

Berlin, 22.03.2023

Herausgeber:

Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V.

Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

Telefon 030 590099-50
www.bga.de info@bga.de

Ansprechpartner:

Lena Schlett
Verkehr und Logistik
lena.schlett@bga.de

Dr. Andreas Rademachers
Klima und Energiepolitik
andreas.rademachers@bga.de

Carla Schieb
Außenwirtschaft
carla.schieb@bga.de

Klimaschutzziele im Verkehrsbereich erreichen

KLIMA

1. Einleitung

Deutschland muss seine Treibhausgasemissionen deutlich senken, um die Klimaschutzziele einzuhalten. Im Verkehrssektor müssen die CO₂-Emissionen bis 2030 um fast 50% gegenüber 2018 gesenkt werden, im Gebäudereich sieht es ähnlich aus. Dabei wird die von Deutschland angestrebte Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf Null bis 2045 den Druck zur schnellen Realisierung von CO₂-Einsparungen weiter erhöhen, zumal die Bundesregierung plant, die Klimaziele noch schneller zu erreichen, als die EU plant.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor müssen die ökologischen Effizienzpotentiale sämtlicher Verkehrsträger schnellstmöglich gehoben werden. Dabei sollten alle technologischen Möglichkeiten gleichberechtigt betrachtet werden, so auch synthetische Kraftstoffe. Auch der Gebäudebestand steht vor einem massiven Umbruch in der ständigen Wechselwirkung zwischen Machbarkeit und Bezahlbarkeit. Dabei spielt es keine Rolle, ob Wohngebäude oder Nichtwohngebäude betrachtet werden. Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der Unternehmen und Wirtschaft mitgenommen werden müssen.

2. Erreichung der CO₂-Ziele im Verkehrssektor

Der Transportsektor ist einer der Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen. Diese müssen zwingend reduziert werden.

Im Güterverkehr ist der LKW aktuell das am meist genutzten Transportmittel, in den letzten Jahren lag der Anteil des Straßengüterverkehrs bei rund 71 % bezogen auf die Transportleistung. Die sehr viel klimafreundliche Schiene wurde im Jahr 2021 lediglich knapp 19% genutzt.

Aktuell liegt das Güterverkehrsaufkommen inländischer LKW bei 3,1 Mrd.t. Dies wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Dazu brauchen wir ein starke Verkehrsinfrastruktur, die weiter ausgebaut werden muss.

Das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene liegt aktuell bei 357,6 Mill.t, diese wird bis im Jahr 2051 bis zum 14 Prozent wachsen¹. Aktuell reicht die Kapazität der Schiene nicht aus, um das zusätzliche Güteraufkommen der Straße dorthin zu verlagern.

Deswegen brauchen wir sowohl eine starke Schiene, als auch eine starke Straße. Beide Verkehrsträger müssen gleichwertig nebeneinander (klimaneutral) genutzt werden können.

Insbesondere für die Straße müssen hier neben dem Aus- und Neubau mehr klima-neutrale Angebote geschaffen werden.

2.a Verkehrsinfrastruktur Straße

Eine Möglichkeit, schnell und unkompliziert mehr Klimaschutz umzusetzen, ist die Anhebung des zulässigen **Lkw-Gesamtgewichts auf 44 Tonnen** sowie der Einsatz des **Lang-LKW**. Mit der Anhebung des zulässigen

¹ Statistisches Bundesamt.

Gesamtgewichtes auf 44 Tonnen könnte jeder siebte Transport eingespart und damit die CO₂-Emissionen um ein bis zwei Tonnen gesenkt werden. Beim Lang-LKW können zwei längere Einheiten bis zu drei konventionelle Lkw-Einheiten ersetzen.

