

Pressemitteilung vom 03.12.2014: Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

## **Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung**

Zielvorgaben vom grünen Tisch, Betroffene nicht beteiligt

### **BGL, Frankfurt am Main, 03.12.2014:**

Das heute vorgestellte Klimaschutzprogramm der Bundesregierung setzt ehrgeizige und zum Teil teure Sonderziele für den Klimaschutz der Bundesrepublik Deutschland. So sollen bis 2020 über die europäische Zielmarke hinaus statt 30 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen 40 Prozent eingespart werden. Die dafür vorgestellten Maßnahmen sind am grünen Tisch, ohne die Anhörung der Beteiligten und der Verbände entstanden.

Die für den Verkehr vorgesehenen Klimaschutzmaßnahmen, die eine Einsparung von 10 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> bis 2020 vorsehen, geben dafür ein augenfälliges Beispiel. So würde beispielsweise der vorgeschlagene Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen im Güterverkehr nach Angaben der Herstellerindustrie zu Vermeidungskosten in Höhe von 1.200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> führen. Angesichts der Wettbewerbsverhältnisse, die dadurch bestimmt sind, dass 40 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen durch Gebietsfremde teils im Dumpingwettbewerb erbracht werden, ist eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs in einer derartigen Größenordnung im Alleingang nicht realistisch. Außerdem muss sich die Bundesregierung die Frage nach der Effizienz ihrer Klimaziele stellen. So lange eine Tonne CO<sub>2</sub> im globalen Maßstab mit „externen Kosten“ zwischen 50 und 150 Euro bewertet wird, ist die Ausgabe von 1.200 Euro pro Tonne vermiedenem CO<sub>2</sub> weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Die Reparatur der Klimaschäden bzw. deren Vermeidung käme um ein Vielfaches teurer als der zugrundeliegende Schaden. Ähnliche Effizienzbetrachtungen gelten auch für den Einsatz von Lastenfahrrädern im städtischen Güterverkehr. Die Produktivität im Güterverkehr beim Einsatz von Lastenfahrrädern ist vorhersehbar nicht mit einem Mindestlohn von 8,50 Euro vereinbar. Zudem muss daran

gezweifelt werden, ob über die „letzte Meile“ tatsächlich CO<sub>2</sub>-Ersparnisse im gewünschten Ausmaß auftreten können.

Vermisst hat der BGL am Programm der Bundesregierung die Hebung von einfachen und kostenneutral umsetzbaren CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzialen. So könnte beispielsweise die bessere Abstimmung der Fahrzeuglängenmaße auf gängige Behältersysteme im Kontinental- und Seeverkehr aus dem Stand heraus 15 Prozent CO<sub>2</sub> bei sogenannten „Volumengütern“ sparen. Der Lang-Lkw, der sich bisher im Feldversuch und auch in anderen europäischen Ländern als verkehrssicher und umwelteffizient erwiesen hat, ist ebenfalls nicht berücksichtigt. Bedauerlich empfindet der BGL weiterhin, dass das Klimaschutzprojekt des Umweltministeriums, Elektrotraktion im Güterverkehr (ENUBA), nicht einmal Erwähnung findet.

Das Transportlogistikgewerbe bekennt sich zu Klimaschutzmaßnahmen und ist bereit, den Mitteleinsatz für ökonomisch tragfähige und ökologisch relevante Klimaschutzbeiträge zu leisten. Diese Bereitschaft setzt jedoch voraus, dass die Politik zunächst ökonomisch und ökologisch hoch effiziente Klimaschutzmaßnahmen für den Güterverkehr in der Praxis als erstes umsetzt. Für teure Prestigevorreiterrollen gibt es dagegen keinen ökonomischen Spielraum. „Angesichts der nicht nachhaltig finanzierten Zukunftsinvestitionen für Bildung, Kinderbetreuung und Infrastruktur sowie der ständig wachsenden Kosten einer alternden Gesellschaft muss sorgfältig mit den in Deutschland erwirtschafteten Finanzressourcen umgegangen werden. Schließlich gilt die einfache Erkenntnis: Jeder Euro, der in Klimaschutz investiert wird, kann für andere, ebenfalls gesellschaftspolitische Zwecke nicht mehr Verwendung finden. Im Dialog mit Praktikern und nicht allein vom grünen Tisch sollte deshalb nach bezahlbaren Wegen für mehr Klimaschutz ideologiefrei und zukunftsorientiert gesucht werden“, meint Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des BGL.