

Klimaschutz im Güterverkehr

Toolbox



[Drucken](#)



[PDF](#)



[Weiterempfehlen](#)



[RSS Abonnieren](#)

Veröffentlicht

16:15:20 25.02.2019

Berlin, 25. Februar 2019

Grundsätzlich begrüßt die deutsche Speditions-, Transport- und Logistikbranche gesetzliche Rahmenbedingungen, die Innovationen in der Logistik zur Verminderung von CO₂-Emissionen beschleunigen. Übereinstimmend fordern der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK), der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) und der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) von Politik, Energiewirtschaft und Herstellerindustrie Impulse für die zügige Entwicklung von alternativen Antrieben und Kraftstoffen mit deutlich geringeren Emissionen.

Der europäische Gesetzgeber darf bei der politischen Durchsetzung alternativer, postfossiler Antriebsformen aber nicht die derzeitigen Strukturen der Transportbranche vernachlässigen. In modernsten Fahrzeugflotten ist heute viel Unternehmenskapital gebunden. Für die Umrüstung auf Flotten mit noch niedrigeren Emissionswerten bedarf es deshalb wirtschaftlicher Planungssicherheit über deren Nutzungsdauer und Einsatzmöglichkeiten. Unabhängig hiervon muss schnell und europaweit ein dichtes und kapazitätsstarkes Versorgungsnetz für neue Kraftstoffe sowie eine Service-Infrastruktur aufgebaut werden. Die Errichtung solcher Netze muss der Staat ebenso berücksichtigen, wie den weiteren Ausbau der Verkehrswege und die Digitalisierung!

Auch wenn die jüngsten Brüsseler Trilog-Ergebnisse über CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge von der Herstellerindustrie nur unter größten Anstrengungen umgesetzt werden können, ist die Zielrichtung der EU dennoch grundsätzlich richtig. Nur so wird auch der Güterverkehr in die Lage versetzt, sich den politisch vorgegebenen Klimaschutz- und Luftreinhaltzielen anzunähern. Denn die Öffentlichkeit bewertet den Umweltschutzbeitrag der Logistik vor allem über den Einsatz ihrer Transportmittel. Doch allein schon aus wirtschaftlichen Gründen baut die Branche auf die am Markt verfügbare verbrauchs- und emissionsärmste Technik. Vor allem im Straßengüterverkehr konnten die spezifischen Emissionen und Kraftstoffverbräuche in den vergangenen Jahren erheblich gesenkt werden, dennoch bleiben zur Erfüllung der Klimaschutzziele weitere Innovationen dringend erforderlich - und dies im Kontext der politisch bereits beschlossenen Energiewende.

Die Speditions-, Transport- und Logistikbranche ist bereit, noch verbrauchs- und emissionsärmere Transportmittel einzusetzen - lieber heute als morgen! Denn sie sieht sich keinesfalls aus ihrer eigenen Verantwortung entlassen: Um darüber hinaus zur erforderlichen Emissionssenkung im Verkehrssektor beizutragen, wird die Branche auch weiterhin kontinuierlich ihre eigenen Prozesse auf Effizienz und Umweltverträglichkeit analysieren und mit Hilfe digitaler Anwendungen optimieren.

Die Politik muss den gesetzlichen Rahmen jetzt so gestalten, dass die Logistik die Versorgung der Gesellschaft mit Gütern und Waren weiterhin nicht nur umweltverträglich, sondern auch wirtschaftlich und sozialverträglich sicherstellen kann. Politische Zielvorgaben müssen sich deshalb nicht zuletzt vor allem am technisch Machbaren orientieren. Bei der generellen Festlegung von CO₂-Minderungszielen müssen mindestens technische Grenzen berücksichtigt werden. Ohne ausreichende Kenntnisse alternativer Technologien und ohne deren absehbare technische Verfügbarkeiten können keine in der Praxis umsetzbaren Gesetze geschaffen werden.

Dies gilt auch für das von der Bundesregierung geplante Klimaschutzgesetz. Der jetzt bekannt gewordene Entwurf sieht für den Verkehrssektor ein CO₂-Reduzierungsziel um 42 Prozent bis zum Jahr 2030 vor. Offen ist, mit welchen Maßnahmen dieses Ziel tatsächlich erreicht werden kann. Damit setzt die Bundesregierung den zweiten Schritt vor den ersten. Klar ist hingegen: Wird das Ziel verfehlt, werden gemäß europäischer Klimaschutzverordnung Ausgleichszahlungen in Milliardenhöhe an die EU fällig, mit denen dann der Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur belastet würde. Hier könnte eine Abwärtsspirale entstehen, warnen AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLV. Das Geld stünde dann nicht mehr für den Ausbau der Verkehrswege und der Digitalisierung zur Verfügung. Diese Maßnahmen sind allerdings entscheidend für die Erreichung der Klimaschutzzvorgaben.

Der DSLV vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLV repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit 585.000 Beschäftigten.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Wolters

Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24

10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-12

Telefax: +49 (0)30 40 50 228-88

E-Mail: MWolters@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | twitter.com/DSLV_Berlin

<https://www.vhsp.de/index.php?section=news&cmd=details&newsid=354&teaserId=&pdfview=1>