

Was ist wichtig für die Logistik in Deutschland? Hinweise aus Niedersachsen

Logistik für mehr Nachhaltigkeit, Wohlstand und zur Sicherung des Wirtschafts- und Lebensstandortes Deutschland und Niedersachsen

Die Logistik ist ein unverzichtbarer Teil unseres Gemeinwesens. Es werden Leistungen von Menschen für Menschen erbracht, um eine adäquate Mobilität von Gütern jedweder Art für eine hohe Lebensqualität zu ermöglichen.

Ohne Logistiklösungen und die damit verbundenen Transporte würden alle wesentlichen Lebens- und Wirtschaftsbereiche nicht funktionieren. Die Systemrelevanz von logistischen Dienstleistungen für Industrie, Handel, Service und Bevölkerung wurde speziell zu Coronazeiten unter Beweis gestellt. Egal, ob Wochenmarkt oder Weltmarkt, ob Bioladen oder Biontec, ohne Logistik würde die letzte wie auch die erste Meile und alles dazwischen nicht funktionieren.

Mit mehr als 3,3 Millionen Erwerbstätigen und einem Umsatzvolumen von 331 Milliarden Euro im Jahr 2024 ist die Logistikindustrie die drittgrößte Branche in Deutschland. Neben den direkt in der deutschen Logistikindustrie Beschäftigten sind eine Vielzahl von Erwerbstätigen mit Transport- und Logistikaufgaben in Industrie und Handel tätig. Neben den wichtigen Grundfunktionen, die durch Transport und Logistik erbracht werden, ist die erzeugte Wertschöpfung und Beschäftigungsfunktion von immenser Bedeutung. Die Logistik bietet vielfältige und attraktive Betätigungsfelder für alle bzw. über alle Qualifikationsbereiche. Diese werden nicht weniger, sondern durch die zunehmende Transformation und den verstärkten Einsatz neuer Technologien anspruchsvoller und unterliegen tiefgreifenden Veränderungen. Kurz: Ohne Logistik 4.0 ist keine Industrie 4.0 umsetzbar. Durch standardisierte Lösungen und Leistungen bietet die Logistik in Zeiten der Unsicherheit ein gewisses Maß an Planbarkeit. Ein Beispiel ist der der Standard-20-Fuss-Container, der die Globalisierung ermöglicht und den Welthandel befördert hat.

Eine zentrale Rolle spielt der Straßengüterverkehr: Mit etwa 650.000 Beschäftigten sichert diese Branche die Versorgung des Landes. Der Mittelstand dominiert mit einem Anteil von 80 % und Unternehmensgrößen von meist weniger als 20 Mitarbeitern. Täglich transportieren rund 800.000 Lkw etwa 85 % aller Güter auf deutschen Straßen – eine unverzichtbare Leistung für Wirtschaft und Gesellschaft.

Doch diese Versorgungssicherheit ist massiv gefährdet. Insolvenzen und Betriebsschließungen nehmen zu, und das mittelständische Transportgewerbe gerät zunehmend in Schieflage. Die Branche sieht sich einer Vielzahl von Herausforderungen ausgesetzt.

Aber die logistischen Fähigkeiten eines Standortes entscheiden über wirtschaftliche Prosperität und Wertschöpfung für die Gesellschaft. Damit Deutschland seine Fähigkeiten und sein Leistungsvermögen in Transport und Logistik stärken kann, sind folgende Basisentscheidungen wichtig für die kommenden vier Jahre:

Logistik braucht Infrastruktur

- Straßen
- Schienen
- Zugang zu Wasserstraßen
- Umschlagmöglichkeiten im Kombinierten Verkehr

Nach wie vor wird der Großteil des Güterverkehrs auf der Straße erbracht. Das wird auch bei allen in letzter Zeit überlegten Konzepten so bleiben. Daher ist der Verkehrsträger Straße für diese Aufgabe zu ertüchtigen und dementsprechend zu sanieren und auszubauen. Hierfür sind sowohl Haushaltsmittel wie auch die zur Verbesserung der Infrastruktur eingeführte Lkw-Maut zu verwenden. Insbesondere sind für die logistischen Transportaufgaben für die Energiewende Infrastrukturen anzupassen.

Zur Erhöhung des Anteils des Güterverkehrs auf der Schiene sind Kapazitäten und Zugangsmöglichkeiten zu schaffen. Diese Kapazitäten sind auch außerhalb der Hauptkorridore erforderlich. Das gilt insbesondere auch für die nächsten Jahre, die zur Generalsanierung der Hauptrouten genutzt wird.

Die Binnenwasserstraße ist der einzige Verkehrsträger, der freie Kapazitäten aufweist. Hier kommt es darauf an, Binnenhäfen zu fördern, mehr Wendemöglichkeiten zu schaffen und die Schleusen zu verbessern.

