- reich, gibt es heute eher kleinteilige Ziele und Aktionspläne sowie klimapolitisch unsystemati- sche Steuern und Abgaben.

Die festgelegten europäischen Ziele machen zusätzliche nationale Obergrenzen sowohl für eine einzelne Volkswirtschaft wie auch für einzelne Sektoren innerhalb einer Volkswirtschaft an sich überflüssig, stellte bereits der **Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirt- schaftlichen Entwicklung** in seinem **Sondergutachten ‚Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik‘** (Juli 2019) fest.

Die im DSLV vertretenen Unternehmen erkennen die dringende Notwendigkeit zur Umset- zung der Klimaschutzziele. Deshalb wird das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung vom DSLV auch im Grundsatz begrüßt. Das Programm reformiert die Klimaschutzpolitik Deutschlands und ist ein erster, grundsätzlich richtiger Einstieg in die Bepreisung von CO<sub>2</sub>- Emissionen. Damit wird für die Zukunft verbindlich klargestellt, dass ein Emissionsrecht ein nicht mehr unbegrenzt verfügbares Gut sein wird.

Der Weg, der zur Ausweitung des Emissionshandels auch auf den Verkehrssektor führen soll, verläuft allerdings nicht gerade. Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen hat die Bundesregie- rung in rascher Folge – teils übereilt – verschiedene gesetzliche Vorhaben vorgelegt. Zu prüfen ist deshalb vordringlich, ob der in Aussicht gestellte Instrumentenmix für die Logistikbranche geeignet ist, zur Erreichung der ambitionierten Ziele beizutragen.

## **Kommentierung der Maßnahmen im Einzelnen:**

### **2. Festlegung einer zulässigen Jahresemissionsmenge**

Mit dem **Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)** soll die zulässige Jahresemissionsmenge für den Verkehrssektor (= ziviler inländischer Luft-, Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr) im Jahr 2020 auf maximal 150 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent begrenzt und eine Reduzierung für den Sektor auf 95 Millionen Tonnen bis 2030 erreicht werden. Adressat des KSG ist die Bun- desregierung; zuständig für die Umsetzungsmaßnahmen im Verkehrssektor ist das BMVI. Werden die festgelegten CO<sub>2</sub>-Höchstmengen überschritten, hat die Bundesregierung mit einem Sofortprogramm zu reagieren.

## Position des DSLV

CO<sub>2</sub>-Reduktionen müssen vor allem in den Sektoren mit den höchsten Erfolgchancen für deren Umsetzung angestrebt werden. Starre nationale Sektorziele, insbesondere auch für den Verkehr, sind nur dann sinnvoll, wenn es auch verfügbare, marktfähige Alternativen (Fahrzeuge und Auflade- und Betankungsinfrastrukturen) gibt. Um fossile Energieträger zu ersetzen und die erforderliche CO<sub>2</sub>-Reduktion zu erreichen, wird es im Sektor Verkehr zukünftig zu einem wesentlich höheren Einsatz von elektrischer Energie kommen müssen. Eine genaue Prognose über die Verteilung der zukünftig notwendigen Strommengen in die jeweiligen Sektoren kann heute nicht abgegeben werden.