Angleichung des zulässigen Gesamtgewichts von Lkw auf 44 Tonnen

- Ist ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz: Der CO₂-Ausstoß Deutschlands könnte schnell und für die öffentliche Hand kostenneutral um rund 1 bis 2 Mio. Tonnen jährlich reduziert werden.
- Entlastet das deutsche Straßennetz: Durch die Verringerung der Zahl der Fahrten wird die Staubbelastung auf den Straßen spürbar reduziert.
- Verringert Wettbewerbsverzerrungen: In zahlreichen europäischen Ländern liegt das zulässige Lkw-Gesamtgewicht teilweise deutlich über den hierzulande erlaubten 40 Tonnen.
- Reduziert Engpässe im Logistiksektor: Durch die niedrigere Zahl an Transporten wird der bereits heute spürbare, demografisch bedingte Mangel an Lkw-Fahrern abgemildert.
- Führt nicht zu signifikanten Mehrbelastungen: Bei einer streckenbezogenen Prüfung insbesondere der Brückeninfrastruktur ist kein verstärkter Verschleiß der Infrastruktur zu erwarten.

Lang-LKW

- Zwei längere Einheiten können dabei bis zu drei konventionelle Lkw-Einheiten ersetzen.
- Bei identischem Transportvolumen wird der Energie- und Personaleinsatz gesenkt und der CO₂-Ausstoß um bis zu 25 Prozent reduziert.
- Lang-Lkw haben wie konventionelle Beförderungseinheiten ein zulässiges Gesamtgewicht von maximal 40 Tonnen und dürfen nur auf einem gesetzlich genau definierten Streckennetz (Positivnetz) fahren.

Seit Mitte des Jahres 2021 liegt der Entwurf für eine Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, mit der weitere Logistikzentren an das Positivnetz – teilweise über Strecken von nur wenigen Kilometern – angebunden werden könnten, auf Eis. Ressortdifferenzen mit dem Bundesumweltministerium blockieren seitdem den Fortgang des Verfahrens.

Deswegen muss die Bundesregierung jetzt:

- Die fertig vorliegende 11. Änderungsverordnung für den Einsatz von Lang-Lkw beschließen und das in Vorbereitung befindliche Verfahren zur 12. Änderungsverordnung einleiten.
- Der Verlängerung des Probetriebs des Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger) ab dem 1. Januar 2024 zustimmen und sich auf EU-Ebene für die Möglichkeit eines internationalen Regelbetriebs dieser Fahrzeuge einsetzen.

2.b Verkehrsinfrastruktur Schiene

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zurreichen, soll der Anteil der Schiene am Güterverkehr bis 2030 auf mindestens 25 Prozent gesteigert werden. Das ist ohne den Ausbau eines leistungsfähigen Schienengüterverkehrs nicht möglich.

Deswegen brauchen wir jetzt:

- Ausbau des Schienennetzes.
- Dies gilt sowohl innerhalb Deutschlands als auch im transeuropäischen Netz. Damit einhergehend muss eine Harmonisierung und Vereinheitlichung von Bahnsystemen (Stromsystem, Spurbreite, Lichtraumprofil etc.) erreicht werden.
- Die Reaktivierung von stillgelegten Streckenabschnitten erweitert das Schienennetz und damit die Nutzungsmöglichkeiten des Schienengüterverkehrs.
- Gleisanschlüsse für Unternehmen müssen verstärkt gefördert werden.
- Einzelwaggons müssen wieder bereitgestellt werden, um über Massengüter hinaus auch individuelle Transporte klimafreundlich zu ermöglichen.

ENERGIEPOLITIK

1. Energieeffiziente Gebäude

Im Gebäudesektor hat seit langem der technische Fortschritt Einzug gehalten. Durch moderne Gebäudetechnik, wie energiesparende und diversifizierte Temperaturversorgung, effiziente Dämmung, Eigenstromerzeugung und dem Willen, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ist abseits von gesetzlichen Vorgaben Tempo in die Modernisierung/Renovierung gekommen. Unternehmen betrachten immer stärker die Gesamtenergieeffizienz und setzen wirtschaftlich sinnvolle Maßnahmen um, diese zu verbessern. Der BGA unterstützt im Rahmen seiner **Energieeffizienzkampagne** dabei, die Bilanz zu verbessern. Durch Rechner, Best Practice Beispiele, Vernetzung und Beratung werden Unternehmen fit für eine klimagerechte Zukunft gemacht. In den letzten Jahren konnten damit viele Unternehmen an die Hand genommen werden und auch bei Fragen wie Energieaudit und Kreislaufwirtschaft unterstützt werden. Aus nachhaltigem Bewusstsein, das häufig der Kern unternehmerischen Handels bei KMU ist, wird dieser Weg weitergegangen. Doch dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen.

