

Stellungnahme des Unternehmensverbandes Logistik Schleswig-Holstein (UVL) zu den Anträgen:

**Antrag der Fraktion des SSW
Drs. 20/1885**

„Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erstellen“

**Alternativantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen
Drs. 20/1917 (neu)**

zu „Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erstellen“ (Drs. 20/1885)

1. Allgemeine Feststellung zu den oben aufgeführten Anträgen

Der Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e.V. (UVL) bezieht zu den oben aufgeführten Anträgen Stellung, welche die Bedeutung eines funktionierenden Güterverkehrs für die Versorgung der Bevölkerung und die wirtschaftliche Entwicklung des Landes betont. Insbesondere die wirtschaftliche Komponente unter Einbeziehung der Neuansiedlung von Gewerbe und Industrie im Zusammenhang mit dem Ausbau von Infrastruktur ist zu begrüßen.

Wir unterstützen die Zielsetzung, den Güter- und Schwerlastverkehr zu dekarbonisieren und umweltfreundlich auszugestalten, müssen aber darauf hinweisen, dass die Förderung zur Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge seitens des Bundes ersatzlos gestrichen worden ist (siehe auch Punkt 7. „Schlussbemerkungen“).

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf alternative Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße kann, wie in den Anträgen beschrieben, den Energieverbrauch in der Logistik reduzieren und die Verkehrsbelastung auf den Straßen verringern. Die Priorisierung der Nutzung der Wasserstraße im Rahmen der Hafenstrategie ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch sind wir der Meinung, dass die wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen dabei nicht unterschätzt werden dürfen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße sehen wir daher auch mit kritischen Augen.

2. Daten, Zahlen, Fakten

Um fundierte Kenntnisse zu gewinnen und dadurch Aussagen und Maßnahmen für den zukünftigen Güterverkehr ableiten zu können, hat das Institut der Deutschen Wirtschaft im Auftrag von Pro Mobilität, Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. einen „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland“ erarbeitet.

Die im Folgenden zusammengefassten Ergebnisse müssen bei der Entscheidung über eine zukünftige Aufteilung des Güterverkehrs und der damit verbundenen Investitionen Berücksichtigung finden, um mögliche volkswirtschaftlich relevante Fehlinvestitionen zu vermeiden.

2.1 Güterverkehr und wirtschaftliche Entwicklung sind voneinander abhängig!

Steigt das Bruttoinlandprodukt, dann steigt auch das Aufkommen im Güterverkehr!

Boomt es in einzelnen Branchen, wie in den letzten Jahren die Bauwirtschaft, so ist dort die Steigerung des Transportaufkommens besonders sichtbar.

2.2 Infrastrukturmängel beeinträchtigen Geschäftsabläufe von Unternehmen, wie etwa bei Großraum- und Schwerlasttransporten.

Das gilt insbesondere für den Straßenverkehr; weniger für den Schiffs-, Luft- und Schienenverkehr.

2.3 Der CO₂- Ausstoß wird vom PKW dominiert

Der CO₂- Ausstoß ist pro Tonnenkilometer seit 1991 um 43% durch die Verbesserung der Energieeffizienz des Lkw gesunken.

2.4 Infrastruktur wird bei wachsendem Verkehr vernachlässigt

Erhebliche Teile des Bundesfernstraßennetzes sind sanierungsbedürftig; darunter fallen mehr als 3.000 Brücken. Die Investitionen in den Neubau von Straßeninfrastruktur werden weniger. Der Erhalt dominiert seit 2012.

2.5 Transportlänge

Fast 50% der deutschen Lkw-Transporte sind kürzer als 50 Kilometer. Nur 8% der von deutschen Lkw transportierten Tonnage reist mehr als 300 Kilometer. Das bedeutet, dass es sich für 92% der transportierten Tonnage nicht lohnt, die Güter auf die Bahn zu bringen. Somit wird der Nah- und Regionalverkehr weiterhin vom Lkw dominiert.

2.6 Verlagerungspotential

Der deutsche Lkw bedient in vielen Bereichen einen anderen Transportmarkt als die Bahn oder das Binnenschiff.

Straßen und Schienen sind auf den gleichen Verbindungen hoch belastet. Ein Drittel der Güterzüge fährt auf 5% der Streckenabschnitte – vor allem im Seehafenhinterlandverkehr. Damit ist das Schienennetz auf den wichtigsten Güterverkehrsachsen stark überlastet.

Ein größerer Marktanteil der Schiene funktioniert nur gemeinsam mit der Straße; also über den Kombinierten Verkehr.

2.7 Prognosen

Auch in 2050 bleibt der Lkw wichtigster Akteur im Güterverkehr, wobei die Transportleistung insgesamt noch weiter ansteigen wird.