### 3. Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung

Beginnend mit dem Jahr 2021 soll für den Verkehrssektor über ein nationales Emissionshandelssystem (nEHS) eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung eingeführt werden. Das **Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (BEHG)** sieht hierzu vor, dass der Bund die Emissionszertifikate während einer Einführungsphase zu einem Festpreis beginnend in Höhe von 10 Euro / Tonne THG (CO<sub>2</sub>-Äquivalent) an die so genannten ‚Inverkehrbringer von Brenn- und Kraftstoffen‘ (z. B. die Mineralölgesellschaften) ausgibt. Diese werden die Kosten für den Erwerb der Emissionsrechte auf ihre gewerblichen und privaten Kunden über den Benzin- und Dieselpreis abwälzen. Die Menge der ausgegebenen Zertifikate soll sich nach jährlichen Emissionshöchstmengen, die durch Rechtsverordnung festgelegt werden, richten. Der Entwurf des BEHG sieht eine schrittweise lineare Anhebung des Preises auf 35 Euro / Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent bis 2025 vor. Ab dem Jahr 2026 soll die Zertifikatsausgabe mittels Versteigerungen durch den Bund erfolgen. Der Preis bildet sich dann am Markt. Im Jahr 2026 soll es einen Preiskorridor mit einem Mindestpreis von 35 Euro und einem Höchstpreis von 60 Euro geben. Im Jahr 2025 ist eine Evaluierung des Gesetzes vorgesehen, in deren Anschluss festgelegt wird, inwieweit Höchst- und Mindestpreise für die Zeit ab 2027 sinnvoll sind. Das nEHS soll so ausgestaltet werden, dass es mittelfristig anschlussfähig an das bestehende EU-ETS ist.

## Position des DSLV

Rechtscharakter und Wirkung eines nEHS unterscheiden sich während seiner Einführungsphase nicht von einer vom DSLV abgelehnten steuerlichen Abgabe (CO<sub>2</sub>-Steuer). Angesichts des niedrigen Einstiegspreises ist keine spürbare Lenkungswirkung zu erwarten. Anreize für Investitionen werden dadurch kaum entfaltet, zumal zumindest in den Anfangsjahren der nEHS-Einführung weder die Nutzfahrzeugindustrie noch die Energiewirtschaft marktreife Alternativen weder für den dieselbetriebenen Lkw-Fernverkehr noch für den Schiffsverkehr werden anbieten können. In der Begründung zu § 1 BEHG (BT Drucksache 19/14746) wird deshalb auch darauf verwiesen, dass der Anwendungsbereich des nEHS perspektivisch zwar alle Brennstoffemissionen der Non-ETS-Sektoren erfassen soll, dies jedoch bislang nicht bei allen Brennstoffemissionen ohne weiteres möglich sei. So werde für die Brennstoffemissionen der Binnenschifffahrt, auch mit Blick auf grenzüberschreitende Verkehre sowie internationale Vereinbarungen bis zum Jahr 2023, eine Regelung zur Aufnahme der Binnenschifffahrt in das

nEHS geprüft. Angesichts weitgehend fehlender alternativer Antriebstechnologien im Nutzfahrzeugbereich vor allem für den Fernverkehr muss eine **Ausnahme vom Anwendungsbereich des nEHS gleichfalls für den Straßengüterverkehr** in Betracht gezogen werden.

Aufgrund kurzfristig nicht behebbarer Qualitäts- und Organisationsdefizite der Schiene wird ein CO<sub>2</sub>-Preis im Zeitraum bis 2025 auch kaum zusätzliche Güterverlagerungen vom Lkw auf die Bahnen auslösen. Messbar werden allein steigende Staatseinnahmen sein, die der Wirtschaft im Rahmen von **Investitionsförderungen** dringend zur Verfügung gestellt werden müssen.

Der infolge der Einführung des nEHS in Deutschland zu erwartende Anstieg der Preise für fossile Kraftstoffe kann demgegenüber Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs im internationalen Wettbewerb benachteiligen. Denn gebietsfremde Transportunternehmen können internationale Straßentransportdienstleistungen in Deutschland mit im Ausland befüllten Kraftstofftanks anbieten. **Um Wettbewerbsgleichheit herzustellen, muss der Straßengüterverkehr vom nEHS ausgenommen werden**, bis der Verkehrssektor insgesamt wirksam in das EU-ETS aufgenommen wurde. Zur Erreichung der Klimaschutzziele ist deshalb die vollständige **Ausweitung des EU-ETS auf alle Sektoren** zu beschleunigen.

