

Pressemitteilung

DSLVL kommentiert Kabinettsbeschluss zum Klima- und Transformationsfonds

Logistik finanziert Klimaschatzkiste der Bundesregierung

Berlin, 10. August 2023. Zum gestern, 9. August 2023, vom Bundeskabinett verabschiedeten Wirtschafts- und Finanzplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF) nimmt der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik kritisch Stellung. Mit dem Sondervermögen will die Bundesregierung für die Dekarbonisierung der Industrie, die energetischen Gebäudesanierung sowie den Ausbau der Erneuerbaren Energien, der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur im Zeitraum von 2024 bis 2027 insgesamt 211,8 Milliarden Euro bereitstellen.

Für 2024 sind Ausgaben in Höhe von insgesamt 57,6 Milliarden Euro geplant, annähernd 22 Milliarden Euro mehr als 2023. Allerdings sind die wenigsten Planansätze mit konkreten Verpflichtungsermächtigungen hinterlegt. Mit 2,2 Milliarden Euro soll der Aufbau alternativer Tank- und Ladeinfrastrukturen für Pkw und Lkw im Jahr 2024 subventioniert werden, 624 Millionen Euro sind als Zuschüsse für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben vorgesehen. „Ein Anstieg des Fördervolumens ist zu begrüßen, gleichwohl werden die Beträge dem tatsächlichen hohen Finanzierungsbedarf der Logistikbranche nicht gerecht. Zusätzliche Mittel für die Beschleunigung der Antriebswende im Straßengüterverkehr könnten ohne Probleme aus den geplanten Mautzusatzeneinnahmen in Höhe von jährlich sieben Milliarden Euro bereitgestellt werden“, bemerkt DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. „Allerdings, solange die Strukturen des Förderprogramms klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) praxisfremd bleiben und die Bewilligungsverfahren für Förderanträge schleppend verlaufen, würden auch zusätzliche Mittel den Austausch der Lkw-Flotten nicht beschleunigen.“

Pressekontakt:

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-0
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

Der KTF soll sich unter anderem aus eigenen Erlösen finanzieren. Für 2024 sind Einnahmen in Höhe von 19 Milliarden Euro geplant, davon 10,9 Milliarden Euro aus der im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) geregelten nationalen CO₂-Bepreisung des Verkehrs- und Gebäudesektors. „Die konstant steigenden BEHG-Einnahmeerwartungen von heute 8,6 Milliarden auf 10,9 Milliarden Euro im kommenden Jahr auf bis zu 21,8 Milliarden Euro im Jahr 2027

zeigen, dass sich die Bundesregierung an ihre Koalitionszusage, den Logistiksektor von einer CO₂-Mehrfachbepreisung zu entlasten, endgültig nicht mehr gebunden fühlt“, kritisiert Huster. Im Gegenteil: „Statt, wie vom DSLV gefordert, den BEHG-Preis für eine Tonne CO₂ zumindest auf dem Niveau von 2022 einzufrieren, ist jetzt ein Anstieg von 30 auf 40 Euro im Visier der Ampel.“ Damit wird sich der CO₂-Preis für den Straßentransport bereits im Jahr 2024 über die Lkw-Maut und beim Tanken sprunghaft auf bis zu 240 Euro aufsummieren. Huster: „Der Ausbau der Energienetze und der Ladeinfrastruktur – beides Voraussetzungen für eine abgabenfreie Elektromobilität – sind längst noch nicht geschaffen. Bis zum Ende dieser Dekade zahlt der Straßengüterverkehr deshalb gleich zweimal in die Klimaschatzkiste der Bundesregierung ein und finanziert damit auch mobilitätsferne Investitionen – ohne ausreichenden Return-on-Investment.“

Für die Bildung CO₂-freier Lieferketten braucht die Logistik auch leistungsfähige Alternativen zur Straße. Bis 2027 sind für die Schiene durchschnittlich 3,25 Milliarden Euro jährlich aus dem KTF vorgesehen – zusätzlich zu dem noch nicht verbindlich quantifizierten und beschlossenen Anteil an den Einnahmen aus dem CO₂-Mautaufschlag. Huster: „Grundsätzlich wäre die alleinige Finanzierung der Schieneninfrastruktur über ein überjähriges Sondervermögen sachgerechter als hierfür Einnahmen aus der Lkw-Maut zu verwenden, die dann wiederum der Straße zur Finanzierung klimaschutzrelevanter Projekte entzogen werden. Der Beitrag zur Deckung des 45 Milliarden Euro schweren Investitionsbedarfs der Deutschen Bahn hätte deshalb steuerfinanziert und deutlich höher ausfallen müssen.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV 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.