

# Pressemitteilung

---

**Unter geltenden Rahmenbedingungen bleibt das Klimaziel 2030 Utopie**

## Transformationsprozess stärker am Leistungsvermögen des Logistiksektors ausrichten

**Berlin/Bonn/Frankfurt a. Main, 27. Mai 2024. Mit sehr großer Sorge blicken der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der BWVL Bundesverband für Eigenlogistik und Verlager und der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik auf die am Markt vorbeilaufenden politischen Rahmenbedingungen. Diese bremsen die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs und verhindern die Erreichung der Klimaziele im Logistiksektor, anstatt sie zu fördern. Die gesetzlichen und strukturellen Gegebenheiten – einschließlich steigender CO<sub>2</sub>-Preise – wirken nicht für, sondern gegen eine Transformation des Sektors, von dem erwartet wird, bis zum Jahr 2030 ein Drittel der Fahrleistung elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe zu erbringen. Hierauf haben die drei Verbände am 23. Mai 2024 bei Gesprächen im Bundeskanzleramt hingewiesen und dringende Maßnahmenkorrekturen angemahnt.**

Entscheidende Hebel für eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Güterverkehr sind die beschleunigte Einführung neuer Antriebsarten und der verstärkte Einsatz alternativer Kraftstoffe. Diese können nur umgelegt werden, wenn mehr marktwirtschaftliche Mechanismen greifen. Die bisherigen ordnungspolitischen und fiskalischen Maßnahmen haben keine messbare Wirkung erzielen können. Im Gegenteil: Die im Grundsatz marktwirtschaftlich richtige CO<sub>2</sub>-Bepreisung entzieht der Wirtschaft das für die Transformation nötige Kapital, ohne dass der Staat für ein grünes Return-on-Investment sorgt. Unternehmen können Investitionen nur dann tätigen, wenn diese sich 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: Die bisherige Förder- und Abgabenpraxis hat sich nicht an den Marktgegebenheiten und Infrastrukturrealitäten, sondern zu einseitig an den Interessen der Nutzfahrzeughersteller ausgerichtet. Das Leistungsvermögen der Logistikbranche in einem konjunkturell stark belasteten Marktumfeld hat die Bundesregierung bislang

**Pressekontakt:**

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12  
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88  
E-Mail: [Presse@dslv.spediteure.de](mailto:Presse@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org)  
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

ignoriert. Bei diesem eher planwirtschaftlich angelegten Transformationsprozess geht der Plan nicht auf.

Im einem sehr konstruktiv und offen geführten Austausch haben BGL, BWVL und DSLV dem Bundeskanzleramt die auch ihrer Sicht wichtigsten Maßnahmen für eine Trendumkehr zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr mitgeteilt:

- 1) Eine 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.
- 2) Reinvestition der CO<sub>2</sub>-basierten Lkw-Maut-Einnahmen in die Transformation des Straßengüterverkehrs durch eine entbürokratisierte und breitenwirksamere Förderkulisse, um Wirtschaftlichkeitslücken in den Unternehmen während des Transformationsprozesses zu schließen und eine möglichst breite Marktdurchdringung alternativer Technologien zu erreichen. Bereits für das Haushaltsjahr 2025 müssen dafür die kumulierten 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
  - Eine Förderung und Beschleunigung des Netzausbaus und des Ausbaus von Infrastrukturen, um die Voraussetzungen für das Aufladen strombasierter Lkw an nicht-öffentlichen Logistikanlagen („Depotladen“) zu beschleunigen

Der Transformationsprozess scheitert, wenn er einseitig an den Interessen der Herstellerindustrie ausgerichtet wird. Für ein Gelingen der Antriebswende muss der Logistiksektor zukünftig tiefer in politische Entscheidungen einbezogen werden, um sicherzustellen, dass Investitionen in neue Technologien auch finanziell und organisatorisch marktfähig werden. BGL, BWVL und DSLV weisen dem Bundeskanzleramt hierbei eine entscheidende Koordinierungsfunktion für das weitere Vorgehen der Ressorts BMDV, BMWK und BMF mit den Stakeholder-Gruppen Logistik, Energie und Hersteller zu.

Das Bundeskanzleramt, BGL, BWVL und DSLV verständigten sich deshalb auf eine Fortsetzung der Gespräche.



v. l. n. r.: Frank Huster DSLV-Hauptgeschäftsführer, Axel Plaß, DSLV-Präsident, Jochen Quick, BWVL-Präsident, Dr. Steffen Meyer, Wirtschafts-, Finanz- und Klimapolitischer Berater des Bundeskanzlers, Prof. Dr. Dirk Engelhardt, BGL-Vorstandssprecher, Markus Olligschläger, BWVL-Hauptgeschäftsführer, Jens Pawlowski, BGL-Leiter Hauptstadtrepräsentanz)

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.