Deswegen muss die Bundesregierung jetzt:

- Genehmigungsprozesse bei der Erzeugung von Erneuerbaren Energien vereinfachen. Je nach Anlagengröße von PV-Anlagen führen langwierige und mehr mehrstufige Genehmigungsverfahren zu Resignation. Auch müssen die Kooperationsmöglichkeiten für eine selbstinitiierte Quartiersversorgung z.B. in Gewerbegebieten verbessert werden. Es ist effizienter, Strom an den Nachbarn zu liefern, als ihn in das allgemeine Netz einspeisen zu müssen.
- Dafür sorgen, dass Energieeffizienz mit Augenmaß betrieben wird. Pauschale Verpflichtungen, wie der Vorhaltung von Ladepunkten oder Vollverkabelung im der EU-Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie werden nicht den Bedürfnissen von möglichen Nutzern gerecht, sondern führen nur zu hohen Investitionskosten für Unternehmen.
- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Unternehmen muss in den Blick kommen. Staat Bestrafung sollte auf Förderung von effizienter Technologie und Bausubstanz gesetzt werden, auch durch bessere steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten. Die Wirtschaft braucht darüber hinaus Planungssicherheit, damit langfristige Investitionsentscheidungen nicht durch kurzfristige Rechtsänderungen unterwandert werden.

2. Sichere und bezahlbare Energieversorgung

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat zu einer massiven Verwerfung des Energiemarktes geführt, die mit massiven Kostensteigerungen einherging und die Inflation noch immer auf einem beispiellosen Niveau verharren lässt. Auch die Notwendigkeit, die Verstromung von fossilen Energieträgern zu intensivieren führt einerseits zu Klimaschäden, andererseits verschlechtert sie den grünen Fußabdruck von Unternehmen. Dass gleichzeitig Kernkraftwerke vom Netz genommen wurden, stellt die Problematik vor Augen, dass Deutschland keineswegs planvoll in die Zukunft geht. Die massive Verzögerung des Netzausbaus und der Entwicklung von großen und effizienten Speichertechnologien tut sein Übriges. Dabei geht es bei den Energiepreisen um die Existenz der deutschen Wirtschaft. Gerade temperaturgeführte Logistik und Lagerhaltung benötigen eine gesicherte und bezahlbare Energieversorgung, auch die Industrie (z.B. Chemie) kann nicht einfach Produktionskapazitäten herunterfahren, nur weil kein Strom verfügbar ist.

Deswegen muss die Bundesregierung jetzt:

- Die Eigenstromversorgung stärken und nicht durch bürokratische Hürden verzögern.
- Die Steuern und Abgaben auf Energie einer kritischen Prüfung unterziehen. Das betrifft Umsatzsteuersätze, Stromsteuer und CO₂-Bepreisung. Bevor Unternehmen für konventionelle Techniken bestraft werden (u.a. beim CO₂-Preis) muss eine kostenvergleichbare klimaschonende Alternative zur Verfügung stehen.
- Eine technologieoffene Diversifikation des Energiemarktes vorantreiben, bei dem nicht eine Technologie bevorzugt wird, sondern betriebswirtschaftliche Entscheidungen von Unternehmen erlaubt.
- Bei der Netzplanung aller Ebenen die massiv erhöhten Strombedarfe einkalkulieren, die unter anderem durch den sprunghaften Ausbau von Ladepunkten für E-Mobilität entstehen. Unternehmen dürfen nicht einseitig die Kosten bei z.B. Netzverstärkung wegen Vorhaltepfllichten aufgebürdet werden.