



## Stellungnahme

---

### zum Entwurf eines Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) und des begleitenden Klimaschutzprogramms 2030

#### Kurzzusammenfassung / BGL-Bewertung auf einen Blick

Der BGL begrüßt den Entwurf des Klimaschutzgesetzes und die Eckpunkte des dazugehörigen Klimaschutzprogramms 2030 in weiten Teilen. Er erkennt insbesondere die Notwendigkeit zur Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Sektor Verkehr als Lenkungs- und Investitionsinstrument für mehr Klimaschutz an. Zur nachhaltigen Ausgestaltung sind jedoch folgende Rahmenbedingungen zwingend zu beachten:

- Klimaschutz muss wettbewerbsneutral erfolgen.
- Nationaler Emissionshandel wirkt nicht wettbewerbsneutral! Die laut Mautstatistik über 40% ausländischen Lkw werden davon NICHT erfasst. In der Folge gehen Marktanteile deutscher Transportunternehmer vor allem nach Mittel- und Osteuropa verloren und es entstünde sogar ein negativer Klimaeffekt.
- Alternativvorschlag des BGL: Keine doppelte CO<sub>2</sub>-Bepreisung für den Lkw (Emissionshandel plus CO<sub>2</sub>-Maut), sondern Ausnahme des Lkw-Verkehrs vom nationalen Emissionshandel über das Instrument Gewerbediesel und vorzeitige (2021) schrittweise Einführung eines CO<sub>2</sub>-Aufschlags auf die Lkw-Maut.
- Zweckgebundene Reinvestition von Klimaabgaben in alternative Antriebstechnologien.
- Schaffung eines Investitionshochlaufs Schiene parallel zur Straße, ohne die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen und den Finanzierungskreislauf Straße zu öffnen; Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Schiene; Stärkere Verzahnung von Straße und Schiene.

Frankfurt am Main, den 16. Oktober 2019

Der BGL bekennt sich ausdrücklich zu den ehrgeizigen Klimaschutzzielen und ist gewillt, aktiv zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor beizutragen. Er begrüßt daher den Entwurf des Klimaschutzgesetzes und die Eckpunkte des dazugehörigen Klimaschutzprogramms 2030 in weiten Teilen. Die nachfolgenden Punkte sind jedoch aus Sicht der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft dringend bei der Erreichung der Klimaschutzziele zu berücksichtigen:

## I. Allgemeine Hinweise

### • Klimaschutz wettbewerbsneutral umsetzen

Der Straßengüterverkehr in Deutschland ist aufgrund der Liberalisierung des Binnenmarktes durch einen Anteil gebietsfremder Lkw von über 40% geprägt (gemessen an den Mautkilometern, vgl. Grafik). Alle Klimaschutzmaßnahmen, die den Straßengüterverkehr betreffen, müssen daher zwingend wettbewerbsneutral ausgestaltet sein und inländische wie ausländische Lkw gleichermaßen erfassen.

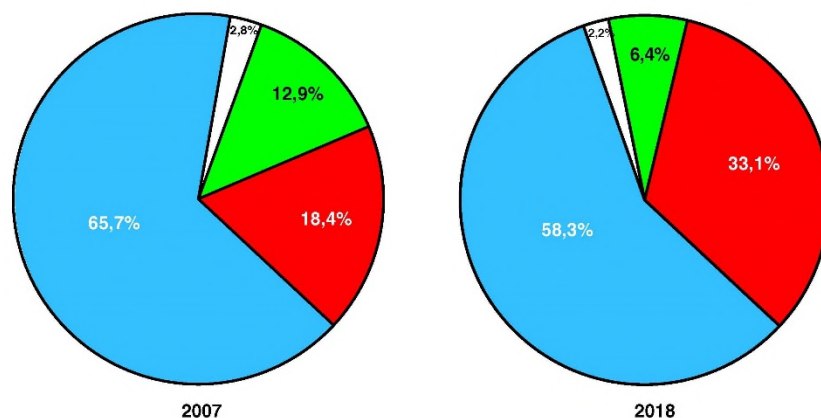


Informationen zur LKW-Maut



Anteile an den Mautkilometern in Deutschland 2007 und 2018  
nach Herkunftsregion der Lkw