#### 4. CO<sub>2</sub>-arme Lkw in den Verkehr bringen

Ziel ist die Erhöhung des Fahrleistungsanteils im schweren Straßengüterverkehr auf elektrischer Basis oder auf Grundlage strombasierter Kraftstoffe auf insgesamt etwa 30 Prozent bis zum Jahr 2030. Neben der bereits auf europäischer Ebene beschlossenen CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung für schwere und leichte Lkw will die Bundesregierung die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßengüterverkehr mit drei zentralen Maßnahmen senken:

- a. **Unterstützung der Wirtschaft bei der Anschaffung von Lkw mit alternativen, klimaschonenden Antrieben einschließlich Wasserstofftechnologien, batterieelektrischer Lkw und Oberleitungs-Lkw sowie CNG und LNG (sofern regenerativ hergestellte Biomethan-Kraftstoffe statt fossilem Erdgas verwendet werden)**

#### Position des DSLV

Angesichts des bisherigen Innovationsstaus bei den Nutzfahrzeugherstellern ist der angestrebte Fahrleistungsanteil elektrisch oder mit strombasierten Kraftstoffen betriebener Lkw bis zum Jahr 2030 sehr ambitioniert. Folglich wird der Straßengüterverkehr in den Jahren 2020 bis 2030 zu spürbaren CO<sub>2</sub>-Reduzierungen nur dann beitragen können, wenn Investitionen in Fahrzeugflotten mit heute bereits verfügbaren motorischen Lösungen (auch unter Einbezug von CNG und LNG) für einen Zeitraum bis etwa 2025 weiterhin finanziell gefördert werden.

Um die Quote umweltfreundlicher Lkw deutlich zu erhöhen, hat der DSLV bereits im Juni 2019 gemeinsam mit fünf weiteren Verkehrs- und Logistikverbänden eine [Förderstrategie 2030 für energieeffiziente Lkw](#) vorgeschlagen, die für Nutzfahrzeuge mit CNG-, LNG-, Batterie- und

Wasserstoff/Brennstoffzellen-Betrieb folgende Fördermaßnahmen umfassen sollte:

- Verlängerung der Energiesteuerbefreiungen für CNG und LNG um weitere vier Jahre;
- vollständige oder teilweise an CO<sub>2</sub>-Emissionswerten orientierte Mautbefreiung über das Jahr 2020 hinaus für mindestens einen Investitionszyklus;
- höhere Direktförderungen für Neuanschaffungen und Umrüstung;
- höhere degressive steuerliche Abschreibungen von energieeffizienten Lkw.

Hierfür sind die Mittel des bestehenden BMVI-Förderprogramms **Energieeffiziente und/oder CO<sub>2</sub>-arme schwere Nutzfahrzeuge (EEN)** deutlich unterdimensioniert und müssen zügig vervielfacht sowie das Steuerrecht entsprechend angepasst werden.

#### b. Förderung des Ausbaus einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur

Die Bundesregierung will Konzepte für Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw, Oberleitungen für Lkw sowie für Wasserstofftankstellen erarbeiten. Dabei soll sich der Aufbau der Tank-, Lade- und Oberleitungsinfrastruktur für alternative Antriebe an den beabsichtigten verkehrlichen bzw. logistischen Anwendungen orientieren und ein gesamtsystemischer Ansatz von der Nutzung erneuerbarer Energien bis zu Kundenaspekten für eine emissionsfreie Logistik betrachtet werden.

