

## Transport auf der Straße muss grüner werden (dürfen)



Im Bild v.l.n.r.: Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer (Wirtschaftsuniversität Wien), DI Peter Umundum (Vize-Präsident Zentralverband Spedition & Logistik, Vorstand Paket & Logistik, Österreichische Post AG), KommR Alexander Friesz (Präsident Zentralverband Spedition & Logistik, Vorstandsmitglied Lagermax Gruppe), Mag. Wolfram Senger-Weiss (Vize-Präsident Zentralverband Spedition & Logistik, Vorsitzender der Geschäftsleitung Gebrüder Weiss)

Credit: Zentralverband Spedition & Logistik/APA-Fotoservice/Schedl  
Fotograf: Ludwig Schedl

Utl.: Studie und Forderungen zur Ökologisierung des Straßengüterverkehrs =

Wien (OTS) -

~

- \* Straße muss Großteil des Güterverkehrswachstums stemmen
- \* EU CO<sub>2</sub>-Ziele 2050 im Güterverkehr nur mit großer Konsequenz erreichbar
- \* Österreichische CO<sub>2</sub>-Ziele 2040 außer Reichweite
- \* Zentralverband fordert Vielfalt bei Antrieben und Schaffung klimakonformer Rahmenbedingungen

~

Die europäische und österreichische Wirtschaft werden voraussichtlich auch nach der Pandemie weiterhin wachsen. Österreichs Straßen werden als eine Folge davon mit erwarteten plus 49 % Transportvolumen bis 2040 für weitere Jahrzehnte mehr Güterverkehr tragen als Schiene, Binnenschifffahrt und Flugverkehr. Die Logistikwirtschaft beobachtet diese Entwicklung mit Besorgnis und sucht gemeinsam mit der Wissenschaft nach ökologischen Lösungen. Will man das EU-Ziel Klimaneutralität 2050 erreichen, muss der Straßengüterverkehr moderner, effizienter und umweltverträglicher werden, so eine Studie des Zentrums für Transportwirtschaft und Logistik. Die größten Potenziale dazu bieten sofort verfügbare klimafreundlichere Technologien, wie LNG-betriebene Fahrzeuge, bessere Aerodynamik sowie flexiblere Längenmaße und Gewichte. Mittelfristig bieten auch

Batterieelektrik und Wasserstoff große Einsparungspotenziale. Grundsätzlich werde eine Wende nur mit intelligenten Systemlösungen, einem Mix von Antriebsformen, Förderungen und Investitionen sowie einem Überdenken der gesetzlichen Rahmenbedingungen gelingen. Der Zentralverband Spedition & Logistik fordert daher dringend einen Gütermobilitätsplan, der nicht nur Jahreszahlen und CO<sub>2</sub>-Ziele festlegt, sondern konkrete, wissenschaftlich fundierte Schritte zur Zielerreichung. Dabei müssen Vorlaufzeiten für die Implementierung neuer Technologien und Investitionssicherheit für Betriebe mitberücksichtigt werden.

Allen Verlagerungsbemühungen zum Trotz, wird die Straße für viele Jahrzehnte die Hauptlast des weiterhin wachsenden Güterverkehrsaufkommens tragen. Selbst bei 2,2 % jährlichem Anstieg des Schienengüterverkehrs kann laut Wissenschaft die Bahn das Gesamtwachstum nicht auffangen. Der Straßengüterverkehr werde nochmals um die Hälfte des Volumens von 2019 wachsen. Studienautor Prof. Sebastian Kummer, WU Wien: „49 % mehr Güterverkehr im Jahr 2040 bedeuten jährlich 20 Millionen Tonnen mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen. Laut EU-Klimazielen müssten die Emissionen im Güterverkehr 2050 aber bei null liegen, in Österreich sogar schon im Jahr 2040. Hier besteht akuter Handlungsbedarf.“

Die Studienautor\*innen haben deshalb im Auftrag des Zentralverbandes Spedition & Logistik errechnet, mit welchen Maßnahmen bis wann ein Null-Emissions-Ziel erreicht werden könnte. Mit den kumulierten Einsparungspotenzialen von Batterieelektrik (-34 %), LNG (-17 %), Wasserstoff (-9 %), Ladekapazitätssteigerungen (-4 %), angepassten Fahrverboten (-3 %) sowie Leichtbau und Aerodynamik würde der Zielwert bis 2030 noch deutlich verfehlt. Trotz dynamischer Veränderung der einzelnen Hebel wäre auch Österreichs Ziel von null Emissionen im Jahr 2040 noch außer Reichweite. Das Null-Emissions-Ziel 2050 der EU könnte hingegen vor allem durch einen Anstieg der Effekte von Wasserstoff und Batterieelektrik sowie einen Mix an schon heute verfügbaren Technologien erreichbar sein.