■ Deutschland ■ Nicht-EU ■ EU-15 ohne D ■ EU-Länder mit Beitritt ab 2004



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und Berechnungen des BGL

### • Tank-to-Wheel vs. Well-to-Wheel / Vorkette berücksichtigen

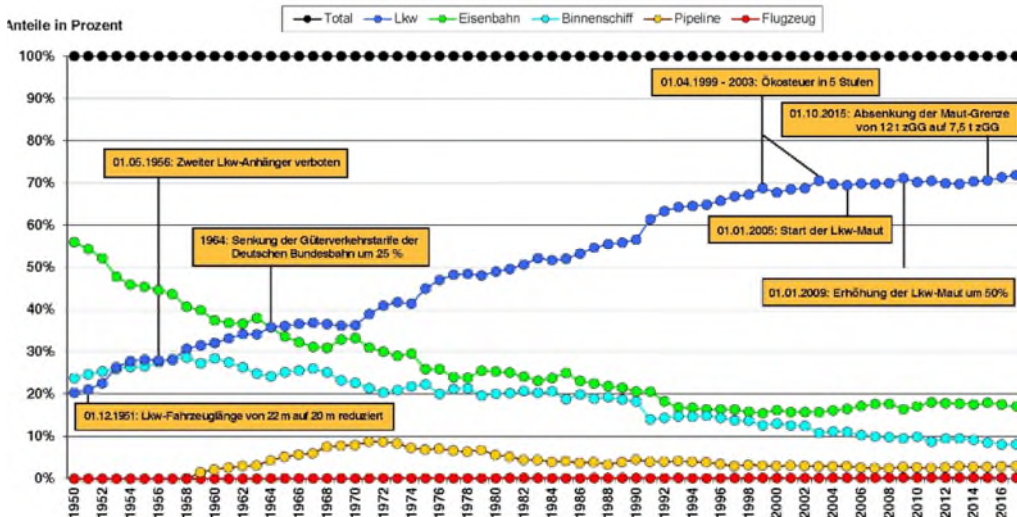
Die Bewertung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor erfolgt bislang ausschließlich auf Grundlage der Tank-to-Wheel-Betrachtung, d.h. ohne Berücksichtigung der energetischen Vorkette. Infolge dessen werden z.B. alle strombasierten Antriebskonzepte per se als klimaneutral eingestuft. Die globalen Klimaschutzziele können aber nur erreicht werden, wenn der im Verkehrssektor eingesetzte Strom auch tatsächlich zu 100% treibhausgasneutral erzeugt und seiner Zweckbestimmung beim Verbraucher zugeführt wird.

### • Zweckgebundene Reinvestition von Klimaabgaben in Klimaschutzmaßnahmen

Der Güterverkehr wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter stark zunehmen. Er wird sich nach den Erfahrungen der Vergangenheit auch nicht durch eine reine Verteuerung der Transporte aufhalten lassen. Alle verkehrspolitischen

Lenkungsmaßnahmen der Vergangenheit, die nicht mit Anreizprogrammen für Alternativen verbunden wurden, sind wirkungslos geblieben (siehe Grafik).

### Modal-Split im Güterverkehr 1950 - 2017 nach Tonnenkilometern unter Berücksichtigung verkehrspolitischer Lenkungsmaßnahmen



Quellen: DIW, Berlin; ITP+Raff Ratzberger, München; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg; TCI Röhling, Waldkirch; SSP Consult, Stuttgart und Berechnungen des BGL.

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, braucht es daher zum einen marktfähige Alternativen zum Diesel-Lkw und zum anderen eine zweckgebundene Reinvestition der Klimaschutzabgaben in alternative Antriebstechnologien.

## II. Besondere Hinweise zu den Einzelmaßnahmen

- CO<sub>2</sub>-Bepreisung

Der BGL erkennt die Notwendigkeit einer CO<sub>2</sub>-bezogenen Lenkungsabgabe an. Er rät jedoch aufgrund der fehlenden Wettbewerbsneutralität für den Straßengüterverkehr dringend davon ab, diese Abgabe über die geplante Einführung eines nationalen Emissionshandels zu regeln. Dies würde angesichts der oben dargestellten Marktsituation allein die deutschen Transport- und Logistikunternehmen treffen, wohingegen die über 40% ausländischen Lkw bei den Reichweiten moderner Lastkraftwagen von über 1.000 km sehr wahrscheinlich im preiswerteren Ausland betankt würden. In der Folge gingen Marktanteile vor allem nach Mittel- und Osteuropa verloren und es entstünde sogar ein negativer Klimaeffekt.