#### Position des DSLV

Im Klimaschutzprogramm wird zwar auf die Wechselwirkung mit den für die Energiewirtschaft vorgesehenen Maßnahmen hingewiesen, allerdings geht hieraus keine konkrete Strategie hervor. **Eine funktionierende Energiewende ist aber eine zentrale Voraussetzung für eine Verkehrswende zur Erreichung der Klimaschutzziele.**

Die Orientierung einer Förderung der Ausweitung neuer Lade- und Betankungsinfrastrukturen auch an den Bedarfen der Logistik ist zwar zu begrüßen, darf aber nicht als reine Absichtserklärung versanden. Die Vorteile des Einsatzes konventioneller Lkw ergeben sich heute vor allem aus der **flächendeckenden Verfügbarkeit** von Diesel in sämtlichen EU-Mitgliedstaaten sowie in Drittstaaten. Die Flächenwirksamkeit und damit der CO<sub>2</sub>-relevante Erfolg klimaschonender Antriebe wird deshalb insbesondere im europäischen Fernverkehr in hohem Maße von der **Dichte des Tank- und Ladeinfrastrukturnetzes zukünftiger Antriebsformen** abhängen. Die staatliche Förderung des Infrastrukturausbaus ist deshalb zwar zu begrüßen, sie würde aber ihre Wirkung für die international agierende Logistik nicht in dem gewünschten Umfang entfalten, wenn andere europäische Staaten nicht gleichfalls Voraussetzungen für einen zügigen Ausbau schafften.

Eine belastbare Positionierung des DSLV zum **Ausbau einer Infrastruktur für Oberleitungs-Lkw** scheitert an der aktuellen Datenlage. Sofern aber derzeit europäische Oberleitungs-Netze nicht realisierbar sind, bestehen durch die räumliche Begrenzung des Systems offenkundige Nachteile für den grenzüberschreitenden Lkw-Fernverkehr, so dass sich die hohen Investitionskosten in eine bei extremen Wetterlagen (Sturm, Eis, etc.) anfällige Infrastruktur ökologisch kaum amortisieren werden.



### c. Einführung einer ausschließlichen CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut zugunsten emissionsarmer Lkw sowie Einführung eines zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Aufschlags

#### Position des DSLV

Für die **Einführung einer entfernungsabhängigen Lkw-Maut, die sich an CO<sub>2</sub>-Emissionen bemisst**, müssen zunächst die europarechtlichen Voraussetzung im Rahmen der anstehenden Revision der Richtlinie 1999/62/EG (Wegekostenrichtlinie) geschaffen werden. Sofern Konformität mit EU-Recht besteht, würden Wettbewerbsverzerrungen durch eine gleichmäßige Verteilung der Abgabenlast auf Verkehre sämtlicher in- und ausländischer Lkw größer 7,5 Tonnen zwar abgebaut, gleichwohl blieben vor allem Pkw und Nutzfahrzeuge kleiner 7,5 Tonnen sowie sämtliche Verkehre im heute mautfreien Streckennetz von einer entfernungsabhängigen CO<sub>2</sub>-Bepreisung weiterhin ausgenommen. Hierdurch würde der Straßengüterverkehr gegenüber dem hochemittierenden Individualverkehr klimapolitisch einseitig belastet. Im Kontext einer CO<sub>2</sub>-Abgabe erneuert und verstärkt der DSLV deshalb seine bestehende Forderung, die Nutzerfinanzierung auf alle Verkehrsteilnehmer auszudehnen.

Zur wirkungsvollen Anreizsetzung ist es unabdingbar, dass auch die zukünftigen **Mauteinnahmen sowohl zum Erhalt und zum Ausbau der Straßeninfrastruktur als auch zur Förderung für die Anschaffung klimaschonender Nutzfahrzeuge in einem geschlossenen Finanzungskreislauf verbleiben** und in die entsprechenden Haushaltstitel überführt werden.

