

E-Fuels: Debatte um den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen. Sind sie weniger wirtschaftlich als gedacht?

Seite 3

Schwertransporte: Die Autobahn GmbH startet ein bundesweites Projekt zum eBeifahrer.

Seite 4

Elektromobilität: trans aktuell-Symposium zum effizienten Laden auf dem Betriebshof.

Seite 6-7

Eco Performance Award: Die Nachhaltigkeitspioniere der Branche sind wieder gesucht.

Seite 8

Reifen: Hersteller optimieren ihre Reifen für die Nutzung an Elektro-Fahrzeugen.

Seite 13

Wasserstoff-Lkw: Fahrzeuge mit 500 Kilometern Reichweite von Paul Nutzfahrzeuge.

Seite 15



Unter Kostendruck

Winfried Hermann hält an Landesmaut fest – Praktiker wehren sich gegen neue Belastung

Beim trans aktuell-Symposium „Betriebshof und E-Mobilität: So planen Sie für die Zukunft“ machte sich Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) weiter für eine Lkw-Maut für Landes- und Kommunalstraßen stark.

„Wir haben Straßen, die passen nicht zu den Lkw“, sagte Hermann bei seiner Keynote. Zu offensichtlich sei die Infrastruktur sanierungsbedürftig und insbesondere das Brückenproblem massiv.

Finanzierung für Infrastruktur

Daher müsse es eine Finanzierungswelle für die Infrastruktur geben, sagte der Landesverkehrsminister, der damit an der Idee einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen festhält. Pro Jahr könnten demnach etwa 250 Millionen Euro eingenommen werden, wenn das System des Bundes übertragen würde. Diese Summe könnte man zwischen Kommunen und Land aufteilen, um die Sanierungskosten zumindest teilweise zu decken. Auf 300 Millionen Euro schätzt Hermann allein den Bedarf an Sanierungsmitteln für die Landesstraßen pro Jahr, „120 Millionen Euro könnten da schon helfen“. Allerdings rechnet der Verkehrsminister inzwischen frühestens mit einer Realisierung 2027, also erst in der nächsten Legislaturperiode. Wie bei der Bundesmaut auch, plädierte der Grünen-Politiker dafür, dass auch die Landesmaut perspektivisch für den Transformationsprozess im Verkehr – sprich für eine Verkehrswende – eingesetzt würde. Die marode Schieneninfrastruktur benötige mindestens ein 20-jähriges Sanierungsprogramm.

Auch wenn er „als Grüner gerne mehr Bahn hätte“, sei die als Alternative aktuell im Vergleich zum Straßengüterverkehr aber noch beschränkt unterwegs, sagte Hermann in seiner Keynote bei der Veranstaltung. Der Straßengüterverkehr sei hingegen Hauptlastträger des Güterverkehrs, der jetzt klimaneutral werden müsse, neben der Vermeidung und der Verlagerung auch durch die Antriebswende.

Ziel der baden-württembergischen Landesregierung ist es, bis zum Jahr 2030 die Emissionen im Verkehrssektor um mindestens 55 Prozent im Vergleich zu

1990 zu reduzieren und jede zweite Tonne klimaneutral zu fahren. Mittelfristig hält Hermann den Batterieelektrischen Antrieb am geeignetsten, um die Emissionen zu senken. Aktuell seien etwa 6.300 batterieelektrische Lkw in Baden-Württemberg zugelassen – ein kleiner Anteil gemessen an den Diesel-Lkw.

Einen Ersatz für die beendete KsNI-Förderung für die Fahrzeuge können auch die Länder aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel nicht bieten, sagte Hermann. Künftige Förderungen des Landes würden sich aber auf die Infrastruktur für das Laden der E-Lkw, unter anderem Depotladen, konzentrieren, und sollen noch in diesem Jahr starten.

Maut kein durchlaufender Posten

Realitätscheck in der anschließenden Diskussionsrunde: Andrea Marongiu, Geschäftsführer des Verbands Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg, machte klar, dass das Thema Nachhaltigkeit und Antriebswende sehr präsent in der Branche sei, aufgrund der aktuellen Situation aber der Kostendruck ganz oben auf der Prioritätenliste stehe. „Bei unseren Mitgliedern ist die Stimmung aktuell nicht gut, es

ist daher nicht der richtige Zeitpunkt, eine Landesmaut in Baden-Württemberg zu planen.“ Hermanns Replik: Nur wer sich an der Transformation im Güterverkehr nicht beteilige, müsse einen vermehrten Kostendruck fürchten. Marongiu warnte davor, von Seiten der Politik die Maut einfach als durchlaufenden Posten für die Transportunternehmen zu betrachten: „Für die Mauterhöhung im Dezember mussten sich die Unternehmer in sehr heftige Diskussionen begeben, und aktuell verhandeln viele Verlagerer wieder ein Zurück zur alten Kostenstruktur“. Laut Marongiu benehme sich die Politik beim Klimaschutz wie ein Schiedsrichter, der zudem auf dem Platz auch Tore schießen wolle.

Dass es gar nicht so einfach ist, aus der Elektromobilität ein Geschäftsmodell zu machen, machten die Praktiker in der Runde klar: Laut Roland Rüdiger, Geschäftsführer der Rüdinger Spedition aus Krauthausen, ist ohne Förderung nicht nur der deutliche Mehrpreis der BEV-Fahrzeuge eine Herausforderung, sondern auch das Thema Stromkosten und Netzanschluss. „Die Erwartungshaltung der Politik ist sehr hoch, was uns unser Netzbetreiber aber schickt, sehr überschaubar“, sagte der Spediteur.

Auch Simon Brunner, Geschäftsführer der Denkinger Internationale Spedition aus Ehingen, ist bereits in die Elektro-

mobilität eingestiegen, maßgeblich auch mithilfe der KsNI-Förderung: diverse BEV-Fahrzeuge und eine PV-Anlage sind im Einsatz, fünf eActros werden noch ausgeliefert. „Wir werden mit der Nachhaltigkeit weitermachen, mit noch ein bis zwei Fahrzeugen pro Jahr. Bei zehn wird aber unsere Grenze sein. Wir können aufgrund der Herausforderung Ladeinfrastruktur nicht weiter investieren“, sagte Brunner. Die Branche, so der Spediteur, zeige sich angesichts des Liquiditätsabflusses durch Steuern und Abgaben sehr skeptisch über das künftige Wirtschaftswachstum.

Antriebswende ausgebremst

Diesen Trend in der Branche sieht auch Christian Zimmermann, Koordinator eMobility Consulting bei Mercedes-Benz Trucks Deutschland. „Es geht weiter beim Ausbau, aber mit geringerer Schlagzahl. Ein Großteil der Kunden setzt inzwischen nur noch auf die Minimallösung, weil Planungssicherheit fehlt“. Zimmermann plädierte daher in Richtung Politik, sich dringend der Herausforderung Netzausbau und -anschluss zu widmen.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Thomas Küppers, Matthias Rathmann



Diskussionsrunde (von links) mit dem Verkehrsminister Winfried Hermann, Matthias Rathmann (VSL), Spediteur Roland Rüdiger, Christian Zimmermann (Mercedes-Benz Trucks Deutschland), Simon Brunner (Denkinger Internationale Spedition) und Andrea Marongiu (VSL).

Kommentar auf Seite 2,
mehr zum Symposium auf Seite 6-7