

26. September 2024

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Habeck,

wir, die hier unterzeichnenden Bundesverbände, appellieren an Sie, bei der Antriebswende nicht einseitig mit Blick auf den Pkw zu agieren. Es genügt nicht, nur zu einem „Autogipfel“ einzuladen. Der Lkw muss zum Erreichen der Klimaziele dringend stärker in den Fokus.

Wir repräsentieren die deutschen Unternehmen des Straßengüterverkehrs in Speditionen, Logistikbetrieben, Transportunternehmen und bei Werkverkehrstreibern in Eigen-Logistik. 85 Prozent des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland werden derzeit von Lkw auf der Straße erbracht. Hier können ein Drittel der CO₂-Emissionen des Verkehrs eingespart werden. Für die Erreichung der ambitionierten europäischen Klimaziele im Verkehrssektor ist deshalb gerade die Dekarbonisierung der Lkw-Flotten entscheidend.

Die von uns vertretenen Betriebe stehen konjunkturbedingt bereits unter einem enormen wirtschaftlichen Druck, der durch die erforderlichen Investitionen in die Antriebstransformation erheblich verstärkt wird. Diese Investitionsrisiken wirken auch auf die Arbeitsplätze in mehr als 90.000 deutschen Unternehmen. Der immense finanzielle und organisatorische Beitrag der Betriebe zur Technologie- und Antriebswende braucht deshalb Rahmenbedingungen, die diese Zielerreichung möglich machen.

Fortschritte bei der Lade- und Tankinfrastruktur für alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge sind jedoch in den wenigsten EU-Mitgliedstaaten zu verzeichnen, und nach wie vor liegen die Total Costs of Ownership alternativ angetriebener Lkw weit über denen modernster konventionell angetriebener Fahrzeuge.

Die bisherigen ordnungspolitischen und fiskalischen Maßnahmen haben keine messbare Wirkung erzielen können. Im Gegenteil: Die im Grundsatz marktwirtschaftlich richtige CO₂-Bepreisung entzieht der Wirtschaft in einer anhaltenden Phase der konjunkturellen Schwäche das für die Transformation zusätzlich benötigte Kapital, ohne dass der Staat für ein grünes Return-on-Investment sorgt. Unternehmen können Investitionen doch nur dann tätigen, wenn sich diese finanzieren lassen und im Ergebnis auch rechnen. Die schleppenden Zulassungszahlen für E-Lkw und wasserstoffbetriebene Lkw (von derzeit 800.000 in Deutschland zugelassenen Lkw > 7.5 t sind lediglich 0,07 Prozent rein elektrisch betrieben) belegen zudem: Die bisherige Förder- und Abgabenpraxis hat sich nicht an den Marktgegebenheiten und Infrastrukturealitäten, sondern zu einseitig an den Interessen der Nutzfahrzeughersteller ausgerichtet.

Für weitere politische Weichenstellungen zur Antriebswende muss der Logistiksektor deshalb unbedingt inhaltlich einbezogen werden, damit er in die Lage versetzt wird, Investitionen in neue Technologien sowohl finanziell als auch organisatorisch leisten zu können.

Für eine Trendumkehr zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr sind aus unserer Sicht folgende Maßnahmen notwendig:

- **Reinvestition der CO₂-basierten Lkw-Maut-Einnahmen in die Transformation des Straßengüterverkehrs:** Durch eine entbürokratisierte und breitenwirksamere Förderkulisse müssen Wirtschaftlichkeitslücken in den Unternehmen während des Transformationsprozesses geschlossen und eine möglichst hohe Marktdurchdringung alternativer Technologien erreicht werden. Bereits für das Haushaltsjahr 2025 müssen dafür die kumulierten Maut-Mehreinnahmen (30 Milliarden Euro bis 2027) als Teil eines „nachhaltigen Finanzierungskreislaufs Straße“ in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs zurückfließen; im Einzelnen:
 - eine nach Unternehmensgröße gestaffelte Förderung für die Anschaffung elektrisch und wasserstoffbetriebener Nutzfahrzeuge (Zero Emission Vehicle), die sich am Markthochlauf orientiert und deshalb zeitlich degressiv ausgestaltet ist sowie
 - eine Förderung und Beschleunigung des Netzausbaus und des Ausbaus von Infrastrukturen, um vor allem die Voraussetzungen für das Aufladen strombasierter Lkw im nicht-öffentlichen Sektor, d. h. in Logistikanlagen („Depotladen“) zu schaffen und zu beschleunigen
- **Planungssicherheit beim Strompreis:** Angesichts des zukünftig gigantischen Strombedarfs des Logistiksektors muss dieser in politische Überlegungen für einen wettbewerbsfähigen Industriestrompreis einbezogen werden, um die Branche vor unkalkulierbaren nachfragebedingten Preissprüngen zu schützen.

- **Reform der Kraftstoffbesteuerung:** Angesichts der erwartbar hohen Anzahl von Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auch über das Jahr 2030 hinaus bedarf es einer Reform der Energiesteuer, mit der Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe nach ihrer Klimawirkung besteuert und dadurch fiskalisch begünstigt werden. Dies wäre ein entscheidender Hebel, um den CO₂-Ausstoß im Straßengüterverkehr sofort und unmittelbar und nicht erst in den kommenden Jahren zu senken.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, noch kann der Straßengüterverkehr fristgerecht zu den Klimazielen beitragen. Dafür müssen jetzt unverzüglich die richtigen politischen Rahmenbedingungen geschaffen werden. **Für einen erfolgreichen Klimaschutz braucht es jetzt auch einen Nutzfahrzeuggipfel.** Wir stehen dazu jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

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

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Sprecher des Vorstands

BWVL BUNDESVERBAND
FÜR EIGENLOGISTIK &
VERLADER e. V.

Jochen Quick
Präsident

DSLV Bundesverband
Spedition und Logistik e. V.

Axel Plaß
Präsident