Die Erwartungen des DSLV an die Bundesregierung der 21. Legislaturperiode

Handlungsfeld 3

Klimaschutz praxisgerecht gestalten – marktgerechte Alternativen schaffen

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24 10117 Berlin

Telefon: +49 (30) 4050 228-0 / E-Mail: info@dslv.spediteure.de / www.dslv.org

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag · Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU · Identifikationsnummer: 7455137131-52

März 2025

Klimaschutz praxisgerecht gestalten – marktgerechte Alternativen schaffen

„Nur wettbewerbsfähige, finanzstarke und innovative Unternehmen können zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen."

Die Logistikbranche bekennt sich weiterhin zu ihrer Verantwortung für die Ressourcenschonung und den Klimaschutz. Als Architekten des Güterverkehrs optimieren Speditionshäuser fortlaufend Logistikprozesse. Weltweit organisieren und steuern sie Lieferketten per See- und Luftfracht, auf der Straße, auf Schienen- und Wasserwegen. Unter Einsatz modernster digitaler Technologien werden täglich millionenfach Sendungen unzähliger Versender aus Industrie, Handel und privaten Haushalten höchst effizient zu riesigen Ladungsströmen gebündelt und effizient zu den Empfängern gelenkt. Durch die Innovationskraft des Logistiksektors werden Verkehre in erheblichem Umfang vermieden. Das globale Handelswachstum und die steigende Güterverkehrsnachfrage führten in den vergangenen Jahren gleichwohl zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsleistungen vor allem im See- und Lkw-Verkehr. Dadurch wurden die spezifischen CO2-Reduktionserfolge[1] (technisch und organisatorisch) größtenteils wieder zunichte gemacht.

Nach wie vor bleiben die Herausforderungen des Speditions- und Logistiksektors bei der Transformation gigantisch – und sie sind sehr teuer! Dafür muss sich der Logistiksektor in Teilen neu erfinden und neue Prozesse in der Zusammenarbeit zwischen Non-Asset-Logistikern, Fuhrparkbetreibern und verladender Wirtschaft entwickeln. Die Umstellung auf CO2-freie Lkw-, Schiffs- und Flugzeugflotten sowie die Errichtung energieautarker Logistikimmobilien (Terminals, Lager- und Umschlaganlagen), die Lkw-Ladeinfrastrukturen mit Strom versorgen, wird in der EU milliardenschwere Investitionen erfordern. Hierfür ist ein investitions- und innovationsfreudiges Klima zentral.

Unternehmen können Investitionen in neue Technologien nur dann tätigen, wenn sich diese finanzieren lassen und im Ergebnis auch rechnen. Entscheidend wird die finanzielle Leistungskraft und das Vermögen der Beteiligten (Logistikunternehmen, Transporteure, OEM, Stromlieferanten und Netzbetreiber) sein, nachfragegerechte und marktfähige Preise für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen zu bilden. Null-Emissions-Logistik wird es jedenfalls nicht zum Nulltarif geben können. Inwiefern steigende CO2-Preise im Rahmen des Europäischen Emissionshandels-Systems (ETS2) die Transformation beschleunigen werden, wird maßgeblich von der Verfügbarkeit alternativer Antriebstechnologien sowie der Dichte der Stromnetze und der Ladeinfrastrukturen abhängen.

Im Transportmarkt der Zukunft werden elektrisch angetriebene Lkw (BEV- und H2) eine wichtige Rolle spielen. Hier stockt der Hochlauf immer noch an der lückenhaften Ladeinfrastruktur und an den Netzanschlüssen für Betriebsgelände (Depotladen). Die von der bisherigen Bundesregierung gestrichene Kaufförderung hat die Nachfrage nach diesen Nutzfahrzeugen nahezu gestoppt. Eine langfristig gesicherte Perspektive für den Aufbau der Ladeinfrastruktur, für eine Anpassung der

[1] Im Lkw-Verkehr sanken die kilometerbezogenen direkten CO2-Emissionen seit 1995 um 8,4 Prozent.

Stromnetze hinsichtlich Zugangs und Kapazitäten sowie Maßnahmen zur Senkung der Gesamtkosten für den KMU-dominierten Straßengütertransportsektor sind dringend erforderlich.

