

10 VERKEHRSPOLITISCHE FORDERUNGEN DES MITTELSTANDS ZUM KLIMASCHUTZ

Forderungen im Überblick

1. **CO₂-Bepreisung aufkommensneutral gestalten**
2. **Kfz-Steuer nach CO₂-Emissionen ausrichten und senken**
3. **LKW-Maut aufkommensneutral nach CO₂-Emissionen ausrichten**
4. **Ausbau von Lade- und Tankstelleninfrastruktur fördern**
5. **Schienenverkehr stärken**
6. **Schifffahrt voranbringen**
7. **Alternative Kraftstoffe ermöglichen**
8. **Alternative Antriebe fördern**
9. **Technologieoffenheit bewahren**
10. **Sektorenkopplung mitdenken**

Der Mittelstand unterstützt die Klimaziele. Diese sollten jedoch nicht durch Verbote erzwungen, sondern durch einen marktwirtschaftlichen Ansatz, der Anreize für eine CO₂-Reduktion setzt, erreicht werden. Nur so ist ein Erreichen der Klimaziele mit einer starken mittelständischen Wirtschaft möglich. Die Verkehrswende, für die jetzt die Weichen gestellt werden müssen, sollte deshalb stärker in den Fokus rücken, denn sie bietet enorme Möglichkeiten und Chancen für den Mittelstand. Der Mittelstand braucht Planungssicherheit, um Investitionen in neue umweltfreundliche Technologien tätigen zu können.

Der Verkehrssektor war 2018 mit 162 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenz für 19 Prozent der deutschen Emissionen verantwortlich. Aufgrund von stark steigenden Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr konnte der Verkehrssektor im Vergleich zu 1990 keine absolute Reduktion bei den Emissionen erreichen. Der Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor ist mit 5,2 Prozent (2016) noch gering und zuletzt sogar rückläufig. Der erwartete weitere Anstieg der Verkehrsleistungen in den nächsten Jahren erschwert eine absolute Reduktion der CO₂-Emissionen deutlich. Gleichzeitig hat sich Deutschland auf europäischer Ebene verpflichtet, die CO₂-Emissionen in den nicht durch den europäischen Emissionshandel abgedeckten Sektoren wie dem Verkehrssektor um 38 Prozent gegenüber 2005 zu senken. Zu dem von der Bundesregierung vorgelegten Klimaschutzprogramm 2030 positioniert sich der BVMW folgendermaßen:

1. CO₂-Bepreisung aufkommensneutral gestalten

Die Einführung einer CO₂-Bepreisung ist der marktwirtschaftliche Weg, um die Klimaziele zu erreichen. Allerdings darf dieses Instrument von der Politik nicht ausgenutzt werden, um Mehreinnahmen für den Staat zu generieren. Ansonsten wäre dies eine versteckte und mittelstandsfeindliche Steuererhöhung. Alle Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung müssen deshalb durch Entlastungen wieder an die Unternehmen und Bürger zurückgegeben werden. Gerade der Transportsektor wird unter der zunehmenden Belastung durch die CO₂-Bepreisung auf Kraftstoffe leiden. Denn dort mangelt es immer noch an funktionierenden und bezahlbaren Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Zudem profitieren Unternehmen aus diesem Sektor kaum von einer Senkung der EEG-Umlage. Die substanzialle Verteuerung hätte ohne finanzielle Entlastungen gravierende wirtschaftliche Folgen und würde zu einer Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmen im Vergleich zur Konkurrenz bei den europäischen Nachbarn führen. Die nationale CO₂-Bepreisung sollte deshalb zügig auf die gesamteuropäische Ebene gehoben werden.

Zudem sollten zur Entlastung der Unternehmen Investitionen in neue emissionsarme Fahrzeuge stärker gefördert werden.

Besonders wichtig ist hierbei die Ausweitung, der im Klimaschutzprogramm 2030 vorgesehenen Sonderabschreibungsmöglichkeiten für Elektrolieferfahrzeuge bis 7,5 Tonnen auf sämtliche gewerblich genutzte, emissionsarme Fahrzeuge inklusive LNG/CNG-LKW.

Des Weiteren sollte die De-minimis-Regelung¹ für Unternehmen im Straßentransportsektor von 100.000 Euro auf die allgemein geltenden 200.000 Euro erhöht werden. Damit würde die maximale jährliche Förderung, der auf drei Jahre aufgeteilten De-minimis-Regelung von 33.000 Euro auf 66.000 Euro, erhöht werden. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die zahlreichen notwendigen Investitionen im Transportsektor – von der Digitalisierung über Abbiegeassistenten bis hin zur Umrüstung von Fahrzeugen auf alternative Antriebe – sinnvoll. Die bisherige Halbierung der De-minimis-Regelung im Vergleich zu anderen Unternehmen ist nicht zielführend und verhindert notwendige Investitionen.

