

### **Politisch gesetzte Limits führen nicht zum erwünschten Ziel**

*(14.01.2019) Politisch gewollte Zielsetzungen und ihre praktische Umsetzung stehen sich mitunter entgegen. Die Beispiele „CO<sub>2</sub>-Reduktion in der EU“ und „Dieselfahrverbote in Deutschland“ zeigen, was geschieht, wenn nicht durch den Stand der Technik untermauert ist, was erreicht werden soll. Statt Fortschritte herbeizuführen, erschweren solche Zustände den Unternehmen, einen eigenen nachhaltigen Beitrag zu liefern – wie es ein Blick auf die Speditions- und Logistikbranche zeigt.*

### **Für vorgegebene Ziele besteht noch keine technische Lösung**

Seit das EU-Parlament im Herbst 2018 die Maßnahmen für seine ambitionierten Klimaziele festgezurr hat, ist das Thema schrittweise wieder in den Hintergrund der öffentlichen Aufmerksamkeit geraten. Zu Unrecht, wie der LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. feststellt. Denn schließlich entscheiden die im Lauf von 2019 erreichten Emissionswerte, auf welche Ziele sich Fahrzeughersteller bis 2025 (Vorgabe: minus 20 Prozent) und bis 2030 (Vorgabe: minus 35 Prozent) einstellen müssen.

Das Vorgehen erscheint aus Sicht des LBS „recht hemdsärmelig, wurden die angestrebten Grenzwerte doch festgelegt, ohne das heute und morgen technisch Machbare differenziert zu betrachten“, analysiert Geschäftsführerin Sabine Lehmann. „Auch wenn die geäußerten Vorbehalte seitens der Hersteller mit Vorsicht zu bewerten sind, ist doch unübersehbar, dass allein mit der Formel „weniger Verbrauch = weniger Emission“ kein technischer Fortschritt nachhaltig begründet ist.“ Wichtige Informationen darüber, wie sich zum Beispiel die induzierten Veränderungen auf die Leistungskraft der Fahrzeuge auswirkt, liegen bisher „bestenfalls ansatzweise, aber auf keinen Fall belastbar vor“, so Lehmann.

In diesem Zusammenhang erinnert der LBS daran, „dass Wirtschaftsverkehr kein Selbstzweck ist, sondern eine vitale Funktion einer funktionierenden Volkswirtschaft“. Genauso, wie die Unternehmen der Branche gehalten sind, langfristig zu planen, müsse man das auch von Politik und Verwaltung erwarten dürfen: „Die Rahmenbedingungen für einen reibungslosen und effizienten Wirtschaftsverkehr müssen entsprechend bei politischen Überlegungen besser und frühzeitiger berücksichtigt werden“, so Lehmann.

### **Lücken im Angebot bremsen die Branche**

Angesichts der komplexen Ausgangslage zeigt der LBS ein gewisses Verständnis dafür, dass seitens der europäischen Hersteller keine Ad-hoc-Lösungen angeboten werden. Gleichwohl besteht dringender Bedarf, den Käufern von Nutzfahrzeugen belastbare Perspektiven zu öffnen. „Die Entwicklung von Antrieben und Motoren bei Nutzfahrzeugen ist ein langwieriger Prozess. Derzeit sehen wir gerade bei schweren Nutzfahrzeugen nirgendwo am Markt ein Angebot, mit dem sich das heute erreichte Leistungsniveau eins zu eins darstellen lässt.“ Die Situation bezüglich der Antriebe, mit denen sich die angestrebten Zielwerte einhalten ließen, dürfte nach Einschätzung des LBS und nach heutigem Stand der Technik dazu führen, dass entweder kleinere oder schwächere Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. „Das würde aber bedeuten: Mehr und langsamerer Verkehr.“

Diese Entwicklung beeinflusst schon jetzt das strategisch-planerische Verhalten von Unternehmen in der Speditions- und Logistikbranche. Denn die von der EU anvisierten Zeiträume sind so kurz, dass sie direkt in die jeweils üblichen Investitionszyklen für Nutzfahrzeuge hineinwirken. „Selbstverständlich ist jeder Unternehmer unserer Branche an verbrauchsarmen Fahrzeugen interessiert“; betont Lehmann. „Die niedrigeren Treibstoffkosten als ökonomischer Vorteil sowie die seit Jahrzehnten sinkenden Emissionen als ökologischer Pluspunkt zieren jede Firmenbilanz.“ Kein Unternehmen könne es sich mehr leisten, diese Faktoren zu ignorieren: „In einer Branche, in der sich Renditen regelmäßig im niedrigen einstelligen Bereich bewegen, macht sich der Einsatz innovativer Technik erfahrungsgemäß so schnell bezahlt, dass sich ein „Sparversuch“ über alte Fahrzeuge nicht lohnt.“

### **Grenzwerte und Verbote „vom Schreibtisch“ greifen in der Praxis zu kurz**

Aus Sicht des Branchenverbandes ist es dringend erforderlich, dass die diversen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Emissionssenkung besser aufeinander abgestimmt werden: „Damit lassen sich schneller und dauerhafter Ergebnisse erzielen als durch Grenzwerte, die am Schreibtisch definiert wurden.“ Ein Effekt, der auch angesichts der anstehenden Fahrverbote für bestimmte Dieselmotoren zu beobachten ist. An vielen Stellen, so stellt der LBS aufgrund bestehender Erfahrungen fest, führten solche Eingriffe nur zu einer Verlagerung, nicht zu einer Lösung von Aufgaben. „Wir sehen hier nicht isolierte Problemzonen, sondern ein komplexes, von zahlreichen Faktoren beeinflusstes System, das ganzheitlich behandelt werden muss.“

Schon die vorgesehenen Ausnahmeregelungen führen das Thema nach Einschätzung des LBS ad absurdum. „Kommunale Serviceflotten sollen von den Verboten ausgenommen sein. Aber was gilt für Orte, in denen diese Services durch private Anbieter geleistet werden? Und wie will man, sollten die Ausnahmen auf solche Fälle ausgeweitet werden, eine Wettbewerbsgleichheit für andere Private herstellen?“ fragt sich Lehmann.

Als Konsequenz aus der aktuellen Situation fordert der LBS in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik eine Rückbesinnung auf elementare Aufgaben: „Genauso wie bei der Infrastruktur benötigen unsere Unternehmen auch bei Investitionen in moderne Technik langfristige Planungssicherheit“, kommentiert Geschäftsführerin Lehmann. „Nur unter verlässlichen und kalkulierbaren Bedingungen kann die Transportbranche ihren Beitrag zu den Klimazielen der EU in dem Ausmaß leisten, wie er politisch erhofft ist. Alle Teil-Lösungen sowie rein rechnerische Zielsetzungen bewirken auch nur Teil-Ergebnisse und rechnerische Veränderungen.“

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. vertritt als bayerischer Branchenverband die Interessen von ca. 450 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum des Speditions- und Logistikgewerbes als „Architekten des Verkehrs“. Der Verband repräsentiert die Unternehmen im Bereich logistischer Dienstleistungen, des Lagergeschäftes und der Kontraktlogistik, im Straßengütertransport, im Möbel- und Umzugsverkehr, in der Luftfracht, im Schienengüterverkehr sowie bei der Befrachtung von See- und Binnenschifffahrt.