Die „Battery-Only"-Politik in Verbindung mit dem „Tank-to-Wheel"-Ansatz, dem in zahlreichen Regelwerken wie dem Mautgesetz und den EU-Vorschriften über Flottengrenzwerte streng gefolgt wird, bremst schnelle Reduktionserfolge im Straßengüterverkehr, da die CO2-Minderungspotenziale heute einsetzbarer klimafreundlicher Kraftstoffe bei bestehender Motorentechnik und vorhandener Tankinfrastruktur nicht berücksichtigt. Deshalb müssen neben elektrischen Antrieben weitere Technologiepfade beschritten werden. Wie immer die Marktchancen erneuerbarer Kraftstoffe eingeschätzt werden: Es besteht kein Grund, das mit der bestehenden Verbrennertechnologie erreichbare CO2-Minderungspotenzial als Beitrag zu einem klimaneutralen Gütertransport auszuschließen. Bei Gesetzen, die als Lenkungsinstrumente konzipiert wurden (z. B. Lkw-Maut, Flottengrenzwerte), muss sich die zukünftige Bundesregierung für eine Anrechnung aller nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffe einsetzen. So kann sich die Logistikbranche schon heute den sehr ambitionierten Klimazielen nähern. Eine im Jahr 2025 vorgezogene Überprüfung („Review") der aktuellen EU-Regulierung zu den CO2-Flottengrenzwerten könnte hierfür die Weichen stellen.

Die bisherigen ordnungspolitischen und fiskalischen Maßnahmen zur Transformation des Straßengüterverkehrssektors haben wenig Wirkung erzielt. Ohne gleichzeitige öffentliche Förderung sind elektrisch betriebene Lkw im Schwerlastverkehr heute nicht wirtschaftlich einsetzbar. Die Total Costs of Ownership alternativ angetriebener Lkw liegen nach wie vor zu weit über denen modernster Diesel-Lkw. Trotz hoher Mehrfachanlastung von CO2-Kosten (Lkw-Maut und BEHG) auf europäischem Spitzenniveau brach die Nachfrage nach mautbefreiten elektrisch und wasserstoffbetriebenen Lkw unmittelbar nach dem abrupten Stopp zuvor tragender Förderprogramme ein. Von derzeit 800.000 in Deutschland zugelassenen Lkw > 7,5 Tonnen sind lediglich 0,08 Prozent rein elektrisch betrieben.

Zu ergreifende Maßnahmen:

☑ **CO2-Mehrfachbelastung ausschließen.** Über verschiedene Instrumente wird der Gütertransport auf der Straße heute mehrfach mit CO2-Preisen belastet. Absehbar muss sich der EU-Emissionshandel zum zentralen klimapolitischen Instrument in der EU entwickeln. Auf EU-Ebene muss Deutschland im Rahmen einer Revision der Eurovignetten-Richtlinie aktiv für Kompensationsmodelle für die durch die Lkw-Maut zusätzlich belasteten Unternehmen eintreten.

☑ **Reinvestition der CO2-basierten Lkw-Maut-Einnahmen in die Transformation des Straßengüterverkehrs.** Für eine hohe Marktdurchdringung alternativer Technologien müssen Wirtschaftlichkeitslücken in den Unternehmen während des Transformationsprozesses durch eine entbürokratisierte und breitenwirksame Förderkulisse geschlossen werden. Staatliche Garantien durch die KfW sind dabei ebenfalls ein wichtiger Baustein. Durch Auflösung des bislang etablierten Finanzierungskreislaufs Straße wurden Einnahmen aus der zum 1. Dezember 2023 nahezu verdoppelten Lkw-Maut für den Erhalt der Schiene zweckentfremdet. Dadurch werden dem Straßengüterverkehrssektor dringend benötigte Finanzmittel zur Bewältigung seiner ökologischen Transformation entzogen. Diese Mittelentnahme bremst wiederum schnelle Nachhaltigkeitsfortschritte des Straßengüterverkehrs aus. Bereits für das Haushaltsjahr 2025 müssen die aus dem CO2-Aufschlag erwirtschafteten jährlichen Mautmehreinnahmen (7 bis 8 Milliarden Euro) als Teil

eines „nachhaltigen Finanzierungskreislaufs Straße“ in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs zurückfließen; im Einzelnen:

- eine nach Unternehmensgrößen gestaffelte Förderung für die Anschaffung elektrisch und wasserstoffbetriebener Nutzfahrzeuge (ZEV), die sich am Markthochlauf orientiert und deshalb zeitlich degressiv ausgestaltet ist sowie
- eine Förderung und Beschleunigung des Netzausbaus und des Ausbaus von Infra-strukturen, um vor allem die Voraussetzungen für das Aufladen strombasierter Lkw im nicht-öffentlichen Sektor, d. h. in Logistikanlagen („Depotladen“) zu schaffen.

☑ **Verlängerung der Mautbefreiung für ZEV.** Der durch vollständige Befreiung von der Lkw-Maut erzielbare Kostenvorteil für den Einsatz batterieelektrischer und mit Wasserstoff betriebener Fahrzeuge muss als Instrument der Anreizsetzung um mindestens zwei Jahre, d. h. bis zum 31. Dezember 2030 verlängert werden. Deutschland muss sich bei der EU für eine Anpassung der Eurovignetten-Richtlinie stark machen.

