

Mediengattung: Online News

Nummer: 6002544529

Weblink: <https://www.eurotransport.de/artikel/10-nationale-konferenz-gueterverkehr-und-logistik-mit-krisen-umgehen-11215543.html>¹ von PMG gewichtet 09-2022Visits (VpD): 6.558 ¹

10. Nationale Konferenz Güterverkehr und Logistik Mit Krisen umgehen

Klimaschutz und Resilienz standen bei der 10. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik im Fokus. Bundesverkehrsminister Volker Wissing setzt dabei auch auf die Eigeninitiative der Unternehmen. Ilona Jüngst

Der Umgang mit den aktuellen Krisen, allen voran der Kimakrise, war Thema bei der 10. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik in Mainz, die Überschrift „Logistik in bewegten Zeiten“. Der Blick richtete sich aber deutlich nach vorne: Wie kann die Transport- und Logistikbranche dazu beitragen, dass Treibhausgasemissionen signifikant sinken, ohne dass die Lieferketten abreißen?

Verlagerung auf die Schiene Mögliche Antworten darauf lieferte der Gastgeber der Konferenz, Volker Wissing (FDP), Bundesminister für Digitales und Verkehr. Ziel sei weiter die Verlagerung von Lkw-Transporten auf die Schiene und bis 2030 für die Güterbahnen ein Marktanteil von 25 Prozent. Aber die Schieneninfrastruktur sei stark überlastet. Um Kapazitäten zu erhöhen, sei wegen der Bau- und Planungsressourcen und im Hinblick auf die Klimaziele zu wenig Zeit für einen Neubau des Schienennetzes gegeben. Deswegen sei die intelligente und schnellere Ertüchtigung des vorhandenen Netzes im Fokus, wie das geplante Hochleistungsnetz bis 2030, das die Sanierung besonders stark belasteter Strecken vorsehe. Dies sei aber nicht unter einem rollenden Rad möglich, weswegen Sperrungen und Umleitungen unumgänglich seien.

Weitere KV-Förderung bewilligt Schwerpunkt der Regierung sei außerdem im Rahmen des Masterplans Schienengüterverkehr der weitere Neu- und Ausbau von Terminals und privaten Gleisanschlüssen. Von der EU-Kommission habe man jetzt grünes Licht für die Verlängerung der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs“ bis 2026 erhalten.

Der Schlüssel sei zudem die Digitalisierung im Schienenverkehr, etwa durch

die automatische Kupplung oder die Einführung des Europäischen Zugbeeinflussungssystems (ETCS). Sollte dies 2023 Standard werden, will Wissing einen Stichtag setzen, ab dem nur noch digitale Züge unterwegs sein sollen.

Klimawandel bringt Trockenheit, und die hat im Sommer die Schifffahrt auf dem Rhein beeinträchtigt. Mit der Fortsetzung des Aktionsplans Niedrigwasser Rhein sollten kritische Engpässe beseitigt werden, sagte Wissing, der ehemals Verkehrsminister in Rheinland-Pfalz war. Dazu gehörten auch mehr Informationen für die Schifffahrt, den Schifffraum für Niedrigwasser anzupassen, aber auch Infrastrukturmaßnahmen für eine Abladeoptimierung zwischen Süd- und Mittelrhein.

Nutzfahrzeuge und Ladeinfrastruktur fördern Beim Thema klimafreundliche Lkw will Wissing den bisherigen Kurs weiterführen. Die drei Säulen der Richtlinie zur Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank und Ladeinfrastruktur (KsNI) seien die Kaufprämie beziehungsweise die Übernahme von 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber einem Diesel-Lkw, wobei laut Wissing keine Technologie ausgeschlossen werden sollte. Zweiter Pfeiler sei der schnellere Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur, was aktuell mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II erfolge. Der sieht etwa vor, dass ab 2023 die Errichtung eines initialen Ladenetzes ausgeschrieben werde. Wissing kündigte auch an, dass künftig die Bedarfsprognose Grundlage für einen Netzausbau werde, damit ein Hochlaufen exponentiell erfolge. Dritte Säule sei die Schaffung von Rahmenbedingungen und regulatorischem Umfeld, um die Dekarbonisierung voranzutreiben, etwa

die CO2-basierte Lkw-Maut.

„Einen Schatz heben, den wir bisher zu sehr vernachlässigt haben“ bedeutet für den Verkehrsminister in der aktuellen Situation die Digitalisierung. „Wir brauchen mehr Daten“ sagte er – um Routen und damit den Verkehr zu optimieren, um autonomes und vernetztes Fahren voranzutreiben, um die Verkehrsträger besser zu vernetzen und die bestehende Infrastruktur besser auszulasten.

