Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.

KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030: NATIONALER EMISSIONSHANDEL FÜR STRASSENGÜTERFERNVERKEHR UND BINNENSCHIFFFAHRT IST ZU ÜBERDENKEN

27.11.2019

Aus Anlass der anstehenden Plenardebatte zum Klimaschutzgesetz (KSG) und zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHS) im Bundesrat am 29. November 2019 hat der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. seine Stellungnahme zum Klimaschutzpaket der Bundesregierung erneuert. In Preisen für CO2-Zertifikate sieht der DSLV zwar einen marktwirtschaftlichen und deshalb grundsätzlich wirkungsvollen Hebel, um Emissionsrechte zu verknappen, doch müssen die international vereinbarten Klimaschutzziele wettbewerbsneutral mit Hilfe internationaler Instrumente erreicht werden.

Es ist deshalb falsch, dass der politische Handlungsdruck jetzt in einem nationalen Emissionshandelssystem (nEHS) münden soll, das einseitig deutsche Gütertransportunternehmen belastet. Anstatt sich angesichts drohender EU-Sanktionen bei Zielverfehlungen zu einem nationalen Emissionshandel drängen zu lassen, hätte Deutschland seine Kräfte auf die Ausweitung des etablierten europäischem Emissionshandelssystems (EU-ETS) auch auf den Verkehrssektor konzentrieren sollen. Dies muss schnellstmöglich in Brüssel nachgeholt werden. DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster fordert: „Die Einführung eines nEHS für

den schweren Straßengüterfernverkehr und auch für die Binnenschifffahrt ist schon deshalb zu überdenken, weil es heute keine technischen Alternativen gibt, mit denen diese Verkehrsträger zu Verbesserung der Klimabilanz beitragen könnten."

Vor allem dem Straßengüterverkehr drohen zukünftig deutliche höhere Abgaben nicht nur durch das nEHS, sondern auch durch Preiszuschläge auf eine CO2-basierte Lkw-Maut. Die durch die Dreifachbelastung der Logistik (nEHS plus CO2-basierte Lkw-Maut plus CO2-Zuschlag) entstehenden höheren Staatseinnahmen müssen unter anderem im Wege einer Investitionsförderung für die Logistikbranche zurückfließen. „Rechtliche Vorbehalte kann es hier nicht geben, denn eine CO2-Steuer, die eine Zweckbindung ausgeschlossen hätte, hat sich politisch zum Glück nicht durchgesetzt", so Huster. „Die Wirksamkeit einer Förderung insbesondere für die Anschaffung emissionsarmer Lkw wird aber nicht allein vom Umfang der finanziellen Zuwendungen abhängen, sondern auch von der technischen Entwicklungskompetenz und der Investitionsbereitschaft sowohl der Nutzfahrzeughersteller als auch der Energieanbieter in Deutschland. Das Gelingen der Energiewende bleibt Grundvoraussetzung für einen emissionsfreien Verkehr der Zukunft."

Eine höhere, CO2-basierte Lkw-Maut, deren Übereinstimmung mit EU-Recht ja erst noch bestätigt werden muss, wird ihre Lenkungswirkung nur entfalten, wenn neue emissionsarme Lkw-Technologien, insbesondere auch für den Einsatz im Fernverkehr marktreif sind, europaweit eine flächendeckende Betankungs- und Aufladeinfrastruktur für alternative Energieformen entstanden ist und die Schiene und das Binnenschiff die angestrebten Güterverlagerungsmengen auch qualitativ und kapazitätsmäßig auffangen können. Beide Verkehrsträger und der Kombinierte Verkehr müssen deshalb dringend mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt modernisiert und ausgebaut werden. Huster: „Richtigerweise werden die Maßnahmenpakete der Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt durch das Klimaschutzprogramm verstärkt."

Wenn eine CO2-basierte Wegekostenfinanzierung letztlich das Mittel der Wahl zur Emissionsreduzierung im Verkehrssektor ist, darf sie sich nicht einseitig auf den Lkw ausrichten, sondern muss auch den hochemittierenden Individualverkehr erfassen. Einnahmen aus einer Straßenmaut müssen in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf auch weiterhin zum Erhalt der Straßeninfrastruktur und damit auch zur Verbesserung des ökologisch relevanten Verkehrsflusses verbleiben, fordert der DSLV.

PM DSLV vom 27.11.2019

Klimaschutzprogramm 2030 KSG-Gesetz BEHG - Stellungnahme des DSLV (pdf, 316021 Byte)