☑ **Alternative Kraftstoffe durch Mautvorteile anreizen.** Das CO2-Minderungspotenzial alternativer Kraftstoffe muss durch eine Mautsatzreduzierung berücksichtigt werden; *alternativ/ergänzend:* **Alternative Kraftstoffe durch Steuervorteile anreizen.** Im Rahmen einer Energiesteuerreform müssen alternative Kraftstoffe biogenen Ursprungs (HVO100, Bio-LNG, Bio-CNG) sowie strombasierte Kraftstoffe nach ihrer Klimawirkung besteuert werden, damit diese im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen wettbewerbsfähig werden.

☑ **Netzanschlusskapazitäten und Strompreisstabilität sicherstellen.** Der Logistiksektor wird sich absehbar zu einer energieintensiven Branche entwickeln. Angesichts des zukünftig gigantischen Strombedarfs des Sektors muss dieser in politische Überlegungen für einen wettbewerbsfähigen Strompreis einbezogen werden, um die Branche vor unkalkulierbaren nachfragebedingten Preissprüngen zu schützen. Die dauerhafte Deckelung der Netzentgelte ist ein wichtiger Hebel, um Energiepreise auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen. Ausreichende Netzanschlusskapazitäten müssen vor allem für Logistikanlagen (Depotladen) in Leistungsebenen oberhalb der Niederspannung vorauslaufend ausgebaut werden. Insbesondere ist dafür auch der netzdienliche Ausbau erneuerbarer Energien sowie ein leistungsfähiges Netz aus Reservekraftwerken notwendig. Dabei darf es nicht zu Zuteilungen von verfügbaren Anschlusskapazitäten kommen, welche den durch die Netzanschlusspetenten ermittelten und bestellten Bedarf unterschreiten.

☑ **Einsatz längerer Fahrzeugeinheiten ermöglichen.** Mit längeren Lkw können insbesondere beim Transport von Volumengütern bis zu 25 Prozent CO2-Emissionen im Vergleich zu konventionellen Lkw-Einheiten eingespart werden. Das belegen Untersuchungen der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt). Deutschland muss deshalb weiterhin nationale Spielräume für den Einsatz längerer Einheiten nutzen und auf europäischer Ebene seine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber dem Vorschlag der Europäischen Kommission zur Revision der Richtlinie über Maße und Gewichte von schweren Nutzfahrzeugen aufgeben. Um die Öko-Effizienz-Potenziale längerer Einheiten vollständig zu nutzen, muss das kategorische Beförderungsverbot für als Gefahrgut klassifizierte Handelsgüter, die in nach ADR genormten Umschließungen verpackt sind, aufgehoben werden.

Komodalität, d. h. die sinnvolle Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger, kann erheblich zur Reduzierung güterverkehrsinduzierter CO2-Emissionen beitragen. Als bedeutende Kundengruppe des Schienengüterverkehrs verlagern Speditionen einen nicht unerheblichen Teil der transportierten Tonnagen auf die Schiene. Die Systemvorteile der Binnenschifffahrt werden von der Speditionsbranche ebenfalls gezielt genutzt.

Obwohl der Lkw-Verkehr einem hohen Transformationsdruck mit steigenden CO2- und Wegekostenanlastungen unterliegt, konnte die Schiene hiervon bislang nicht profitieren. Im Gegenteil: Das stetige Güterverkehrsmengenwachstum und der Wandel der Güterstrukturen hin zu zeitsensiblen und kleinteiligeren Sendungen wurde überwiegend vom Straßengüterverkehr aufgefangen.

Um mehr Güter auf die Schiene und die Wasserstraße zu bringen, bedarf es deutlich besserer Rahmenbedingungen. Dies schließt eine auskömmliche, mehrjährig gesicherte Finanzierung für die Sanierung und den Ausbau der Schienen und Wasserwege, Anreizinstrumente wie eine finanzielle Förderung privatwirtschaftlichen Engagements und eine spürbare Verbesserung der Produktqualität vor allem von Schienengüterverkehrsleistungen ein. Hierzu gehört auch eine Ausweitung wettbewerbsfähiger Angebote. Das Gesamtsystem Schiene muss sich viel flexibler den sich ändernden Bedarfen der Kundenseite (Spedition, Logistik und Industrieverlader) und dem fortschreitenden Güterstrukturwandel stellen und darf nicht darauf bauen, dass sich die Strukturen der Logistik langfristig auf einen nicht anpassungsfähigen Verkehrsträger ausrichten. Bestandskunden der Schiene brauchen Planbarkeit und Zuverlässigkeit. Und für Neukunden müssen zusätzlich Anreize für einen Verkehrsträgerwechsel entstehen.

