



## Stellungnahme

---

### Öffentliche Anhörung zur Güterverkehrs- und Logistikbranche

**Anhörungsgegenstand:** Antrag der Fraktion der CDU/CSU – „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“

#### Zusammenfassung:

- Der BGL begrüßt den Antrag von CDU/CSU ausdrücklich als wichtiges Signal zur Bedeutung der Logistikwirtschaft in Deutschland sowie als Hinweis auf die Herausforderungen der Branche, die dringendst angegangen werden müssen!
- Der BGL begrüßt zugleich die persönliche Stellungnahme der zuständigen Berichterstatter der Regierungskoalition, der Abgeordneten Udo Schiefner, Matthias Gastel und Christian Sauter zur Öffentlichen Anhörung!
- Der BGL drückt seine Hoffnung aus, dass diese Initiativen vom Deutschen Bundestag beschlossen werden und daraus zügig ein entsprechendes Regierungshandeln erwächst, um die Rahmenbedingungen für die Branche zukunftssicher zu gestalten.
- Der BGL regt hierzu konkret an:
  - Bekämpfung des Fahrermangels insb. durch Verbesserung der Arbeitsbedingungen, entschlossenen Bürokratieabbau v.a. im Führerschein- und BKF-Qualifikationsrecht sowie leichtere Fachkräftezuwanderung
  - Infrastrukturprobleme und v.a. Lkw-Stellplatzproblem lösen
  - Rahmenbedingungen zur Optimierung logistischer Abläufe verbessern
  - Planungssicherheit beim Klimaschutz sicherstellen insb. durch verlässliche Politik, einen verlässlichen Fahrplan, zügigen Aufbau alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur sowie Verlässlichkeit und Planbarkeit bei Förderprogrammen
  - Planungssichere Lkw-Mautreform, die (wie zugesagt) die doppelte Anlastung des CO<sub>2</sub>-Preises über die Zapfsäule plus eine CO<sub>2</sub>-Maut vermeidet sowie darüber hinaus der Marktverfügbarkeit von Elektro- und Wasserstoff-Lkw und der Verfügbarkeit einer entsprechenden Tank- und Ladeinfrastruktur durch Festschreibung eines Stufenmodells bei der CO<sub>2</sub>-Mauteinführung Rechnung trägt.

Frankfurt am Main, den 27. März 2023



## Vorbemerkung

Der BGL begrüßt den Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“ ausdrücklich. Er ist zum einen ein wichtiges Signal an die überwiegend mittelständisch geprägte Transport- und Logistikwirtschaft in Deutschland, die dort beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und allen voran das Lkw-Fahrpersonal, das jeden Tag auf der Straße für die Versorgungssicherheit in unserem Land seinen Dienst leistet. Der Antrag ist aber darüber hinaus auch wichtig mit Blick auf die darin konkret benannten Herausforderungen der Branche, die dringend angegangen werden müssen.

Der BGL begrüßt zugleich die persönliche Stellungnahme der zuständigen Berichterstatter der SPD-Fraktion, Udo Schiefner, MdB, der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Matthias Gastel, MdB und der FDP-Fraktion, Christian Sauter, MdB, zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses.

Der BGL drückt seine Hoffnung aus, dass die genannten Initiativen und die darin formulierten Aufforderungen an die Bundesregierung vom Plenum des Deutschen Bundestages beschlossen werden, damit daraus zügig ein entsprechendes Regierungshandeln erwächst. Dieses ist dringend notwendig, um sowohl auf europäischer wie auch auf nationaler Ebene die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Branche zukunftssicher zu gestalten.