Um diese Ziele zu erreichen, sei mutiges Anpacken gefragt – und genau das sei die DNA der Transport- und Logistikbranche. „Wir sind dankbar für Ihre Kreativität und Lösungsorientierung“, sagte Wissing, „gemeinsam kommen wir auch durch diesen schwierigen Winter und wieder in bessere Zeiten“.

Krisen beeinflussen Transportrouten Resilienz ist hier das Stichwort – denn die aktuellen Krisen wirken sich laut Oliver Luksic (FDP), Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und Koordinator für Güterverkehr und Logistik, auch auf die Transportrouten aus. Das Thema Energietransport etwa habe Schiene und Straße vor neue Herausforderungen gestellt – zusammen mit den Partnern aus der Wirtschaft habe man alte Waggons reaktiviert, um Kraftwerke mit Kohle zu versorgen. Aus diesem Grund müssten leistungsstarke Netze schneller entwickelt werden, um die Resilienz der Lieferkette zu verbessern; auch müsse die kritische Infrastruktur besser geschützt werden.

Tunnel in 14 Monaten: schneller bauen Beispiel Ahrtal: Nach der Flutkatastrophe im Juli 2021 habe die Region eine gigantische Leistung hingelegt und nach nur 14 Monaten die Ahrbrücke der B9 bei Sinzig und den Tunnel der B267 bei Altenahr aufgebaut, sagte in Mainz auch

Daniela Schmitt (FDP), Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz. Möglich gemacht auch durch ein Abrücken von Extrempositionen und großer Dialogbereitschaft auf allen Seiten: „Es ist nicht mehr hinnehmbar, dass Infrastrukturvorhaben zehn bis zwölf Jahre dauern“, sagte Schmitt.

Eine solche Planungsbeschleunigung wolle auch das BMDV erreichen, sagte Luksic, und verwies auf rund 4.000 Brücken, die der Bund bis 2030 sanieren müsse. Erreicht werden soll dies mit einem Maßnahmenpaket, das die Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren vorsieht.

Resilienz auch bei Energiethemen Resilienz ist aber auch ein Standortthema – so ist das FDP-geführte BMDV auch dafür, dass Deutschland künftig etwa bei Themen wie Energie und Schlüsseltechnologien im Rahmen einer europäischen Souveränität nicht weiter von

fremden, undemokratischen Kräften abhängig ist; allgemein trage man die China-Politik der Bundesregierung, etwa auch im Hinblick auf die HHLA-Entscheidung, mit.

Bei der Frage der alternativen Lkw-Antriebe und den Investitionen der Unternehmen wollte sich auch Luksic nicht festlegen – dies könnten und sollten nicht allein die Beamten des Verkehrsministeriums beantworten, sagte der Staatssekretär, der einmal mehr auf die Technologieoffenheit des Bundes verwies. Neben Elektrofahrzeugen und strombasierten Kraftstoffen wie Wasserstoff hätten auch alternative Kraftstoffe, die etwa bei Spezialfahrzeugen zum Einsatz kommen könnten, ihren Platz. Kompensation für Gas-Fahrzeuge Beim Thema Gas-Fahrzeuge mauere die EU-Kommission, die keine weitere Ausnahme von der Lkw-Maut wolle - laut Luksic sei man aber bereits „mit den Kollegen des Bundesministeriums für

Wirtschaft und Klimaschutz im Austausch, wie eine Kompensation geschaffen werden kann“.

Kurz: Die Rolle des Staates müsse es sein, Rahmenbedingen zu schaffen, alles Weitere regle die Wirtschaft über die Marktwirtschaft. „Mir als Liberalen gefällt das sehr gut“, so der Staatssekretär. Dabei ist es ihm um die Logistik nicht bange – die stelle immer wieder ihre Agilität und Anpassungsfähigkeit unter Beweis.

BMDV-Fachkonferenz zu klimaneutralen Nutzfahrzeugen Wie geht es mit der Dekarbonisierung im Güterverkehr weiter, wie gelingt der Markthochlauf der klimaneutralen Nutzfahrzeuge, wie wird die Tank- und Ladeinfrastruktur ausgebaut? Dazu veranstaltet das BMDV eine Fachkonferenz am 17. November mit Online-Teilnahme. Mehr Infos unter now-gmbh.de, unter den Menüpunkten Aktuelles und Veranstaltungen.

Abbildung:

Foto: ©Dmytro - stock.adobe.com

Wörter:

1033