Zwtl.: Integrierte Gesamtlösung und Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen

Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik: „Die Kernkompetenz der Logistikbranche ist, Abläufe so zu gestalten, dass Waren so effizient wie möglich transportiert werden können. Dieses Wissen können und wollen wir auch nutzen, um die

Umwelteffekte des Straßenverkehrs zu minimieren. Wir brauchen jetzt eine gut geplante Klima-Kehrtwende im Güterverkehr. Ohne den Beitrag der Politik wird das aber nicht gehen." Das sei auch Aufgabe des Mobilitätsmasterplans des Verkehrsministeriums, der noch dieses Jahr erarbeitet werden und die Rahmenbedingungen für die Mobilität der nächsten Dekaden in Österreich festlegen soll. Laut Friesz müsse die Regierung, speziell die dafür verantwortliche Verkehrsministerin Leonore Gewessler, die reale Bedeutung des Güterverkehrsträgers Straße für eine ökologische Zukunft erkennen: „Die Zahlen beweisen, dass die Straße schlicht und einfach den stärksten Klimaschutz-Hebel im Güterverkehr bietet. Mit einem Mix unterschiedlicher Antriebsformen, besserer Aerodynamik, dem Ausbau der Intermodalität und der Reduktion von Umwegverkehren könnten wir ab sofort sehr viel erreichen. Die Logistikwirtschaft kann hier enorm viel bewirken, benötigt für die Einführung neuer Technologien aber Investitionssicherheit und nachhaltige Rahmenbedingungen.“

Laut Friesz müssten zur Erreichung der Klimaziele auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf einen CO<sub>2</sub>-neutralen Straßengütertransport ausgerichtet werden. Das gehe von der Mautbefreiung klimafreundlicher Fahrzeuge über steuerliche Anreize und Förderungen bis hin zur Anpassung von Fahrverboten. In technischen Belangen betreffe es die Erhöhung der Fahrzeugkapazität durch Zulassung längerer Fahrzeuge und zusätzliche Fahrzeugeinheiten. So könnten Autotransporter mit der gleichen Zugmaschine mehr Autos transportieren, aerodynamische Aufbauten den Energieverbrauch stark verringern oder auch Lang-LKW aus drei LKW zwei machen und so ebenfalls viel Energie und damit Emissionen einsparen. In Summe seien allein damit Emissionsverringerungen im zweistelligen Prozentbereich möglich.

Zwtl.: Umweltfreundliche Kurzstrecke durch Förderung von Batterieelektrik, Steueranreize und Ausbau der Infrastruktur

Wesentliche Potenziale könnten mit dem Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge auf kürzeren Strecken wie etwa im städtischen Verkehr gehoben werden. Die bereits verfügbare Technologie kann bis 2030 ein Einsparungspotenzial von rund einer Million Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent nützen und im Jahr 2050 über 3,3 Millionen Tonnen. Jedoch besteht hier noch eine Reihe bekannter Defizite: von zu langen Batterieladezeiten über die Umweltbelastung bei der Erzeugung und den oft noch klimaschädlichen Strommix bis hin zur schwankenden Netzstabilität und Verfügbarkeit von Solar- und

Windenergie. Um diese Einsparungsmöglichkeiten zu nützen, müssen unter anderem Kaufanreize wie Steuervergünstigungen gesetzt oder spezielle Park-, Halte- und Ladezonen eingeführt werden. Außerdem brauche es einen eigenen Strategieplan für Batterieelektrik-Fahrzeuge, um sowohl die Forschung & Entwicklung als auch den Infrastrukturausbau mit Ladestationen, Stromnetz und grüner Stromerzeugung massiv voranzutreiben. Zentralverband Spedition & Logistik Vizepräsident Peter Umundum: „Die Paketdienstleister beweisen, wie rasant sich eine Branche auf neue Herausforderungen einstellen und diese meistern kann, wenn Technologie und Rahmenbedingungen stimmen. Dabei zeigen wir als Branche heute schon, was mit dem Ausbau der E-Flotte in puncto CO2-Einsparung alles möglich ist.“