## Im Einzelnen

### 1. Runder Tisch Güterverkehr und Logistik

Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion ist datiert auf den 11. Oktober 2022 und steht unter dem seinerzeitig besorgniserregenden Eindruck der massiven Kostenexplosion bei den Energiepreisen. Diese hatten sich dramatisch auf die Existenz der mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen ausgewirkt. Einige Unternehmen mussten Insolvenz anmelden, andere haben Teile ihres Fuhrparks stillgelegt und damit Transportkapazitäten aus dem Markt genommen, was wiederum zu Engpässen in den Lieferketten geführt hat. Ein Runder Tisch Güterverkehr und Logistik unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, unter gleichzeitiger Beteiligung insbesondere des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, mit dem Ziel, konkrete Empfehlungen für die Bundesregierung zur Lösung der Herausforderungen in der Krise zu formulieren, wäre seinerzeit sehr hilfreich gewesen.

Der BGL regt mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen der Branche an, diesen Runden Tisch ungeachtet der verlorenen Zeit gleichwohl einzusetzen, um die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine funktionierende und zukunftsfähige Logistikwirtschaft in enger Abstimmung mit der Branche optimal umsetzen zu können. Gleichzeitig könnte mithilfe eines bereits eingerichteten Runden Tisches in weiteren Krisenfällen schneller agiert werden.

### 2. Fahrermangel

In Deutschland fehlen aktuell ca. 80.000 – 100.000 Berufskraftfahrer/-innen (BKF). Wenn Politik, Wirtschaft und Gesellschaft hier nicht endlich auf allen Ebenen gegensteuern, droht Deutschland in wenigen Jahren ein Versorgungskollaps. Der BGL hat dies bereits in den drei

Öffentlichen Anhörungen zum Thema Fahrermangel sowie im Rahmen des von der CDU/CSU-Fraktion initiierten Runden Tisches Fahrermangel mehrfach deutlich gemacht. In diesem Zusammenhang verweisen insbesondere auf die BGL-Stellungnahmen zu den Anhörungen unter den Ausschussdrucksachen Drs. 20(15)51-A, 20(15)79-A und 20(15)116-A. Der BGL begrüßt an dieser Stelle nochmals ausdrücklich, dass diese Anhörungen und Runden Tische stattgefunden haben. Sie waren sehr wichtig, um auf die gesamtgesellschaftliche Bedeutung des Fahrermangels aufmerksam zu machen, und haben die verschiedenen notwendigen Maßnahmen detailliert aufgezeigt. Jetzt muss endlich gehandelt und die aufgezeigten Maßnahmen von der Regierung umgesetzt werden.

Dazu gehören insbesondere:

#### **Arbeitsbedingungen verbessern durch:**

- Entschieden Bekämpfen von Sozialdumping und Fahrernomadentum, insb.:
  - Intensivierung und Digitalisierung der Kontrollen illegaler Praktiken.
  - Sicherstellen fairer Wettbewerbsbedingungen, d.h. vor allem gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort von BKF, die bei deutschen Unternehmen angestellt sind, im Vgl. zu BKF bei ausländischen Transportdienstleistern.
  - Kabinenverbot in Kleintransportern zur Verbringung der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten.
  - Anwendung der Kabotageregeln auf Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr.
- Zugang zu sanitären Anlagen und Sozialräumen an Be- und Entladestellen.
- Grundsätzliches Verbot der Be- und Entladung durch Fahrpersonal unter Ermöglichung sinnvoller Ausnahmen.
- EU-weit verbindliche Anforderungen an ein autarkes Fahrerhaus (insb. mit WC, Waschbecken, Bett und Standklimaanlage) sowie Förderung von Ausstattungskomponenten aus dem Campingbedarf für Lkw-Fahrerhäuser.
- Aufhebung der Lkw-Fahrverbote an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen.
- Einhaltung des Versprechens zur Mautharmonisierung sowie Aufstockung der Förderprogramme bei Erhöhung und Ausweitung der Lkw-Maut.

#### **Hürden-/ Bürokratieabbau entschlossen angehen durch:**

- Zügige Beseitigung der Hindernisse zum Einsatz ukrainischer BKF – nationale verwaltungsseitige Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1280 zur vorübergehenden Anerkennung von ukrainischen Führerscheinen und BKF-Qualifikationen, die bereits seit dem 27. Juli 2022 in Kraft ist.
- Reform/ Vereinfachung des Führerscheinrechts, insb.:
  - Digitalisierung der Fahrausbildung (digitaler Theorieunterricht als Regelfall).
  - Sehtest beim Optiker statt beim Augenarzt bei Führerscheinverlängerung.
  - Pkw-Führerschein (Klasse B) wieder auf Fahrzeuge bis 7,5 t zGM erweitern.

- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren für Klasse C/CE im Rahmen der BKF-Ausbildung.
- Beschleunigung und Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, insb. bei Verlängerung von Führerscheinen (hilfsweise Ausstellung vorübergehender Dokumente).
- Evaluation der jüngsten Änderung der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), wonach nun nicht mehr im Rahmen der arbeitsmedizinischen Untersuchung beurteilt werden kann, ob eine Kraftfahreignung vorliegt / eine fachärztliche Zusatzuntersuchung erforderlich ist, sondern die Fahrerlaubnisbehörde diese Bewertung (ohne die notwendige medizinische Expertise) vornimmt (Anlage 5 FeV). Hier besteht die Gefahr von erheblichen Verzögerungen im Verwaltungsverfahren.
- Reform/ Vereinfachung der BKF-Qualifikation, insb.:
  - Kritische Überprüfung der Angemessenheit der Anforderungen an die BKF-Qualifikation und das Qualifikationsniveau.
  - Keine verpflichtenden Weiterbildungsmaßnahmen für erfahrene BKF.
  - Vorübergehender Berufszugang (ohne Nachweis der Weiterbildungsmaßnahmen) für flexiblen Einsatz von Aushilfskräften, v.a. Rentnern/ Pensionären.
  - Digitalisierung in der Ausbildung und Weiterbildung.
  - Ausbildung und Prüfung in Fremdsprachen zulassen.
- Effizienzsteigerung / Nutzung von Synergien durch Zusammenlegung von Fahrausbildung und BKF-Ausbildung.
- Beschleunigung der Erteilung von A1-Bescheinigungen im Straßengüterverkehr.

#### **Fachkräftezuwanderung erleichtern durch:**

- Erleichterte Visaerteilung für Fahrpersonal aus Drittstaaten.
- Verhinderung des in die Leere Laufens von § 24a Beschäftigungsverordnung (BeschV) dadurch, dass bereits bei Einreise ein zu hohes Sprachniveau gefordert wird.
- Ergänzung der Regelung von § 24a BeschV, indem Führerscheinerwerb und BKF-Qualifikation in Drittstaaten nach deutschen / europäischen Standards ermöglicht wird, ggf. zunächst im Rahmen eines Pilotprojekts mit den Ländern des Balkans, der Ukraine und/oder Indien.
- Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten bei vergleichbarem Qualifikationsniveau (z.B. nach Standard der CEMT-Qualitätscharta).
- Führerscheinerwerb und BKF-Qualifikation in Deutschland auch für Personen mit Wohnsitz im EU-Ausland ermöglichen (d.h. Lockerung der Regelungen über den Ausbildungs- und Prüfungsort nach § 6 BKrFQG).
- Ausbildung und Prüfungen zur Berufskraftfahrerqualifizierung sowie ADR-Schulungen und Prüfungen in Fremdsprachen ermöglichen.
- Unbürokratische Umschreibung / Anerkennung von Lkw-Führerscheinen insb. aus der Ukraine, Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Türkei, Belarus und Ukraine durch Erweiterung der Anlage 11 FeV.

- EU-weite Harmonisierung derjenigen Drittstaaten, deren Führerscheinausbildung vergleichbar mit dem europäischen Niveau ist.
- Stärkere Förderung von Deutschkursen (inkl. fachspezifischer Kurse mit Logistikbezug).
- Ausnahmen im Aufenthaltsgesetz von der (deutlich über dem deutschen Mindestlohniveau liegenden) Mindestverdienstgrenze für BKF aus Drittstaaten, um eine Praxisrelevanz zu entfalten und eine Schlechterstellung von deutschen BKF zu vermeiden.