Zu ergreifende Maßnahmen:

✅ **Gemeinwohlorientierung des Schienennetzes stärken.** Der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu ihren Serviceeinrichtungen ist grundlegende Voraussetzung für Logistikentscheider, die Schiene bei der Organisation von Lieferketten einzuplanen. Die auf Gewinnerzielung ausgerichtete Strategie der ehemaligen DB Netz verhinderte zu oft, dass als Verlagerungsanreize konzipierte finanzielle Beihilfen des Bundes (Reduzierung der Trassenentgelte) auch am Markt in Form niedriger Frachtentgelte ankamen. Die Gründung der DB InfraGO war deshalb ein richtiger, aber viel zu kleiner Schritt zur Schaffung eines gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturnetzes. Der Grad der Gemeinwohlorientierung wird maßgeblich vom zukünftigen Einfluss des Bundes auf Investitionsentscheidungen und auf die strategische Weiterentwicklung der Netzinfrastruktur abhängen. Erlöse der DB InfraGo dürfen ausschließlich der Netzentwicklung und nicht zur Ergebnisverbesserung defizitärer Sparten des DB-Konzerns dienen. Hierfür müssen die Sparten der DB wirtschaftlich entflochten werden - bis hin zu einer vollständigen Trennung von Netz und Betrieb.

✅ **Trassenentgelte mehrjährig stabilisieren.** Für die Produktionskosten des Schienengüterverkehrs sind die Trassenentgelte ein erheblicher Faktor. Sie fließen in die Frachtratenkalkulationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein und haben insofern Einfluss auf die Preisbildung und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Da die Güterverkehrsnachfrage sehr preiselastisch ist, wirken jährliche Trassenpreisanhebungen den Verlagerungsanstrengungen entgegen. Eine mehrjährige Fixierung der Trassenentgelte würde Logistikentscheidern und EVU zu mehr

Planungssicherheit verhelfen. Voraussetzung ist, dass der Bund den Einfluss des Trassenpreisförderungsgesetzes auch auf die Marktpreisbildung des Schienengüterverkehrs und dessen Wettbewerbsfähigkeit regelmäßig evaluiert.

☑ **Netzkonkurrenz vermeiden – Güterverkehr höher priorisieren**. Im deutschen Schienennetz teilen sich der Güter- und der Personenverkehr dieselbe Infrastruktur. Kapazitätsengpässe werden in der Regel zugunsten des Personenverkehrs aufgelöst, dessen Fahrpläne und Trassenbelegungen deutlich weiter im Voraus als für den Güterverkehr geplant werden können. Die Pünktlichkeitsquote des Schienengüterverkehrs ist inzwischen auf unter 60 Prozent gesunken. Da getrennte Infrastrukturen auf lange Sicht nicht eingerichtet werden können, ist dem Güterverkehr - insbesondere bei den laufenden Planungen zum Deutschlandtakt - grundsätzlich eine höhere Priorität bei der Trassenvergabe einzuräumen. Bei der Zuteilung des Netzes und bei der Trassenplanung sind mehr Kapazitäten für Schienengüterverkehre, die meist kurzfristiger geplant werden, zu berücksichtigen.

☑ **Kombinierte Verkehre weiter fördern.** Auf der Schiene, aber auch bei der Binnenschifffahrt hat der Kombinierte Verkehr das größte Wachstumspotenzial. Die im Bundesverkehrsministerium angesiedelte Förderung für den Kombinierten Verkehr ist mit jährlich 90 Millionen Euro bereits ein erfolgreiches Unterstützungsinstrument für Suprastrukturen. Die KV-Förderung sollte in der kommenden Wahlperiode ausfinanziert fortgeschrieben werden. Zur weiteren Förderung des Verkehrsträgerwechsels sollte auch die auf den KV begrenzte Ausnahme, nach der Lkw, die im Vor- und Nachlauf zum nächstgelegenen geeigneten Containerterminal eingesetzt werden, ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen ausweisen dürfen, auf den multimodalen Transport ausgeweitet werden. Dadurch entstünden Anreize, auch nicht-containerisierte Ladungen in Schiene-Wasserstraße-Straße-Lieferketten zu transportieren. Vor- und Nachlaufverkehre per Lkw sollten außerdem vollständig von der Mautpflicht befreit werden. Auch dies würde zusätzliche Impulse für eine verstärkte Nutzung der CO2-ärmeren Schienen- und Wasserwege liefern.