

## Pressemitteilung

---

### **Energiewende bleibt Grundvoraussetzung für den emissionsfreien Verkehr der Zukunft**

### Nationaler Emissionshandel für Straßengüterfernverkehr und Binnenschifffahrt ist zu überdenken

**Berlin, 27. November 2019. Aus Anlass der anstehenden Plenardebatte zum Klimaschutzgesetz (KSG) und zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) im Bundesrat am 29. November 2019 hat der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. seine Stellungnahme zum Klimaschutzpaket der Bundesregierung erneuert. In Preisen für CO<sub>2</sub>-Zertifikate sieht der DSLV zwar einen marktwirtschaftlichen und deshalb grundsätzlich wirkungsvollen Hebel, um Emissionsrechte zu verknappen, doch müssen die international vereinbarten Klimaschutzziele wettbewerbsneutral mit Hilfe internationaler Instrumente erreicht werden.**

Es ist deshalb falsch, dass der politische Handlungsdruck jetzt in einem nationalen Emissionshandelssystem (nEHS) münden soll, das einseitig deutsche Gütertransportunternehmen belastet. Anstatt sich angesichts drohender EU-Sanktionen bei Zielverfehlungen zu einem nationalen Emissionshandel drängen zu lassen, hätte Deutschland seine Kräfte auf die Ausweitung des etablierten europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS) auch auf den Verkehrssektor konzentrieren sollen. Dies muss schnellstmöglich in Brüssel nachgeholt werden. DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster fordert: „Die Einführung eines nEHS für den schweren Straßengüterfernverkehr und auch für die Binnenschifffahrt ist schon deshalb zu überdenken, weil es heute keine technischen Alternativen gibt, mit denen diese Verkehrsträger zu Verbesserung der Klimabilanz beitragen könnten.“

Vor allem dem Straßengüterverkehr drohen zukünftig deutliche höhere Abgaben nicht nur durch das nEHS, sondern auch durch Preiszuschläge auf eine CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut. Die durch die Dreifachbelastung der Logistik (nEHS plus CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut plus CO<sub>2</sub>-Zuschlag) entstehenden höheren Staatseinnahmen müssen unter anderem im Wege einer Investitionsförderung für die Logistikbranche zurückfließen. „Rechtliche Vorbehalte kann es hier nicht geben, denn eine CO<sub>2</sub>-Steuer, die eine Zweckbindung ausgeschlossen hätte, hat sich politisch zum Glück nicht durchgesetzt“, so Huster.

#### **Pressekontakt:**

Markus Wolters  
Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12  
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88  
E-Mail: [MWolters@dslv.spediteure.de](mailto:MWolters@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org)  
[twitter.com/DSLVL\\_Berlin](https://twitter.com/DSLVL_Berlin)

„Die Wirksamkeit einer Förderung insbesondere für die Anschaffung emissionsarmer Lkw wird aber nicht allein vom Umfang der finanziellen Zuwendungen abhängen, sondern auch von der technischen Entwicklungskompetenz und der Investitionsbereitschaft sowohl der Nutzfahrzeughersteller als auch der Energieanbieter in Deutschland. Das Gelingen der Energiewende bleibt Grundvoraussetzung für einen emissionsfreien Verkehr der Zukunft.“

Eine höhere, CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut, deren Übereinstimmung mit EU-Recht ja erst 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 Aufladeinfrastruktur für alternative Energieformen entstanden ist und die Schiene und das Binnenschiff die angestrebten Güterverlagerungsmengen auch qualitativ und kapazitätsmäßig auffangen können. Beide Verkehrsträger und der Kombinierte Verkehr müssen deshalb dringend mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt modernisiert und ausgebaut werden. Huster: „Richtigerweise werden die Maßnahmenpakete der Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt durch das Klimaschutzprogramm verstärkt.“

Wenn eine CO<sub>2</sub>-basierte Wegekostenfinanzierung letztlich das Mittel der Wahl zur Emissionsreduzierung im Verkehrssektor ist, darf sie sich nicht einseitig auf den Lkw ausrichten, sondern muss auch den hochemittierenden Individualverkehr erfassen. Einnahmen aus einer Straßenmaut müssen in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf auch weiterhin zum Erhalt der Straßeninfrastruktur und damit auch zur Verbesserung des ökologisch relevanten Verkehrsflusses verbleiben, fordert der DSLV.

*[Link: Stellungnahme des DSLV 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 \(BEHG\)](#)*

**Der DSLV** vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLV repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit über 600.000 Beschäftigten.