

TruckSymposium von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland, 12. Juli 2013

Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz im Fuhrpark – welche technischen Investitionen sind notwendig?

### Empfehlungen von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland

1. **Schadstoffausstoß:** Die EU will bis 2050 die Treibhausgase in Europa gegenüber 1990 um 60 Prozent reduzieren. Diese Forderung muss sich an alle Verkehrsträger richten – und darf nicht, wie von Brüssel verlangt, hauptsächlich zu Lasten des Straßengüterverkehrs gehen. Von der Vorstellung 50 Prozent des Güterverkehrs bis zum Jahr 2050 von der Straße auf Schiff und Schiene zu verlagern, rät selbst das Bundesverkehrsministerium ab. Politik und Administrationen in Brüssel und den Mitgliedsländern müssen sich zunehmend von den Vorstellungen trennen, Umweltpolitik im Verkehr durch unrealistische Verlagerungsszenarien umsetzen zu wollen. **Stattdessen bedarf es neuer technologischer Ansätze, um ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit im europäischen Güterverkehr zu verknüpfen.**
2. **Mehrkosten durch Euro 6: Staatliche Unterstützungen könnten die Mehrkosten von Euro-6- gegenüber Euro-5- Fahrzeugen abfedern.** Bislang zahlen allein die Logistik- und Transportunternehmen die Zeche, die sich im fünfstelligen Bereich bewegt. **Steuerliche Erleichterungen könnten hier zum Motor für Investitionen in umweltfreundlichere Fahrzeuge werden und die durch steigende Kraftstoffpreise ohnehin klammen Kassen der Branche entlasten.** Nutzfahrzeug-Hersteller arbeiten wegen der Einführung von Euro 6 verstärkt an Konzepten, nicht nur den Ausstoß von Stickoxiden und Rußpartikeln zu begrenzen, sondern auch den Kraftstoffverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern.
3. **Investitionsbereitschaft:** Fast alle Transportunternehmen sind einem enormen Kostendruck ausgesetzt. Einen großen Anteil hat dabei das hohe Niveau der Kraftstoffpreise. Die Mehrheit der Betriebe versucht bereits, die finanziellen Belastungen durch Verbrauchsanalysen und Fahrerschulungen zu kompensieren. Doch lediglich knapp die Hälfte der Spediteure nutzen Fahrerbewertungen und Belohnungen für einen effizienten Fahrstil als Instrument der Verbrauchsminderung. Hier gibt es

seitens der Unternehmen in ihrem eigenen Interesse noch reichlich Nachholbedarf. **Auch staatliche Förderprogramme wie De-minimis und zinsgünstige Kredite der KfW-Bank werden noch zu wenig genutzt.**

4. **Alternative Antriebe:** Innovative Technologien im Lkw-Verkehr spielen eine immer wichtigere Rolle, um den Schadstoffausstoß zu verringern. Alternative, Kraftstoffsparende Lkw-Hybridantriebe in Großserienfertigung und neuartige Verkehrswegekonzeppte wie flächendeckende Stromtankstellen für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge oder heute noch utopisch klingende Oberleitungssysteme auf Autobahnen zeigen den Rahmen der Möglichkeiten auf. **Neben einer staatlichen Entwicklungsförderung für die Industrie ist hier auch Brüssel gefordert, Gelder für Maßnahmen einer „grünen“ Infrastruktur bereitzustellen.**
  
5. **„Grüne“ Auftraggeber:** Zunehmend verlangen Kunden von ihren Transportdienstleistern die Umsetzung technischer oder organisatorischer Maßnahmen zur Verringerung des Schadstoffausstoßes. Der Bundesverband der Chemischen Industrie erarbeitet derzeit einen entsprechenden Maßnahmenkatalog. Dies ist für Spediteure und Transportunternehmer mit zum Teil erheblichen Investitionen verbunden. Stichwort: Einsatz von Fahrzeugen mit höchsten Abgasnormen. **Für die Planungssicherheit des Gewerbes ist es wichtig, dass sich möglichst zeitnah und branchenübergreifend die Industrie-Verbände der Verlader an einen Tisch setzen, um gemeinsame Kriterien für nachhaltige, umweltschonende Transportdienstleitungen auf den Weg zu bringen.**
  
6. **Fahrermangel:** Nach wie vor gibt es zu wenig qualifizierte Berufskraftfahrer in Deutschland. Der Fahrermangel gefährdet auch die Sicherheit auf unseren Straßen durch gestresste und überlastete Lkw-Lenker. Denn der Verantwortliche für die Verkehrssicherheit ist und bleibt der Mensch. **Deshalb hat auch die Forderung an die Politik weiterhin Bestand, Ausbildungsanreize zu schaffen – etwa durch Vergütungen für ausbildende Betriebe oder durch gezielte**

**Umschulungsprogramme im Auftrag der Agentur für Arbeit. Die Transportunternehmen sind damit überfordert, neben den Belastungen durch Investitionen in verbrauchs- und emissionsärmere Lkw zusätzlich erhebliche Gelder zu investieren, um die Fahrer an ihren Arbeitsplatz zu binden.**