Logistik braucht faire Randbedingungen

- Überarbeitung der Maut, keine Doppelbelastung CO2
- Tatsächlicher Bürokratieabbau
- Attraktive Bedingungen für Fachpersonal
- Gute Rastmöglichkeiten einschl. Sanitäranlagen

Die Grundlage zur Erhebung der **Lkw-Maut** ist dahin gehend zu überarbeiten, dass der Ausstoß an CO2 nicht doppelt finanziell belastet wird. Ein Transfer von Mauteinnahmen in die Finanzierung des Schienennetzes darf nicht stattfinden, wenn es keine ausreichenden Möglichkeiten zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene gibt und stattdessen Trassenpreise im Güterverkehr erhöht werden und die Einnahmen aus der Maut für den Schienenverkehr nicht für Bedarfs des Güterverkehrs, sondern für Hochgeschwindigkeitsstrecken des Personenverkehrs verwendet werden. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind daher für die Sanierung von Brücken, den Ausbau von Lkw-Stellplätzen, die Instandhaltung bestehender Straßen sowie für den bedarfsgerechten Neu- und Ausbau einzusetzen. Außerdem ist eine Verdopplung der Mautharmonisierungsmittel auf 900 Mio. Euro erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Transportunternehmen zu stärken.

Beim **Bürokratieabbau** sind statt weiterer Empfehlungen tatsächliche Entlastungen erforderlich. Dadurch, dass ein Großteil der Leistungserbringung im öffentlichen Raum stattfindet und viele Aufgaben und Leistungen aus Industrie und Handel übernommen werden, potenzieren sich die Auflagen, Regularien, Genehmigungen, Versicherungs-, Zoll/Steuern- und Nachweispflichten bei der Transport- und Logistikindustrie. Die zunehmenden Insolvenzen und Betriebsaufgaben im mittelständischen Transportgewerbe erfordern entschlossenes Handeln. Um diesem schleichenden Rückgang entgegenzuwirken, bedarf es eines umfassenden Wachstumspakts für den Mittelstand. Insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen kommen bei diesen Themen an ihre Leistungsgrenze. Die spezifische deutsche Bürokratie führt zu Wettbewerbsnachteilen im europäischen Vergleich. Unter anderem ist die Einführung des Verrechnungsmodells bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuergemeinsam voranzubringen.

Logistik für mehr Klimaschutz

- Ladeinfrastruktur für die Straße
- Förderung einer neuen Lkw-Flotte
- Mehr elektrifizierte Bahnstrecken
- Förderung des Kombinierten Verkehrs

Elektromobilität wird bislang zu sehr in Personenverkehr gedacht. Für den Verkehr mit Nutzfahrzeugen bedarf es ebenfalls einer Strategie für einen kontinuierlichen Aufwuchs an Laderessourcen und an Fahrzeugen für elektrische und weitere alternative Antriebe. Diese Entwicklung ist vom Bund gezielt zu steuern, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Logistikbranche zu fördern. Ein Auf und Ab der Förderinstrumente nach Haushaltlage darf sich nicht wiederholen.

Da der LKW eine Schlüsselrolle im Klimaschutz spielt, sind folgende Maßnahmen von herausragender Bedeutung:

- Reinvestition der Lkw-Maut-Mehreinnahmen in Klimaschutzmaßnahmen.
- Förderprogramme für alternative Antriebe und Infrastrukturen: Einfache Zuschüsse zur Anschaffung von E-Lkw und H2-Lkw sowie Unterstützung beim Aufbau von Ladeinfrastruktur in Betrieben und im öffentlichen Raum.
- Eine bundeseinheitliche Förderung ist dringend erforderlich.
- Netzausbau und Anschlussförderung: Sicherstellung ausreichender Netzkapazitäten für Ladeinfrastrukturen, insbesondere in Logistikanlagen (Depotladen).
- Mautvorteile und verlängerte Befreiungen: Fortführung der Mautbefreiung für ZEVs (Zero Emission Vehicles) über das Jahr 2025 hinaus und Anreize für den Einsatz biogener und synthetischer Kraftstoffe.
- Wettbewerbsfähige Energiekosten: Einführung einer Strompreisbremse und statistische Erfassung der Preise für Strom, Wasserstoff, HVO100 und LNG für eine transparente Kostenbasis.
- Lang-Lkw und neue Fahrzeugkonzepte: Zulassung von Lang-Lkw Typ 1 und Unterstützung einer europäischen Revision der Richtlinie über Maße und Gewichte schwerer Nutzfahrzeuge.

Auch für das Schienennetz sind weitere Strecken zu elektrifizieren.

Die ökologisch sinnvolle und ökonomisch leistbare Nutzung alternativ angetriebener Fahrzeuge als auch alternativer Verkehrsträger ist vom relationsspezifischen Mengenpotenzial abhängig. Je mehr Volumen, desto besser die Auslastung, der wirtschaftliche Ertrag und die positive Umweltwirkung. Züge und Binnenschiffe transportieren ein Mehrfaches als ein Lkw und sind damit auf weiten Entfernungen effizienter.

Hinweise gerne an carla.eickmann@mw.niedersachsen.de