



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

VhU-Position

Erwartungen der hessischen Wirtschaft an die Politik nach der Landtagswahl in Hessen 2023

Beschluss Nr. 2 des VhU-Präsidiums vom 16.05.2022

Logistik



11. Logistik

Güterverkehr in den Fokus rücken

Funktionierende Logistik: Erfolgsfaktor des Standorts Hessen

Für ihre Warentransporte ist die hessische Wirtschaft auf leistungsfähige Mobilitäts- und Logistiksysteme angewiesen. Starke Güterkraftverkehrs-, Speditions-, Logistik-, Eisenbahn- und Luftfahrtunternehmen ermöglichen es tausenden hessischen Unternehmen, durch internationale Arbeitsteilung wettbewerbsfähig zu bleiben. Funktionierende Logistikketten sind ein Erfolgsfaktor des Industriestandorts Hessen und sorgen so auch für ein höheres Wachstum der übrigen Wirtschaftszweige. In der Corona-Pandemie hat die hessische Logistikwirtschaft ihre hohe Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Landtag und Landesregierung müssen dazu beitragen, dass die Logistik reibungslos funktionieren kann. Dazu sollten sie die Belange der Logistik stärker ins Zentrum ihrer Verkehrspolitik rücken.

Schienengüterverkehr: Ausbauen, aber Potential realistisch einschätzen

Leider ist das Potential des Schienengüterverkehrs systembedingt im dicht besiedelten Deutschland begrenzt. Gleichwohl ist es noch lange nicht ausgeschöpft, da die angebotenen Schienengüterverkehre quantitativ und qualitativ noch nicht ausreichend sind. Die verlassende Industrie braucht dringend mehr und zuverlässigere Transportangebote auf der Schiene sowie zusätzliche Strecken. Es liegt im Interesse der hessischen Wirtschaft, dass ein größerer Anteil des Güterverkehrsmengenwachstums auf der Schiene stattfinden kann, um die Logistikvorteile zu realisieren, um die Straße von Staus zu entlasten und um Emissionen zu reduzieren. Die Landesregierung sollte sich deshalb gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass die staatliche DB Netz AG deutlich schneller als bisher die Infrastruktur ausbaut und dass die staatliche DB Cargo AG die Attraktivität ihrer Angebote verbessert.

Straßengüterverkehr: Unverzichtbar, Schadstoffproblematik wird gelöst

Teile des Landtags und der Landesregierung haben den Straßengüterverkehr mit Lkw in der Vergangenheit systematisch schlechtgeredet. Das muss aufhören. Lastwagenverkehre werden auf Jahrzehnte unverzichtbar sein für die groß- und kleinräumige Warenverteilung. Lastenfahrräder sind eine Ergänzung, aber keine wirtschaftliche Alternative in einer überregional arbeitsteiligen Wirtschaft. Die Reduktion des Schadstoffausstoßes von Lkw und die Lösung der Lärm- und Unfallproblematiken haben zurecht Priorität in Landtag und Landesregierung: Sie können durch geeignete staatliche Rahmenseetzungen, die zumeist auf höherer föderaler Ebene liegen sollten (z.B. sinkender CO₂-Deckel), und durch technischen Fortschritt gelingen.

Lkw und Klimaschutz: Technologieoffenheit wahren

Damit die Umstellung auf treibhausgasneutrale Lkw-Verkehre – sei es durch Wasserstoff, sei es batterie-elektrisch, sei es durch synthetisch hergestellte Kraftstoffe oder durch künftige Innovationen – möglichst kostengünstig gelingt, muss sich die Landesregierung auf Ebene des Bundes und der EU für eine hinreichend technologieoffen und marktwirtschaftlich gestaltete Klimaschutzpolitik einsetzen. Landtag und Landesregierung sollten keine einzelne Technik im Verkehr privilegieren, keine unmittelbare Klimaschutzpolitik versuchen zu praktizieren,



sondern Klimaschutzpolitik dem Bund und der EU überlassen. Wenn das Land Hessen die Erprobung innovativer Antriebstechniken und alternativer Kraftstoffe unterstützt, sollte die Landesregierung so weit wie möglich einen technologieneutralen Ansatz der Förderung wählen.

Auf mehr Straßen in Hessen Lang-Lkw fahren lassen

Auf deutlich mehr Straßen in Hessen sollten Lang-Lkw (bis 25 m) zugelassen werden, damit mehr Güter in einem Lastwagen transportiert werden können und somit der Schadstoffausstoß und die Straßenabnutzung pro Tonne Ladung sinken. Die Landesregierung sollte sich auf Ebene des Bundes für die Ausweitung des Positivnetzes mit Strecken für Lang-Lkw einsetzen und dafür eintreten, dass mindestens zweimal im Jahr eine Änderungsverordnung auf den Weg gebracht wird, die neue Strecken für Lang-Lkw genehmigt.