Zwtl.: LNG, Wasserstoff und Fahrzeugoptimierung können Emissionen im Schwer- und Langstreckenverkehr deutlich reduzieren

Elektromobilität ist aus heutiger Sicht keine geeignete Lösung für den Schwer- und Langstreckenverkehr. Wasserstoffantriebe verfügen hingegen über großes Potenzial, werden jedoch für die technologische Entwicklung und die wirtschaftliche Herstellung von Grünem Wasserstoff noch einige Jahre benötigen. Für CO2-reduzierende Effekte bis 2030/2040 müssen vorhandene Technologien wie LNG, bessere Aerodynamik, Leichtbau, flexiblere Längenmaße und Gewichte, als auch andere Übergangstechnologien wie synthetische Kraftstoffe zugelassen und aktiv gefördert werden.

Bis 2050 könnte Wasserstoff zum wichtigsten Energieträger auf der Langstrecke werden. Bei großflächiger F&E-Förderung in den Bereichen Wasserstoffherzeugung, Brennstoffzellen und Fahrzeuge wäre 2050 ein Einsparungspotenzial von 3,3 Millionen Tonnen CO2-Äquivalent möglich. Zur Erreichung dieses Ziels sollten Pilotprojekte für den Schwerkverkehr gestartet und ein Strategieplan für die Bereitstellung von Tankstellen-Infrastruktur sowie die Distribution und Erzeugung von Grünem Wasserstoff entwickelt werden. Auch die Förderung der Anschaffung und des Betriebs wasserstoffbetriebener Fahrzeuge, eine völlige Mautbefreiung und die Befreiung von Fahrverboten wären wichtige Bestandteile einer solchen Strategie. Um die CO2 Emissionen auf null zu reduzieren, wird es aber auch bis 2050 einen Mix aus den bereits genannten Technologien und Maßnahmen benötigen.

Zwtl.: Schweiz und Deutschland auf der Überholspur

Zumindest bis die Herstellung von grünem Wasserstoff in ausreichendem Maße sichergestellt werden kann, sollte im Langstreckenverkehr schnellstmöglich die marktreife und von Ländern wie Deutschland oder Italien massiv geförderte LNG-Technologie (Liquefied Natural Gas / verflüssigtes Erdgas) genutzt werden. Zentralverband-Vizepräsident Wolfram Senger-Weiss: „Wir dürfen uns nicht zurücklehnen und warten, bis ausschließlich sauberer, grüner Wasserstoff vorhanden ist. Es gilt jetzt zu handeln und in den kommenden Jahren den Boden für diese Technologien aufzubereiten.“ Die jährlichen Einsparungen durch LNG werden sowohl für 2030 als auch 2050 mit 750.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent beziffert, bei verstärktem Einsatz von Biogas oder synthetischem Gas wäre sogar noch mehr möglich. Senger-Weiss zur aktuellen Herausforderung: „Wir brauchen jetzt eine nationale Umsetzungsstrategie für alternative Antriebe und müssen die Klima-Investitionen der Betriebe sichern.“

Die Studienpräsentation können Sie [hier downloaden.]  
(<https://bit.ly/3rVekuN>)

Fotos der Studienpräsentation finden Sie unter  
<https://www.apa-fotoservice.at/galerie/24899>

Zwttl.: Zentralverband: Interessensvertretung und Service

Der Zentralverband Spedition & Logistik ist die unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessensvertretung auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene. Er ist Mitglied der CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) um die Brancheninteressen der heimischen Logistik in der EU bestmöglich zu positionieren. Daneben vertritt der Zentralverband auch die internationale Logistikorganisation FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations).

11.000 Unternehmen des österreichischen Logistik-Wertschöpfungskerns beschäftigen unmittelbar 160.000 Personen. Spediteure, Transport-Umschlag-Lager-Logistik-Anbieter und Logistik-Technologie-Anbieter schaffen einen direkten Umsatz in Höhe von 33,6 Mrd. Euro.

~

Rückfragehinweis:

Zentralverband Spedition & Logistik  
+43 (0)1 512 35 38

zv@spediteure-logistik.at  
www.spediteure-logistik.at

~

Digitale Pressemappe: <http://www.ots.at/pressemappe/1364/aom>

\*\*\* OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER  
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT \*\*\*

OTS0095 2021-04-08/11:25

081125 Apr 21

Link zur Aussendung:

[https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20210408\\_OTS0095](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210408_OTS0095)