3. Kritische Anmerkungen zum Ausbau des Schienennetzes

Der Ausbau des Schienennetzes wird oft als Lösung zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs angeführt. Jedoch ist es in der Praxis schwierig, diesen Ausbau im erforderlichen Umfang und in angemessener Zeit (u.a. zu lange Genehmigungsverfahren) zu realisieren. Zudem verlagert sich der Güterverkehr der Zukunft zunehmend von Massengut- zu Stückguttransporten. Diese Entwicklung erfordert flexible und schnell anpassbare Logistiklösungen, die in erster Linie durch den Straßenverkehr gewährleistet werden. Die Straße bietet die nötige Flexibilität und Feinverteilung, die für eine moderne, effiziente Logistik unerlässlich sind (siehe auch 2.5 „Transportlänge“).

Wir möchten daher betonen, dass Investitionen in die Straßeninfrastruktur nicht vernachlässigt oder zugunsten der Schiene reduziert werden dürfen. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Zusage des Bundes, die Maut 1:1 in den Straßenbau einzusetzen, nicht eingehalten wurde. Diese Zusage sollte wieder aufgegriffen werden. Eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur in Verbindung mit optimal ausgestatteten Parkmöglichkeiten ist und bleibt das Rückgrat der Logistik, insbesondere in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein.

4. Investitionen in die Hafen- und Schieneninfrastruktur

Die geplanten Investitionen in die Sanierung und den Ausbau der landeseigenen Häfen sowie die Unterstützung aller Häfen sind wichtige Maßnahmen. Dennoch sollten diese Maßnahmen nicht zu Lasten der Straßeninfrastruktur gehen. Die Bedeutung der Häfen für den Güterverkehr (Seehafenhinterlandverkehr) ist unbestritten, jedoch ist auch hier eine ausgewogene und realistische Planung erforderlich. Es ist wichtig, dass die Mittelverteilung sorgfältig abgewogen wird, um sicherzustellen, dass keine Investitionen in Bereiche fließen, deren Nutzen nicht kurzfristig realisierbar ist.

5. Forderung nach Bundesunterstützung

Wir unterstützen die Landesregierung in ihrer Bemühung, sich gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn für eine angemessene Berücksichtigung des Schienennetzes, das über die Grenzen Schleswig-Holsteins hinausgeht, einzusetzen. Dennoch sollte hierbei nicht außer Acht gelassen werden, dass ein übermäßiger Fokus auf den Schienenausbau zu einer Vernachlässigung anderer wichtiger Verkehrswege führen kann.

Programme des Bundes sollten auch wieder die Förderung Klimafreundlicher Nutzfahrzeuge beinhalten.

Zu einem geeigneten Konzept, gehört in jeglicher Hinsicht eine Bedarfsanalyse, um bei den Unternehmen der Logistik den Bedarf zu ermitteln, ob Sie eine Möglichkeit sehen, die Güter verstärkt auf die Schiene zu verlagern. Nur so können Fehlinvestitionen vermieden werden.

6. Zusammenarbeit und Koordination

Eine stärkere Koordinierung und die Optimierung bestehender Verladeangebote sind in Zeiten knapper finanzieller Ressourcen unerlässlich. Betrachtet man alle in Punkt 2. genannten Aussagen, so könnte ein möglicher Standort für einen gut ausgebauten Kombiverkehr Neumünster mit Destinationen in den Süden und Westen von Deutschland und nach Skandinavien sein.

Die Initiative, einen gemeinsamen Railcoach in Zusammenarbeit mit der IHK zu etablieren, kann dazu beitragen, bestehende Verlademöglichkeiten besser bekannt zu machen und Unternehmen bei der Bündelung von Güterverkehren zu unterstützen. Jedoch sollten solche Initiativen durchdacht und praxisnah gestaltet werden. Sinnvoller wäre es für die Zukunft, Genehmigungsverfahren so zu vereinfachen und zu verschlanken, dass Unternehmen ohne Unterstützung in der Lage sind, diese selbst durchführen zu können.

7. Schlussbemerkung

Der UVL unterstützt die Bemühungen des Landtags, die Logistikinfrastruktur in Schleswig-Holstein zu verbessern und die Verkehrsträger nachhaltiger zu gestalten. Eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Logistik ist ein gemeinsames Ziel, das wir nur durch enge Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Politik und Gesellschaft erreichen können. Dabei darf jedoch die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Straße nicht unterschätzt werden – eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur bleibt unverzichtbar für eine flexible und effiziente Logistik der Zukunft.

Es ist daher unerlässlich, die Transformation des Güterverkehrs auf der Straße zu vollziehen, indem alternative Energie, die entsprechenden Netze, Ladeinfrastruktur, Betankungsmöglichkeiten mit Wasserstoff und die Fahrzeuge selbst im ausreichenden Maße zur Verfügung gestellt und entsprechende Förderprogramme aufgelegt werden.