### **3. Funktionsfähigkeit des Güterverkehrs in Deutschland sicherstellen**

Die jüngst vorgestellte gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bis zum Jahr 2051 zeigt deutlich, dass der Lkw auch in Zukunft die Hauptlast des Güterverkehrs in Deutschland tragen wird. Die Lkw-Verkehrsleistung dürfte dabei von 2019 bis 2051 um 54 % zunehmen. Eine Entlastung durch die Schiene ist nur in begrenztem Maße zu erwarten, da u.a. bahnaffine Massengüter wie Kohle in der Folge klimapolitischer Entscheidungen marginalisiert werden und der vom Konsumenten-/innenverhalten getriebene Lkw-affine Onlinehandel weiterhin stark zunehmen wird.

Es besteht daher dringender Handlungsbedarf, um die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in Deutschland einschließlich der Großraum- und Schwertransporte zu verbessern, die Infrastruktur zu optimieren, insbesondere Stellplätze und Ladeinfrastruktur aus- und aufzubauen, das Miteinander der Verkehrsträger zu stärken und die Effizienz im Güterverkehr zu steigern. Hierzu sind insbesondere folgende Maßnahmen notwendig:

#### **Lkw-Stellplatzproblem lösen**

In Deutschland fehlen ca. 40.000 Lkw-Stellplätze, so dass viele BKF allabendlich vor dem Problem stehen, keinen freien Stellplatz zu finden, was zu überflüssigem unökologischen und unökonomischen Parkplatzsuchverkehr führt und einen erheblichen Stressfaktor für die BKF sowie ein Verkehrssicherheitsrisiko darstellt. Diese Situation droht sich zu verschärfen, wenn im Zuge des Ausbaus der dringend notwendigen öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Lkw in den nächsten Jahren die bereits heute schon zu geringen Flächenkapazitäten geteilt werden müssen.

Der BGL fordert daher:

- Beschleunigte Fortsetzung der Neu-, Um- und Ausbauaktivitäten für zusätzliche Lkw-Stellplätze an den BAB.
- Einschränkung der Klagemöglichkeiten gegen zusätzliche Lkw-Stellplätze.
- Schaffung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten abseits der BAB fördern, um den Verkehr zu entzerren.
- Innovative und intelligente Lösungen etablieren, um bestehende Parkflächen besser und effizienter nutzen zu können. Hierzu sind zum einen digitale Stellplatzbuchungen und Parkplatzerfassungssysteme über die Mobilithek des Bundes, ggf. i.V.m. Kolonnenparkmodellen, denkbar, aber auch moderne Parkraumbewirtschaftungssysteme, die eine extensive und missbräuchliche Nutzung der Stellplatzkapazitäten über den Zeitraum einer verkürzten Wochenruhezeit hinaus unattraktiv machen.

- Verbesserung der sanitären Situation, der Sicherheitssituation sowie der generellen Aufenthaltsqualität auf den Rastplätzen.
- Bereitstellung beheizter sanitärer Anlagen, die mehrmals täglich gereinigt werden – v.a. auch auf unbewirtschafteten Rastplätzen.
- Umzäuntes und gut ausgeleuchtetes Areal sowie regelmäßige Zeitfenster für Polizeipräsenz am Parkplatz.
- Leicht zugängliche Notrufsäule, Ansprechpartner der Autobahn GmbH zu Problemen / Störfällen an unbewirtschafteten Rastplätzen, Angabe zur nächsten DocStop-Anlaufstelle (für medizinische Notfälle / unterwegsversorgung), zum nächstgelegenen Krankenhaus / Apotheke.
- Kostenfreies WLAN zur Gewährleistung grundlegender Kommunikations- und Informationsbedürfnisse sowie Aufrechterhaltung sozialer Kontakte (Internetnutzung, Videotelefonate mit der Familie, Nutzung von Streamingdiensten, IP-TV).
- (Überdachte) Bänke und Tische zum Verweilen im Freien sowie Vorhalten geeigneter Behältnisse zur Entsorgung von Abfällen.