Unabhängig vom zukünftigen Kreis der mautpflichtigen Verkehrsteilnehmer würden diese mehrfach belastet (nEHS-Preis plus CO<sub>2</sub>-Maut). Sofern neben dem nEHS und der CO<sub>2</sub>-basierten Maut der Straßengüterverkehr mit einem **zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Zuschlag** derart verteuert werden soll, dass für Speditionen und Logistikunternehmen ein wirtschaftlicher Druck entstehen soll, zusätzliche Güter auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern, würde dieses Instrument nur unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Qualitäts-, Leistungs- und Kapazitätsverbesserung der alternativen Verkehrsträger (z. B. durch konsequente **Umsetzung der in den Masterplänen Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt hinterlegten Maßnahmen**) wirken. Ansonsten würde der Straßengüterverkehr mit erheblichen Auswirkungen auf Logistikkosten für Industrie, Handel und Bevölkerung lediglich verteuert, ohne dass überhaupt eine CO<sub>2</sub>-relevante Lenkungswirkung einsetzt.

## 5. Kapitalerhöhung der Deutschen Bahn

Der Bund beabsichtigt, seine Beteiligung an der DB AG im Zeitraum von 2020 bis 2030 jährlich mit einer Milliarde Euro auszubauen. Durch die Kapitalerhöhung soll die DB AG in die Lage versetzt werden, zusätzlich in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und in das Bahnsystem zu investieren.

## Position des DSLV

Um die Leistungsqualität der Schiene zu steigern, scheint eine weitere finanzielle Zuwendung des Bundes unausweichlich. Jedoch besteht die potenzielle Gefahr erheblicher Wettbewerbsverzerrungen zwischen der DB AG und den NE-Bahnen, wenn nicht sichergestellt wird, dass sich der durch den Bund zusätzlich bereitgestellte Mitteleinsatz ausschließlich auf Erhalt und Ausbau des Schienennetzes begrenzt und nicht in Betriebsmittel wie Loks, Waggonen, etc. investiert wird.

### 6. Stärkung des Schienengüterverkehrs, Modernisierung der Binnenschifffahrt und Nutzung von Landstrom in Häfen

Der Schienengüterverkehr sowie die Binnenschifffahrt sollen zukünftig von einer Modernisierung und Kapazitätsverbesserung des Schienen- und Wasserstraßennetzes deutlich profitieren und dadurch leistungsfähiger und schneller werden.

## Position des DSLV

Der DSLV unterstützt die wirtschaftlich nachhaltige Lenkung des konstanten Güterverkehrsmengenwachstums auf Schiene und Binnenschiff, um die Straßen zu entlasten und die Klimabilanz des Güterverkehrs insgesamt zu verbessern. Zusätzliches Marktpotenzial des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr, Einzelwagen- und Ganzzugverkehre) sowie der Binnenschifffahrt kann von der Spedition als bedeutender Kundengruppe unter verbesserten Rahmenbedingungen gehoben werden. Bereits im April 2017 hat der DSLV [Zehn Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs](#) vorgeschlagen, die weitgehend in die Handlungsfelder des **Masterplans Schienengüterverkehr** des BMVI aufgenommen wurden. Die konsequente Umsetzung des Maßnahmenpaketes für den Schienengüterverkehr wird vom DSLV ebenso ausdrücklich unterstützt wie der **Masterplan Binnenschifffahrt**. Es darf aber nicht unberücksichtigt bleiben, dass die ‚letzte Meile‘ von Schienen- und Binnenschiffstransporten in den meisten Fällen vom Lkw bewältigt wird. Eine **Flexibilisierung des Ordnungsrahmens für Vor- und Nachlaufverkehre des Straßengüterverkehrs zu und von Umschlagterminals und Häfen im Rahmen multimodaler Transporte** hinsichtlich Maße und Gewichte (z. B. Ausweitung der Lkw-Gewichtsgrenzen als Teil multimodaler Transporte auf 44 Tonnen), Einsatzzeiten, Kabotage und Lkw-Maut könnte deshalb die Verlagerungsanstrengungen von Speditionen und ihren Kunden aus Industrie und Handel spürbar unterstützen. Entscheidend für die Erhöhung der Anteile der Schiene und der Binnenschifffahrt am Güterverkehr wird sein, ob es gelingt, beide Systeme qualitativ zu stärken und auch preislich attraktiv für Industrie und Logistik zu gestalten, ohne den Straßengüterverkehr einseitig mit CO<sub>2</sub>-basierten Zuschlägen zu belasten, mit der Folge, dass er wirtschaftlich nicht mehr attraktiv wäre. Wichtig bleibt, dass die Umsetzung der im Masterplan Binnenschifffahrt festgelegten Maßnahmen nicht in Konflikt gerät mit den Maßnahmen, die zuvor bereits im Masterplan Schienengüterverkehr hinterlegt wurden. Damit eine Verkehrsverlagerung gelingt, müssen beide ‚alternativen Verkehrsträger‘ von einem Mengenzuwachs profitieren und dürfen sich nicht gegenseitig kannibalisieren.