2. Kfz-Steuer nach CO₂-Emissionen ausrichten und senken

Die Kfz-Steuer sollte sich nicht nur für PKW, sondern auch für LKW an den CO₂-Emissionen orientieren. Aufgrund der hohen Belastung der Transportunternehmen durch die CO₂-Bepreisung sollte das Kfz-Steuer-Niveau für gewerblich genutzte Transportfahrzeuge insgesamt gesenkt werden.

3. LKW-Maut aufkommensneutral nach CO₂-Emissionen ausrichten

Die LKW-Maut soll laut Entwurf des Klimaschutzprogramms nach CO₂-Emissionen differenziert werden. Gleichzeitig soll es ab 2023 einen zusätzlichen CO₂-Aufschlag geben. Diese doppelte Belastung ist unnötig. Eine einfache Differenzierung der LKW-Maut ist ausreichend. Wichtig ist dabei, dass sich diese an den aktuell umsetzbaren Technologien orientiert und die zusätzlichen Mauteinnahmen von den CO₂-intensiven

Fahrzeugen durch eine Mautesenkung für emissionsarme Fahrzeuge vollständig ausgeglichen wird. Die Differenzierung der Maut nach CO₂-Kriterien darf nicht zu einer Steigerung der Mauteinnahmen führen.

4. Ausbau von Lade- und Tankstelleninfrastruktur fördern

Zur Förderung von emissionsarmen Antrieben müssen Fortschritte in den Bereichen Ladeinfrastruktur sowie bei den Gas- und Wasserstofftankstellen erzielt werden. Solange in Deutschland eine flächendeckende (Schnell-)Lade- und Tankinfrastruktur für E-Mobilität batterieelektrisch und wasserstoffbetrieben fehlt, ist eine Investition in entsprechende Fahrzeuge häufig nicht attraktiv. Zudem muss das Laden von Elektrofahrzeugen an Ladesäulen durch standardisierte Abrechnungsmöglichkeiten vereinfacht werden. Der Strompreis sollte transparent ausgezeichnet werden, z.B. analog zur Markttransparenzstelle „Kraftstoffpreise“. Daneben braucht Deutschland eine Infrastruktur für zukünftige Technologielösungen wie etwa synthetische Kraftstoffe.

Die geplante Ausweitung der Förderung der Ladeinfrastruktur auf gewerbliche und private Ladeinfrastruktur ist richtig. Dabei sollten insbesondere größere Ladeparks, z.B. im Transportgewerbe sowie die Verbindung von Ladeinfrastruktur mit netzdienlichen Speichern unterstützt werden. Eine Förderung von kombinierten Projekten aus dezentralen Photovoltaik-Anlagen, Speichern und netzdienlicher Ladesteuerung sollte besonders gefördert werden.

5. Schienenverkehr stärken

Die Bahninfrastruktur ist schon heute stark überlastet. Die oftmals diskutierte Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets verschärft das Problem. Besser wären Investitionen zuerst in die marode Verkehrsinfrastruktur der Schienenwege zu lenken, um so den sich schon jetzt abzeichnenden Anstieg des Güter- und Personenaufkommens leichter bewältigen zu können. Die Steigerung von CO₂-freundlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur ist grundsätzlich begrüßenswert. Allerdings ist dafür eine deutliche Beschleunigung von Planungs- und Baumaßnahmen notwendig, um bis 2030 überhaupt nennenswerte

¹ Die De-minimis-Regel erlaubt die geringfügige Unterstützung von Unternehmen mit öffentlichen Mitteln, sofern eine bestimmte Bagatellgrenze nicht überschritten wird, ohne dass diese von der Europäischen Kommission als Beihilfe genehmigt werden muss. Die Regel gilt für Beihilfen, die von staatlichen Stellen an einzelne Unternehmen ausgegeben werden und innerhalb des laufenden und der letzten zwei Kalenderjahre den Subventionswert von derzeit insgesamt 200.000 Euro (100.000 Euro im Straßentransportsektor) nicht übersteigen.

Ergebnisse zu erzielen. Die geplante Kapitalerhöhung der Deutschen Bahn um jährlich eine Milliarde Euro führt dahingegen zu einer Marktverzerrung gegenüber ihren privaten Wettbewerbern und sollte besser in die Schieneninfrastruktur gelenkt werden. Davon würden beide profitieren.