### **Rahmenbedingungen zur Optimierung logistischer Abläufe verbessern**

Logistische Abläufe sind stark limitiert durch ein umfassendes und sehr bürokratisches Regelwerk auf nationaler und europäischer Ebene, das vielfach ein optimales Funktionieren der Prozesse und ein optimales Miteinander der Verkehrsträger behindert. Gleichzeitig hat sich ein starkes Nebeneinander und zum Teil sogar Gegeneinander der einzelnen Verkehrsträger etabliert, das nur schwer aufzubrechen ist. Der BGL ist hier gemeinsam mit der Allianz pro Schiene vorangegangen, um insb. die Verkehrsträger Straße und Schiene stärker zu verzahnen. Mit dem Gemeinschaftsprojekt „Truck2Train“ sollen vor allem kleine und mittelständische Transportunternehmer über digitale KV-Einstiegsportale dazu bewegt werden, Transporte, die bislang ausschließlich über die Straße abgewickelt wurden, leichter auf die Schiene zu bringen.

Im Interesse eines besseren Miteinanders der Verkehrsträger und der Optimierung des Güterverkehrs insgesamt regt der BGL die nachfolgenden Maßnahmen an:

- Förderung eines Anschlussprojektes „Truck2Train II“ durch den Bund mit dem Ziel, die Umsetzung des Projektes im Praxisbetrieb zu begleiten, dessen internationale Anschlussfähigkeit herzustellen und zugleich im Schulterchluss der Vertreter von Straße und Schiene für die Bedeutung des Miteinanders der Verkehrsträger zu werben.
- Beendigung des Gegeneinanders der Verkehrsträger, bei dem ein Verkehrsträger zulasten eines anderen gezielt geschwächt wird, wie z.B. durch die Öffnung des Finanzierungskreislaufes Straße.
- Planungsbeschleunigung für den Erhalt, den Aus- und den Neubau aller Infrastrukturprojekte (Straße, insb. auch Lkw-Stellplätze und Brücken, Schiene, Wasserstraße und Stromnetze).
- Beauftragung einer wissenschaftlichen Studie unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), in welcher der Einfluss des Betriebs schwerer Nutzfahrzeuge in Abhängigkeit von Längen der Nutzfahrzeuge / Nutzfahrzeugkombinationen, Achsanzahl,

Achsabständen, Radständen, Achslast und zulässigem Gesamtgewicht auf die Infrastruktur untersucht und aufgezeigt wird, mit welcher Kombination Transporte im Straßengüterverkehr und im intermodalen Verkehr optimal und im Sinne der CO<sub>2</sub>-Effizienz durchgeführt werden könnten und sollten.

- Die seit langem überfällige Überarbeitung der Lang-Lkw-Ausnahmereverordnung auf den Weg bringen und in diesem Rahmen das Positivnetz um weitere Strecken ausweiten, den Betrieb des Lang-Lkw Typs 1 über den Dezember 2023 hinaus sicherstellen sowie eine ADR-Freigabe im Stückgutbereich ermöglichen.
- Die Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (GST), die dringend zur Umsetzung der Energiewende erforderlich sind, endlich und auf allen Ebenen beschleunigen. Hierzu muss zügig ein Runder Tisch GST eingerichtet werden unter Beteiligung der Politik, der Verwaltung, der Industrie und der Logistikwirtschaft.
- Den Einsatz von CB-Funkgeräten im Fahrzeug wieder bundesweit und dauerhaft ermöglichen, bis geeignete Freisprecheinrichtungen verfügbar sind.
- Ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich einleiten wegen Verstoßes gegen die EU-Grundfreiheiten durch das sektorale Fahrverbot, das Nachtfahrverbot sowie die Blockabfertigungen auf der Inntalautobahn in Tirol.