## 7. Entwicklung strombasierter Kraftstoffe

Die Bundesregierung will Rahmenbedingungen zur Erzeugung strombasierter klimaneutraler Gase und Kraftstoffe für den Einsatz im Schwerlast- und Schiffsverkehr schaffen. Mit dem Ziel der breiten Anwendung der Brennstoffzellentechnologie auf Wasserstoffbasis im Mobilitätssektor soll bereits bis Ende des Jahres 2019 eine Nationale Wasserstoffstrategie erarbeitet werden.

### Position des DSLV

Der DSLV begrüßt die Initiative vor allem vor dem Hintergrund der bislang noch fehlenden marktfähigen Alternativen bei den klimaneutralen Antriebstechnologien im Lkw-Segment. Dabei sollte technologieoffen der Einsatz von Wasserstoff nicht nur in Zusammenhang mit der Brennstoffzellentechnologie beleuchtet werden, sondern auch für den Einsatz in Verbrennungsmotoren untersucht werden.

## 8. Unterstützung fortschrittlicher Biokraftstoffe

Die Entwicklung von flüssigen und gasförmigen regenerativen Kraftstoffen aus Biomasse und deren großtechnische Erzeugung in Biogas- und Syntheseanlagen soll unterstützt werden, um sie mittel- und langfristig in bestimmten Segmenten des Verkehrssektors nutzen zu können. Biokraftstoffe der ersten Generation auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sollen hingegen nicht zusätzlich unterstützt werden. Die Erzeugung von Bioenergie soll künftig stärker auf Abfall- und Reststoffen basieren.

### Position des DSLV

Biokraftstoffe, die zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr beitragen können, nehmen bereits heute eine wichtige Rolle als Alternative zu fossilen Kraftstoffen ein. Da fossile Kraftstoffe noch bis zum Jahr 2030 eine wichtige Rolle im Lkw-Segment spielen werden, sind Maßnahmen zur weiteren Nutzung von Verbrennungsmotoren in Verbindung mit einem Kraftstoffmix zu begrüßen.

## 9. Verkehr automatisieren, vernetzen, verflüssigen, innovative Mobilitätsformen ermöglichen

Eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes soll die Voraussetzungen für neue digitale Mobilitätsdienste schaffen. Zudem wird die praxisnahe Erprobung von Automatisierung, Vernetzung und dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz für nachhaltige Mobilität auf digitalen Testfeldern und Demonstrationsvorhaben fortgesetzt und intensiviert.

### Position des DSLV

Von einer Verbesserung des Verkehrsflusses und einem Parkraummanagement kann auch der Güterverkehr profitieren. Die dargestellten Vorteile der Digitalisierung als Instrument, mit dem existierende verkehrliche Routinen durch Automatisierung, Vernetzung und Künstliche

Stellungnahme des DSLV zum Klimaschutzprogramm 2030, Entwürfe KSG und BEHG

Intelligenz deutlich verbessert werden können, fokussieren sich zu einseitig auf den Individualverkehr. Aktivitäten im Zusammenhang mit der praxisnahen Erprobung von Automatisierung sowie dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz müssen auch den Güterverkehr berücksichtigen.

-----

## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zoll-dienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.