

Pressemitteilung

DSLVL zufrieden mit BMVI-Nutzfahrzeuggipfel

Förderkulisse aufbauen, Marktrisiken abfedern, Planungssicherheit herstellen

Berlin, 11. November 2020. Das ‚Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge‘ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erfüllt im Wesentlichen die Erwartungen der Speditionsbranche. Zu diesem Ergebnis kommt der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik im Anschluss an den von den Verkehrsverbänden lange geforderten Nutzfahrzeuggipfel des BMVI am 11. November 2020. Abgestimmt auf diverse Nutzungsszenarien der Fahrzeuge sollen verschiedene Technologiepfade zunächst bis 2023 erprobt werden. Im Anschluss will das BMVI entscheiden, welche Technologien förderfähig sein sollen. Das Konzept skizziert damit eine im Grundsatz nachvollziehbare und gesamtheitliche Strategie, um die Transformation zum CO₂-freien Straßengüterverkehr noch in diesem Jahrzehnt zu vollziehen.

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 damit 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 die Haushaltsansätze hierfür im Anschluss fortzuschreiben. Hierdurch sollen Kaufanreize für Speditionshäuser mit Fuhrparks entstehen und verhindert werden, dass die Herstellerindustrie in Sackgassen-Technologien investiert.

Hierzu DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster: „Dieser Pauschalzusage müssen schnell konkrete Förderprogramme für die Logistikbranche folgen. Vorstellbar wäre eine Bezuschussung in Höhe von 80 Prozent der Investitionsmehrkosten im Vergleich zu modernen Diesel-Lkw. Nur so kann die ökonomische Konkurrenzfähigkeit im Vergleich zu konventionellen Antrieben gesteigert werden und die Einsatzbereitschaft der Logistik für alternative Antriebe auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wachsen.“

Grundsätzlich richtig ist auch, dass das BMVI plant, regulatorische Anreize über eine CO₂-differenzierte Lkw-Maut zu setzen. So können Betriebskosten für emissionsarme Lkw gesenkt werden. Hier

Pressekontakt:

Markus Wolters
Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit

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/DSLVL_Berlin

wird es allerdings sehr von der konkreten Ausgestaltung der zukünftigen Wegekosten abhängen. Die Erwartungen an die deutsche EU-Ratspräsidentschaft, die Beratungen zur Eurovignetten-Richtlinie noch in diesem Jahr zu einem erfolgreichen Abschluss zu führen, bleiben deshalb hoch. Auch die politische Hängepartie zwischen Brüssel und Berlin um die Mautbefreiung von CNG- und LNG-betriebenen Lkw muss zugunsten der Unternehmen entschieden werden, die im Vertrauen auf geltendes Recht bereits in umweltfreundliche Gasantriebe investiert haben. Lösungen braucht es auch noch zur Vermeidung von Doppelbelastungen für die Branche durch eine CO₂-Maut und das Brennstoffemissionshandelsgesetz.

Richtigerweise differenziert das Gesamtkonzept des BMVI die Entwicklungsszenarien für bestimmte Nutzfahrzeug-Technologien nach deren logistischer Verwendung. Dass batterieelektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge vor allem für den urbanen und regionalen Einsatz prädestiniert sind, liegt auf der Hand. Um Fehlallokationen zu vermeiden, muss sorgfältig analysiert werden, in welchem Umfang sich die Oberleitungstechnologie neben dem mit Wasserstoff betriebenen Schwerlastverkehr auf langen Strecken durchsetzen kann.

Erfolgreich wird der Markthochlauf nur, wenn parallel dazu eine grenzüberschreitend harmonisierte Betankungs- und Aufladeinfrastruktur mit einheitlichen europäischen Standards wächst. Deshalb ist es nur konsequent, dass für deren Ausbau im selben Zeitraum Mittel in Höhe von 4,1 Mrd. zu Verfügung stehen sollen. Huster: „Auch hiervon muss die Speditionsbranche für die Errichtung von Tank- und Aufladestationen auf privaten Logistikgeländen profitieren. Es bleibt zu hoffen, dass bei der Mittelvergabe keine Konkurrenz mit öffentlichen Ladestationen für Pkw entsteht.“

Die Politik hat für den Straßengüterverkehr sehr ambitionierte kurzfristige CO₂-Reduktionsziele festgelegt. Mit dem ‚Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge‘ liegt endlich ein gemeinsamer Fahrplan für die Logistikbranche, die Herstellerindustrie und die Energiewirtschaft zu deren Näherung vor. Huster: „Es war wichtig, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer alle Akteure an einen Tisch geholt hat. Wenn das Gesamtkonzept praktische Realität wird, sind die Henne-und-Ei-Diskussionen der Vergangenheit um die Verantwortung für den Straßengüterverkehr ohne Emissionen hoffentlich beendet.“

Der DSLV steht für den jetzt folgenden Umsetzungsdialog bereit.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, 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 größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. 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.