

DVF-Forum auf der Messe transport logistic: „Zero Emission logistics“

Dekarbonisierung: Branche fordert Planungssicherheit mit realistischen Zielen und Maßnahmen

München, 11. Mai 2017 – „Wir als Logistikbranche bringen uns mit viel Engagement in die Umsetzung der Klimaziele ein, brauchen aber realistische und verlässliche Rahmenbedingungen von der Politik. Unsere Unternehmen sind generell bereit, die Dekarbonisierung aktiv mitzugestalten. Allerdings muss dieses Ziel realistisch sein und sozial wie wirtschaftlich tragbar,“ erklärte **Dr. Jörg Mosolf**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsvorsitzender (CEO) MOSOLF SE & Co. KG, auf dem Forum der Messe transport logistic zum Thema „Zero Emission logistics“.

Der Klimaschutzplan der Bundesregierung gehe sehr optimistisch davon aus, dass die dazu notwendigen Technologien zum Stichtag vorhanden wären, die Preise wettbewerbsfähig blieben und Deutschland als Gewinner hervorgehe. Mosolf gab aber zu bedenken, dass dieses Szenario höchst spekulativ sei: „Der Blick ins Jahr 2050 mit diesen Annahmen erleichtert nicht gerade die Investitionsentscheidungen der Unternehmen. Neue Loks kosten bis zu 6 Millionen Euro, neue Flugzeuge bis zu 300 Millionen Euro. Darum braucht die Branche Planungssicherheit. Und der Staat sollte als Vorbild vorausgehen. Denn wer hohe Ansprüche an Unternehmen hat, muss diese an sich selber haben. Das ist jedoch oftmals nicht der Fall. In vielen Städten sind überalterte kommunale Fahrzeugflotten von Fahrverboten ausgenommen, weil das Geld für neue Fahrzeuge fehlt. Auch sind die Verwaltungen nur selten mit klimafreundlichen Dienstfahrzeugen ausgestattet.“

Stephan Kühn, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher, der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, erklärte, wie die Politik die Branche bei der Erreichung der Klimaziele unterstützen wolle: „Transport- und Logistikunternehmen, die in die Senkung der CO₂-Emissionen investieren, müssen davon wirtschaftlich profitieren. Ein Beispiel dafür ist eine Lkw-Maut, deren Staffelung sich nach den spezifischen CO₂-Emissionen je Fahrzeug- bzw. Tonnenkilometer richtet.“ Allerdings sagte Kühn auch: „Es gibt zwar eine E-Auto-Kaufprämie, aber nichts Vergleichbares im Transportbereich. Es fehlt ein Marktanzreizprogramm für die Elektromobilität bei den Nutzfahrzeugen.“

Wie die Politik klimafreundliche Investitionen geradezu bestraft, erläuterte **Angela Titzrath**, Vorstandsvorsitzende, HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, am Beispiel ihres Unternehmens. „Für uns bedeutet die EEG-Umlage eine

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

signifikante Verschlechterung unserer Position im harten Wettbewerb der europäischen Seehäfen. Wir stellen unsere Anlagen auf umweltfreundlichen Landstrom um, den wir in einem Biomasse-Kraftwerk produzieren. Trotzdem werden wir mit der EEG-Umlage belastet. Solche Belastungen müssen unsere Wettbewerber in Europa nicht stemmen. Wir fühlen uns in diesem Punkt von Politik benachteiligt." Auch die sich weiter verzögernde Fahrrinnenanpassung der Elbe, auf die Hamburg seit nunmehr 15 Jahren wartet, schadet letztlich der Umwelt. "Es ist ökologisch allemal sauberer, 20.000 Container per Schiff 120 km auf dem Wasser ins Landesinnere zu transportieren. Die Fahrrinnenanpassung der Elbe ist darüber hinaus eine notwendige Bedingung für die Zukunftsfähigkeit des Standorts Deutschland."

Das bestätigte **Dr. Alexis von Hoensbroech**, Vorstand Produkt und Vertrieb, Lufthansa Cargo AG: „Politisch gesetzte Rahmenbedingungen, auf europäischer oder nationaler Ebene, führen zu Wettbewerbsnachteilen im Luftverkehr. Nur globale Ansätze reduzieren die Wettbewerbseinflüsse.“ So würde die Luftverkehrssteuer hauptsächlich die einheimischen Airlines treffen und Geld für Investitionen in moderne Flugzeuge entziehen.

Die Erreichung der Klimaziele ist laut Kühn nur mit einer Verlagerung von Verkehr auf die Schiene möglich. „Dafür müssen die Trassenpreise im Güterverkehr auf der Schiene gesenkt und der Kombinierte Verkehrs stärker gefördert werden.“

Die Ziele der Bundesregierung hätten auf den internationalen Verkehr insofern keinen Einfluss, als sie Luft- und Seeschifffahrt außen vor lassen. „Was den nationalen Güterverkehr betrifft, erhoffen wir uns vor allem einen Schub für die Elektromobilität und weitere innovative Technologien, die uns im internationalen Wettbewerb vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr Vorteile bringen,“ sagte **Kurt Leidinger**, Vorstandsvorsitzender, Schenker Deutschland AG, für den Sektor Schienengüterverkehr. „Allerdings müssen die Ziele mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen flankiert werden.“

Schon konkrete Ziele definiert und mit Zwischenzielen hinterlegt hat Deutsche Post DHL Group als eines der größten Logistikunternehmen weltweit. **Katharina Tomoff**, Vice President Shared Value / GoGreen, Deutsche Post DHL Group: „Wir sind in der Tat Vorreiter in Sachen nachhaltige Logistik – das war schon 2008 so, als wir mit unserem ersten Klimaschutzziel an die Öffentlichkeit gegangen sind, und das ist heute nicht anders. Sicher haben wir dadurch einen ordentlichen Innovationsvorsprung, das heißt aber keineswegs, dass andere Logistikunternehmen nicht unserem Beispiel folgen können oder sollen. Im Gegenteil: Wenn wir das Zwei-Grad-Ziel der Vereinten Nationen einhalten wollen, muss die Branche an einem Strang ziehen.“