



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.



Gemeinsame Pressemitteilung

BGL, BWVL und T&E fordern: Straßengüterverkehr muss Teil der Wachstumsinitiative sein

Berlin, Bonn, Frankfurt a. Main, 17.07.2024 – Die [Wachstumsinitiative der Bundesregierung](#) soll heute gemeinsam mit dem Haushalt 2025 im Kabinett beschlossen werden. Im Vorfeld betonen der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., sowie der BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V. gemeinsam mit dem Umweltverband Transport & Environment (T&E), dass die Ampel-Koalition zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor dringend auch den Straßengüterverkehr berücksichtigen muss. Das vorab [veröffentlichte Eckpunktepapier zur Wachstumsinitiative](#) lasse nicht den nötigen Anschub erkennen, den der Sektor benötige, um die Klimaziele im Bereich Verkehr zu erreichen, so die drei Verbände.

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt sagt: *“Wenn die Bundesregierung Klimaschutz ernst meint, muss sie die Milliarden Mehreinnahmen zwingend in den klimafreundlichen Straßengüterverkehr reinvestieren. Ohne echte staatliche Zuschüsse in die Fahrzeuganschaffung und in den Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur können die mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen den Transformationsprozess bis 2030 nicht stemmen.”*

BWVL-Hauptgeschäftsführer Markus Olligschläger ergänzt: *“Die Antriebswende muss für alle Beteiligten am Prozess umsetzbar, das heißt bezahlbar sein, wenn massive Einschnitte in die Struktur der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft vermieden werden sollen. Erforderlich sind deshalb Sonderabschreibungsmöglichkeiten sowie eine degressive wie auch breitenwirksame Förderung von Fahrzeugpreisen, die sich im Wettbewerb austarieren.”*

Kim Kohlmeyer, Bereichsleiterin Nutzfahrzeuge bei T&E Deutschland, ergänzt: *“Der Straßengüterverkehr ist absolut entscheidend, damit der Verkehrssektor seine Klimaziele erreicht. Die Branche hat das Potential, europaweit zum Vorbild zu werden, doch damit ihre Transformation schnell gelingt, müssen die gesetzlichen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen passen. Dafür muss die Bundesregierung anerkennen, dass die Logistikbranche jetzt zu einem Sektor stromintensiver Unternehmen wird. Das bedarf Investitionen in die Ladeinfrastruktur – und bezahlbaren Strom.”*

Die Dekarbonisierung des Sektors ist mit vielfältigen Prozessanstrengungen und hohen Investitionsrisiken verbunden. Derzeit werden 85 Prozent des Güterverkehrsaufkommens in

Deutschland von Lkw auf der Straße erbracht. Daher fordern die Verbände Unterstützung bei der Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs durch folgende Anpassungen der Wachstumsinitiative:

1. Strompreispaket für den Logistiksektor: Der Strombedarf des Sektors wird durch die Elektrifizierung erheblich ansteigen, wodurch Logistikunternehmen zu stromintensiven Betrieben werden. Daher muss langfristig der Anwendungsbereich für die Strompreiskompensation auf den Logistiksektor ausgeweitet werden. Kurz- und mittelfristig muss der Sektor in alle politischen Überlegungen für einen wettbewerbsfähigen Industriestrompreis einbezogen werden, um den Unternehmen Planungssicherheit zu bieten. Zusätzlich wird eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die dezentrale Energieproduktion benötigt.

2. Erweiterung und Attraktivitätssteigerung bestehender KfW-Programme für Nutzfahrzeuge: Die bestehenden Investitionskredite sind ein Anfang, reichen aber nicht aus. Diese Programme müssen ausgeweitet und attraktiver gestaltet werden, um echte wirtschaftliche Anreize für die Anschaffung von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeugen sowie die notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur zu schaffen. Eine entscheidende Maßnahme wäre die Übernahme der Kreditsicherheiten durch den Bund, um die finanzielle Hemmschwelle für Unternehmen zu senken und die Transformation zur nachhaltigen Mobilität zu beschleunigen.

3. Förderungen und Zuschüsse: Die Initiative von Sonderabschreibungen zur Förderung der Anschaffung strombasierter Flotten begrüßen wir, sie ist für schwere Nutzfahrzeuge jedoch nicht konkret und umfassend genug. Besonders die Förderung zum Ausbau der Depotladeinfrastruktur sowie zur Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge müssen verstärkt bzw. reaktiviert werden. Die initialen Mehrinvestitionen der Unternehmen in diese Transformation sind erheblich. Sie müssen durch staatliche Förderungen und Zuschüsse unterstützt werden.

Anmerkungen für die Redaktion:

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Der BGL ist der Spitzenverband für Straßengüterverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland mit Sitz in Frankfurt am Main. Er vertritt seit 1947 die berufsständischen Interessen von aktuell rund 7.000 in seinen Landesverbänden organisierten Unternehmen. Diese betätigen sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung. Die Branche erwirtschaftet mit ihren rund 650.000 Beschäftigten knapp 40 Mrd. Euro Umsatz pro Jahr.

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V.

Der BWVL repräsentiert seit 1955 als Bundesverband Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik. Die dem BWVL in direkter Mitgliedschaft verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen

heterogen und in einer Vielzahl von Branchen tätig. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive in der Eigenlogistik und als Verlader. Allein der Werkverkehr, also die Eigenlogistik, den der BWVL vertritt, umfasst neben Spediteuren und reinen Transportunternehmen 49,4 % aller transportierenden Unternehmen in Deutschland.

Transport & Environment (T&E)

Transport & Environment (T&E) ist Europas Dachverband für nachhaltigen Verkehr und Energie. Unsere Aufgabe ist es, zu forschen, zu debattieren und Handlungsempfehlungen für die Politik auf Basis der verfügbaren Fakten zu geben. Unsere Mitglieder sind 59 Umwelt-NGOs aus 24 europäischen Ländern. Gemeinsam repräsentieren wir mehr als 3,5 Millionen Menschen. Seit 1990 gestalten wir von Brüssel aus europäische Umweltgesetze mit. Seit 2020 sind wir mit einem eigenen Büro in Berlin vertreten.