Lang-Lkw eignen sich besonders zum Transport großvolumiger, sperriger Güter, die viel Platz benötigen, aber relativ leicht sind. Ebenso können sie auch im klassischen Stückgutverkehr Transporte reduzieren, denn die Entwicklung beim Verhältnis von Verpackung zum Produkt hat dazu geführt, dass nicht mehr das Transportgewicht, sondern der Transportraum zumeist der begrenzende Faktor ist. Das zulässige Gesamtgewicht von Lang-Lkw und herkömmlichen Lkw ist mit 40 Tonnen gleich, woraus sich bei mehr Achsen eine niedrigere Achslast und so eine geringere Abnutzung der Infrastruktur ergibt.

Schwertransporte schneller genehmigen

Großraum- und Schwertransporte müssen schneller als bisher genehmigt werden: Anträge sollten binnen 5 Werktagen entschieden werden. Die im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung veränderte Personalstruktur von Hessen Mobil sowie die Kooperationstätigkeit zur Autobahn GmbH führen zu längeren Anhebungszeiten. Die Landesregierung muss bürokratische Hürden reduzieren, intermodale Schnittstellen sichern und Daten in Zusammenarbeit mit den anderen Ländern austauschen. Ferner muss ausreichend, das heißt mehr qualifiziertes Personal in den zuständigen Anhebungs- und Genehmigungsbehörden einsetzbar sein. Dort sollten Sondernutzungsgenehmigungen komplett auf digitaler Basis bearbeitet und erstellt werden können – die Landesregierung muss ihre bisher erfolgreichen Anhebungsmaßnahmen diesbezüglich fortsetzen. Schließlich sollte die Landesregierung den Einsatz einer zertifizierten digitalen Fahrtassistenz, die im wesentlichen Navigationshinweise umfasst, als vollwertige Alternative zu einem menschlichen Beifahrer ermöglichen und so dem Vorbild Bayerns folgen.

Größere Lkw-Fahrerkabine zulassen

Die Landesregierung sollte sich beim Bundesverkehrsministerium für die Anpassung der Fahrzeugmaße für eine größere Fahrerkabine einsetzen, so dass die Fahrzeughersteller einen größeren rechtlichen Spielraum bzgl. des Gesamtgewichts erhalten. Damit könnten die Fahrerkabine komfortabler gestaltet und evtl. auch mit sanitären Anlagen ausgestattet werden. Das würde die Attraktivität des Berufs Kraftfahrer erhöhen.



Innenstadtlogistik weiter ermöglichen

Der innerstädtische Individualverkehr sowie das Be- und Entladen von Güterverkehren dürfen nicht durch Anfahrschwernisse und unangemessene Tempo-30-Zonen behindert werden. Einfahrtsverbote für Lkw und Busse in Innenstädte müssen vermieden werden. Die Landespolitik sollte auf effiziente, innovative und nachhaltige Mobilitäts- und Logistiksysteme setzen – beispielsweise auf intermodale Konzepte – statt auf starre Verbote, etwa bei Luftreinhalteplänen.

Luffracht-Logistik in Hessen stärken

Die Landesregierung sollte die Rahmenbedingungen am Luffracht-Logistikstandort Hessen verbessern, z.B. durch Digitalisierung behördlicher Schnittstellen zur Logistik und durch zügige Umsetzung der EU-Verordnung zu elektronischen Frachtinformationen (eFTI). Eine leistungsstarke international wettbewerbsfähige Luffracht ist unverzichtbarer Teil der globalen Transportkette – vor allem für viele temperatur- und zeitsensible oder wertvolle Güter. Zudem sollte die Landesregierung in Krisenstäbe Vertreter der Luffracht-Logistik hinsichtlich internationaler Transportfragen einbeziehen.

Luffracht: Luftfahrt-Bundesamt muss Wettbewerbsverzerrung vermeiden

Die nationale Auslegung des europäischen Luftsicherheitsgesetzes durch das deutsche Luftfahrt-Bundesamt (LBA) führt nicht zu mehr Sicherheit, sondern zu Wettbewerbsverzerrungen und zu sicherheits- und klimapolitisch fragwürdigen Verkehrsverlagerungen. Die Landesregierung sollte sich im Bundesrat und bei der Bundesregierung dafür einsetzen, dass das LBA keine Alleingänge beim Luftsicherheitsgesetz zum Schaden der heimischen Luffrachtunternehmen und der exportierenden Wirtschaft vollzieht.