Der Deutschlandtakt beim Personenfernverkehr sollte zügiger eingeführt und doppelstöckige Fernverkehrszügen zwischen den Ballungsgebieten vermehrt genutzt werden. Nichtelektrifizierte Streckenabschnitte sollten zügig elektrifiziert oder mit emissionsarmen Zügen z.B. mit Brennstoffzellenantrieb ausgestattet werden. Ein Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sollte durch bundesweit funktionierende intermodale Lösungen und einfache Ticketpreise unterstützt werden. Das entlastet den Straßenverkehr erheblich und vermindert die CO₂-Emissionen.

6. Schifffahrt voranbringen

Die Klima- und Umweltbelastungen von Schiffen in deutschen Häfen müssen reduziert werden. Dies gelingt am besten, in dem die regulatorischen Voraussetzungen für Investitionen in die Landstromversorgung und deren anschließende Nutzung geschaffen werden. Der Gesetzgeber muss hier konkreter werden und einen gezielten Masterplan vorlegen, in dem dargelegt wird, wie die Kapazität der Wasserstraßen erhöht und der Einbau von alternativen Antrieben in der Schifffahrt gefördert werden soll. Dabei sollten Engpässe und Schwachstellen wie veraltete Schleusen gezielt durch Sanierung oder Neubau beseitigt werden. Wie beim Ausbau der Schiene ist auch hier die Beschleunigung von Planungs- und Bauzeiten entscheidend, um bis zum Jahr 2030 nennenswerte Ergebnisse zu erzielen.

7. Alternative Kraftstoffe ermöglichen

Batterieelektrische Elektrofahrzeuge können Benzin und Diesel nicht in allen Anwendungsgebieten ersetzen. Umso wichtiger ist es deshalb, dass fortschrittliche Biokraftstoffe gefördert und insbesondere strombasierte Kraftstoffe weiterentwickelt werden. Um diese in den Markt zu bringen, müssen durch eine Senkung der Belastungen auf Strom für Erzeugungsanlagen die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Nur dann ist eine Skalierung von Investitionen in Elektrolyseure

Der BVMW vertritt im Rahmen der Mittelstandsallianz über 900.000 Mitglieder. Die mehr als 300 Repräsentanten des Verbandes haben jährlich rund 800.000 direkte Unternehmerkontakte. Der BVMW organisiert mehr als 2.000 Veranstaltungen pro Jahr.

und Anlagen zur Herstellung erneuerbarer Kraftstoffe und damit eine Preisreduktion möglich.

8. Alternative Antriebe fördern

Die Verlängerung der staatlichen Kaufprämie für PKW ist begrüßenswert, sofern damit der entsprechende Ausbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur einhergeht. Die Ausweitung auf Nutzfahrzeuge ist dringend notwendig und sollte auch alle Nutzfahrzeuge vom Lieferfahrzeug bis hin zum LKW umfassen. Die Verlängerung der Dienstwagensteuer und die Senkung dieser für kostengünstige Fahrzeuge unterhalb eines Kaufpreises von 40.000 Euro sollte zügig umgesetzt werden.

9. Technologieoffenheit bewahren

Die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor müssen reduziert werden. Allerdings gibt es gerade im Güterschwerverkehr und bei leichten Nutzfahrzeugen derzeit nur bedingt einsatzbereite Lösungen, um CO₂-Emissionen zu senken. Anstatt einzelne Technologien zu fördern, sollte deshalb die effektive CO₂-Reduzierung im Mittelpunkt stehen. Dadurch entscheidet der Wettbewerb der verschiedenen Technologien über zukünftige Antriebsarten. Zum Antriebsmix der Zukunft werden neben batterieelektrischen Antrieben auch Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe sowie im Übergang CNG/LNG gehören, denn jede Technologie hat in der Anwendung ihre individuellen Stärken und Schwächen. Deutschland sollte hier eine Vorreiterrolle einnehmen und beim Aufbau der Zukunftstechnologien Maßstäbe setzen. Innovative Lösungen sollten ergebnisoffen getestet werden.

10. Sektorenkopplung mitdenken

Die Verkehrswende führt zu einer Verknüpfung mit anderen Sektoren – vornehmlich mit dem Stromsektor. Insbesondere das Laden der batterieelektrischen Fahrzeuge, aber auch die Erzeugung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien setzen eine ganzheitliche Betrachtung der Interdependenzen voraus. Diese Sektorenkopplung leistet einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der Energiewende und damit zum Erreichen der Klimaziele.

Kontakt

Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) e. V.
Bereich Politik und Volkswirtschaft
Potsdamer Straße 7, 10785 Berlin
Telefon: + 49 30 533206-0, Telefax: +49 30 533206-50
E-Mail: politik@bvmw.de; Social Media: @BVMWeV