Der BGL plädiert daher bis zur Einführung eines wettbewerbsneutralen europäischen Emissionshandels dafür, die CO<sub>2</sub>-Abgabe ausschließlich über die CO<sub>2</sub>-Maut zu regeln. Im Klimaschutzprogramm ist die Einführung der CO<sub>2</sub>-Maut ab 2023 vorgesehen. Der BGL regt an, den Straßengüterverkehr mithilfe eines Gewerbediesels vom nationalen Emissionshandel auszunehmen und die CO<sub>2</sub>-Abgabe bereits mit dem Start des nationalen Emissionshandels über die Lkw-

**Maut anzulasten. Andernfalls bestünde die Gefahr einer doppelten Anlastung der CO<sub>2</sub>-Abgabe für die deutsche Transportlogistik.**

Konkret:

- **Ausnahme des Straßengüterverkehrs vom nationalen Emissionshandel durch Gewerbedieseleinführung**

Die Doppelbelastung des deutschen Gewerbes kann vermieden werden, indem der aus dem nationalen Emissionshandel resultierende CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf den Kraftstoff für Lkw nicht zu entrichten ist. Eine (vielfach bereits vorhandene) eigene Zapfsäule / eigene Abrechnung für Lkw ermöglicht diese preisliche Differenzierung (Gewerbediesel), die bereits aus anderen Mitgliedstaaten bekannt ist.

- **Vorzeitige Einführung der CO<sub>2</sub>-Maut für Lkw**

Stattdessen könnte über die Lkw-Maut noch vor einer Revision der Eurovignetten-Richtlinie der CO<sub>2</sub>-Preis angelastet werden. Um nicht in Widerspruch mit der Eurovignetten-Richtlinie zu geraten, dürfte die Abgabe zwar nicht als CO<sub>2</sub>-basierte Maut eingestuft werden. Die Maut könnte aber als Instrumentenvehikel genutzt werden, das den CO<sub>2</sub>-Preis außerhalb des Mautkreislaufes umsetzt. Ähnlich wie Steuern über verschiedene Wege eingezogen werden, könnte der Mautbetreiber Toll Collect die CO<sub>2</sub>-Abgabe über die Maut einziehen.

- Entwicklung strombasierter Kraftstoffe

Der BGL begrüßt die Entwicklung strombasierter Kraftstoffe und teilt die Einschätzung, dass diese eine zunehmende Rolle spielen werden. Er weist jedoch darauf hin, dass unter dem Terminus nicht nur PtX-Kraftstoffe, sondern auch Wasserstoff für den Einsatz in Verbrennungsmotoren verstanden werden muss. Das Klimaschutzprogramm geht bisher davon aus, dass Wasserstoff allein in der Brennstoffzellentechnologie Anwendung finden soll, was aus Sicht des BGL nicht dem Ansatz der Technologieoffenheit gerecht wird. Der BGL regt daher an, dies im Rahmen der nationalen Wasserstoffstrategie entsprechend zu berücksichtigen.

- Stärkere Vernetzung Straße / Schiene

Der BGL erkennt die dringende Notwendigkeit an, Verkehre dort, wo es sich darstellen lässt, von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Um dieses seit Jahrzehnten propagierte Ziel erreichen zu können, müssen folgende Punkte umgesetzt werden:

- **Investitionshochlauf Schiene / Beibehaltung des Finanzierungskreislaufs Straße:** Der BGL spricht sich für die Schaffung eines Investitionshochlaufs Schiene aus, der den Investitionshochlauf Straße ergänzt. Dabei dürfen die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt, d.h. der Finanzierungskreislauf Straße darf nicht infrage gestellt werden.
- **Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit erhöhen:** Hauptforderung von Transport- und Logistikunternehmen ist die Pünktlichkeit, denn im Falle verspäteter Lieferung drohen hohe Konventionalstrafen vonseiten der Auftraggeber aus



der Industrie. Das Produkt Bahn muss besser, d.h. zuvorderst zuverlässiger und damit sicher planbar werden.

- **Verständnis bei der Bahn für Transportwirtschaft schaffen / integrierte Angebote erstellen:** Aktuell fehlt aufseiten der Schiene vielfach das Verständnis für die Abläufe im Straßengüterverkehr und umgekehrt. Dieses Verständnis muss geschaffen werden, u.a. auch im Rahmen der Personalpolitik, damit künftig vonseiten der Schiene integrierte Angebote an die verladende Industrie erstellt werden können. Ziel müssen Gesamttransportpakete sein, bei denen der Vorlauf auf der Straße, Hauptlauf auf der Schiene, Nachlauf wieder auf der Straße abgebildet wird.
- **Bessere Vermarktung des Produkts Schiene / des integrierten Angebots:** Die Gesamttransportpakete müssen attraktiv vermarktet und proaktiv der verladenden Industrie angeboten werden, idealerweise mit ausgewiesenem CO<sub>2</sub>-Vorteil.
- **railway.tools voranbringen:** Der BGL hat gemeinsam mit DB Cargo und der Allianz pro Schiene ein digitales Instrument (railway.tools) weiterentwickelt, das die Verknüpfung von Vor-, Haupt- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr digital abbildet. Dieses Tool muss dringend vom Bund gefördert und schnellstmöglich zu einer Buchungsplattform weiterentwickelt werden, um Transportunternehmer und Eisenbahnverkehrsunternehmen besser und schneller zu vernetzen.