#### **4. Klimaschutz und Lkw-Mautreform**

Die im Klimaschutzgesetz der Bundesregierung für den Verkehrssektor verankerte Reduktion der Treibhausgasemissionen auf 85 Mio. Tonnen bis 2030 ist ohne Einsparungen im Straßengüterverkehr nicht zu erreichen, da dessen Anteil knapp ein Drittel des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Lkw, Busse) beträgt. Der Straßengüterverkehr hat daher eine enorme Verantwortung für den Klimaschutz, der er auch gerecht werden möchte. Allerdings kann der Transformationsprozess bis 2030 nur gelingen, wenn die Rahmenbedingungen sowie Planungs- und Investitionssicherheit für alle Marktteilnehmer stimmen.

Hierzu müssen folgende Punkte gewährleistet sein:

##### **Verlässlicher Fahrplan / Planungssicherheit**

Transportunternehmen und Nutzfahrzeughersteller benötigen dringend Planungs- und Investitionssicherheit. Diese beinhaltet politisch verbindliche und zeitlich definierte Maßnahmen für den Infrastrukturaufbau sowie die verschiedenen staatlichen Lenkungsinstrumente, insb. Maut und Förderprogramme.

Darüber hinaus müssen die Unternehmen Vertrauen in die Verlässlichkeit politischer Entscheidungen haben. Dieses Vertrauen hat die Bundesregierung zuletzt stark beschädigt, indem sie diejenigen Transport- und Logistikunternehmen, die (staatlichen Anreizen folgend) in CO<sub>2</sub>-ärmere LNG-Lkw investiert haben, in der Energiekrise im Stich gelassen hat. Sie hat damit Klimapioniere, die die Verwerfungen am Markt aufgrund des Krieges in der Ukraine weder voraussehen konnten noch zu vertreten haben, bewusst insolvent gehen lassen. Die vom BGL dringend angemahnten Maßnahmen, wie etwa einen LNG-Rettungsschirm, einen LNG-Preisdeckel oder auch eine Bindung des LNG-Preises an den Dieselpreis hat das zuständige



Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz nicht umgesetzt. Dies ist das Gegenteil von verlässlicher Politik und darf sich nicht wiederholen!

### **Zügiger Aufbau alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur**

Damit Transportunternehmen in klimafreundliche Fahrzeuge investieren können, ist zwingend eine dem Fahrzeughochlauf vorauslaufende bedarfsgerechte betriebliche und öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur erforderlich. Hierzu müssen insb. die im Masterplan Ladeinfrastruktur II definierten Maßnahmen zielgerichtet und vor allem sehr schnell umgesetzt werden.

### **Angemessene Förderkulisse**

Um den Markthochlauf zu beschleunigen und den Nutzern Anreize zu setzen, unter Beibehalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit in neue Fahrzeugtechnologien zu investieren, sind angemessene Förderinstrumente notwendig, die Verlässlichkeit und Planbarkeit garantieren. Mit dem Förderprogramm Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) sowie der Förderung intelligenter Trailertechnologie (ITT) im Rahmen des Förderprogramms zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF) hat die Bundesregierung sehr gute Förderanreize geschaffen. Leider schöpfen die Programme bei Weitem nicht das Potential aus, das nutzbar und zugleich notwendig wäre, um schnellstmöglich den Transformationsprozess voranzutreiben. In der Förderrichtlinie KsNI sind kalenderjährlich bis zu vier Förderaufrufe vorgesehen. Leider hat es bislang in 2021 und 2022 nur je einen Aufruf mit sehr kurzen Förderfenstern gegeben. Im Jahr 2023 wird es aufgrund der aktuellen Haushaltssituation voraussichtlich gar keinen neuen Förderaufruf geben. Anträge für intelligente Trailertechnologie können nach Auslaufen des Förderprogramms ENF Ende 2021 voraussichtlich erst Mitte des Jahre wieder gestellt werden.

Der BGL regt daher folgende Optimierungen an:

- Verlässliche und ausreichende Finanzierung der Förderprogramme.
- Höhere Frequenz der Förderaufrufe und größere Förderfenster.
- Verlässlichkeit und Planbarkeit der Förderfenster.
- Schnellere Antragsbearbeitung und vorzeitigen Vorhabenbeginn ermöglichen.
- Verschiedene Finanzierungsformen ermöglichen.

