

Fünf Fragen an...

Johannes Küstner, Leiter Nationaler Straßengüterverkehr | Umwelt

Wie gelingt die Transformation zum CO₂-freien Straßengüterverkehr?

Gibt es ein wirkliches Interesse in der verladenden Wirtschaft an klimaneutralen Transporten?

Bislang meist nur vordergründig und überwiegend beim Transport konsumnaher Produkte oder zur Herstellung des eigenen grünen Images. Das liegt auch daran, dass der Anteil der Emissionen bei der Beförderung an den Gesamtemissionen während des Lebenszyklus eines Produkts in der Regel gering ist. Dominierend bei Ausschreibungen sind nach wie vor Preis, Zuverlässigkeit und Flexibilität. Doch

selbst bei sehr hohen Ansprüchen an eine nachhaltige Logistik ist auch den Speditionskunden aus Industrie und Handel bewusst, dass die technologischen Voraussetzungen für einen Nullemissions-Transport noch bei keinem Verkehrsträger bestehen. Die Logistik braucht vor allem das technische Rüstzeug für eine CO₂-freie Leistungserbringung.

Welches ‚Rüstzeug‘ zur CO₂-freien Leistungserbringung braucht die Logistikbranche?

Die Speditionsbranche ist natürlich grundsätzlich handlungsfähig. Durch kontinuierliche Optimierung der logistischen Prozesse trägt sie selbst bereits entscheidend zur Verkehrsvermeidung und damit zur Emissionsreduzierung bei. Dies schließt auch den wachsenden Einbezug der Schiene und der Binnenschifffahrt in Lieferketten ein. Ihre Organisationskompetenz kann die Logistik vor allem mit Hilfe der Digitalisierung noch weiter entwickeln und stärken.

Die Logistikbranche hat die spezifischen CO₂-Emissionen auch bereits deutlich verringert. Allerdings wurde sie in den vergangenen Jahren vom eigenen Erfolg überholt, denn die absoluten CO₂-Emissionen des Güterverkehrs nahmen durch den konstanten Anstieg der Verkehrsleistung aller Verkehrsträger stetig zu. Zu den international vereinbarten CO₂-Reduktionszielen, zu denen sich die Logistikbranche

ausdrücklich bekennt, kann sie deswegen nur mit Hilfe eines grundlegenden Wandels alternativer Fahrzeug- und Antriebstechnologien sowie postfossiler Energien beitragen. Hierfür braucht sie die Unterstützung der Herstellerindustrie und der Energiewirtschaft.

Bislang haben die Förderimpulse der Bundesregierung weder für die erforderlichen Technologiesprünge bei schweren Nutzfahrzeugen noch für den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für regenerative Energien gesorgt. Deshalb ist neben dem EURO VI-Dieselantrieb derzeit der LNG- oder CNG-Lkw immer noch die beste Option für den schweren Fernverkehr. Große Hoffnungen setzt die Branche jetzt in die Umsetzung des ‚Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge‘ des Bundesverkehrsministeriums (BMVI).

Welche alternativen Antriebstechnologien wird die Logistik in Zukunft einsetzen?

Es ist von einem Technologiemix auszugehen. Für urbane und regionale Verkehre werden sich wohl batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) durchsetzen, für längere Distanzen dürften dies nach aktuellem Stand Wasserstoff-Lkw sein, obwohl auch hier mittelfristig BEV zum Einsatz kommen könnten. Das BMVI bezieht in sein Gesamtkonzept auch Oberleitungs-Lkw mit ein. Diese dürften aber nur einen beschränkten Einsatzradius auf ausgewählten Strecken zwischen Industrie- und

Handelszentren sowie Häfen haben. Es wird eher schwierig, hierfür eine europäische Oberleitungsinfrastruktur zu errichten. Das dynamische Laden per Oberleitung bleibt allerdings eine interessante Option. Entscheidend für den klimaneutralen Einsatz der alternativen Technologien bleibt die Produktion von regenerativem Strom bzw. Wasserstoff und ein europaweit standardisierter Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur. Hier muss die Energiewirtschaft eine aktive Rolle spielen.

Welche Rolle spielt staatliche Förderung bei der Transformation des Straßengüterverkehrs?

Die entscheidende Stellschraube für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs ist der zügige Aufbau einer nachhaltigen staatlichen Förderkulisse. Sie ist die Grundvoraussetzung dafür, dass Marktrisiken bei der Einführung alternativer Lkw-Antriebstechnologien abgefedert werden und für die Wirtschaft Investitions- und Planungssicherheit entsteht. Erfreulich ist deshalb die Zusage des BMVI, den Markthochlauf für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereits bis 2023 mit 1,16 Mrd.

Euro zu fördern und im Anschluss fortzuführen. Hierdurch sollen Kaufanreize für Speditionshäuser mit eigenen Fuhrparks entstehen und verhindert werden, dass die Herstellerindustrie in Sackgassen-Technologien investiert. Der Ansatz des BMVI, die jeweiligen alternativen Antriebstechniken für die unterschiedlichen Einsatzfelder der Logistik zu erproben, bevor konkrete Förderentscheidungen getroffen werden, ist richtig.

Wird das BEHG die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs beschleunigen?

Davon ist zunächst nicht auszugehen. Denn die politisch angestrebte Lenkungswirkung wird unmittelbar nicht eintreten können, da es für den Fernverkehr noch keine serienreifen alternativen Antriebe gibt und die Schiene noch Jahre bis zu ihrer Ertüchtigung braucht. Dadurch wird das Emissionshandelssystem zunächst nur zu einer zusätzlichen Kostenbelastung und entzieht der Speditonsbranche vielmehr Investitionsrücklagen für die zukünftige

Anschaffung eines Fuhrparks mit alternativen Antrieben. Das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) als Ausführungsgesetz des nationalen Emissionshandels wird den Dieselpreis bereits zum 1. Januar 2021 um bis zu 8 ct/Liter verteuern. Dies sind im Schnitt bis zu 2.500 Euro höhere Betriebskosten pro Lkw im Jahr 2021. Die Umwelt profitiert hiervon erstmal nicht.

Kontakt:

Johannes Küstner

Leiter Nationaler Straßengüterverkehr | Umwelt

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-61

E-Mail: JKuestner@dslv.spediteure.de





DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

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.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.