### **Lkw-Mautreform**

Ein wichtiger und v.a. wettbewerbsneutraler Hebel zur Erreichung eines Markthochlaufs von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien ist die CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut.

Der BGL begrüßt daher ausdrücklich die Vereinbarung im Koalitionsvertrag, die betont: „Wir werden 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr über 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen.“

### Vermeidung einer Doppelbelastung

Erstaunlicherweise wird in der persönlichen Stellungnahme der Abgeordneten Udo Schiefner, Matthias Gastel und Christian Sauter zwar der ebenfalls im Koalitionsvertrag vorgesehene Hinweis wiederholt, wonach die Mehreinnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der Lkw-Maut für Mobilität eingesetzt werden sollen. Es fehlt aber die aufschiebende Bedingung, den Zuschlag



nur einzuführen, wenn eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis ausgeschlossen wird. Der Wegfall des CO<sub>2</sub>-Aufschlages aus dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) im Zuge der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Aufschlages auf die Lkw-Maut ist hingegen für die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Transportgewerbes essentiell und war dem Gewerbe bereits in der Begründung des BEHG zugesichert worden.

Eine Lösung könnte wie folgt aussehen:

- Erstattung des an der Zapfsäule gezahlten CO<sub>2</sub>-Preises über Ausnahmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs im BEHG.
- Erstattung nur vorübergehend bis zum Inkrafttreten eines wettbewerbsneutralen EU-Emissionshandelssystems.
- Digitale Erstattung unmittelbar an der Zapfsäule oder Rückerstattung auf Antrag in Anlehnung an Gewerbe Regelungen anderer EU-Staaten.

### Stufenmodell für CO<sub>2</sub>-Maut

Vor dem Hintergrund, dass

- Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb (sog. Zero-Emission-Fahrzeuge, ZEV) aktuell nur in geringen Stückzahlen am Markt verfügbar sind und der Markthochlauf erst ab 2026/ 2027 zu erwarten ist,
- gleichzeitig auch die flächendeckende Verfügbarkeit einer öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur inkl. des Stromnetzes frühestens ab 2026 / 2027 zu erwarten ist,

regt der BGL an, diesen Umständen bei der Einführung einer CO<sub>2</sub>-orientierten Lkw-Maut gerecht zu werden, indem ein Stufenmodell im Bundesfernstraßenmautgesetz festgeschrieben wird.

Dieses könnte wie folgt aussehen:

- Jahr 2024:
  - Mautsätze bleiben konstant, es erfolgt allein eine CO<sub>2</sub>-Spreizung auf derzeitigem Mautniveau
  - Der Einsatz von LNG-Fahrzeugen, die zunehmend mit Bio-LNG betrieben werden, sollte entsprechend dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Einsparpotential („Well-to-Wheel-Betrachtung“) bei der CO<sub>2</sub>-Spreizung privilegiert werden. Dies könnte durch eine pauschale Ermäßigung für LNG-Lkw i.V.m. einem konkreten Nachweis über getanktes Bio-LNG erfolgen.
  - Ebenfalls Berücksichtigung finden sollte der Einsatz biogener sowie synthetischer Kraftstoffe. Hier könnte ebenfalls ein konkreter Nachweis getankter Biokraftstoffe, z.B. HVO 100, erfolgen und eine Rückerstattung entsprechend der CO<sub>2</sub>-Einsparung stattfinden.
- Jahr 2025: CO<sub>2</sub>-Aufschlag um 8 ct. (entspricht 100 €/t CO<sub>2</sub>)
- Jahre bis 2028: progressiver Anstieg auf 16 ct. (entspricht 200 €/t CO<sub>2</sub>)
- Ab 2026: Anlastung von Infrastruktur-, Luftverschmutzungs- und Lärmkosten bei ZEV