

Grüne Logistik – so steht die Schweiz da

WILMA FASOLA

Wenig Regeln, wenig Motivation:
Geht es um **nachhaltige Logistik**,
ist die Schweiz ein Nachzügler.

Bis 2028 möchte Ikea mehr als 90 Prozent der Kundenlieferungen elektrisch durchführen. Das ist ein hehres Ziel. Daher setzt der Möbelgigant auf fachliche Expertise und Unterstützung. «Die Arbeitsgruppe Grüne Logistik wird von Swissscleantech organisiert und durchgeführt und massgeblich durch Ikea ermöglicht», erklärt Gregory Germann, Projektleiter bei Swissscleantech. «Ikea ist eines von acht Fördermitgliedern, mit denen wir ausgewählte Themen behandeln, die für das Unternehmen vor allem aus volkswirtschaftlicher Perspektive eine grosse Wichtigkeit im Klimaschutz einnehmen.»

Denn geht es um grüne Logistik, ist man in der Schweiz nicht wirklich gut unterwegs. Man kann es leider nicht anders sagen. Beginnend damit, dass es zu wenig festgesetzte Ziele gibt, die erreicht werden müssen. So hat man beispielsweise in Bezug auf die Verlagerung zwar ein konkretes Ziel definiert, dieses wurde aber bisher nie erreicht. Dazu sagt Germann: «Das Ziel war eine Folge der angenommenen Alpen-Initiative von 1994. Eigentlich hätte bis 2018 der alpenquerende Güterverkehr auf jährlich 650 000 Lastwagenfahrten sinken sollen. Dieses Ziel wurde jedoch nie erreicht, und seit 2020 ist die Anzahl Fahrten sogar auf über 900 000 gestiegen.» Beim Thema Dekarbonisierung gibt es hingegen seit der letzten Revision des CO₂-Gesetzes CO₂-Zielwerte für Lastwagen. Ein erster Schritt. «Bis 2029 müssen die durchschnitt-

lichen Emissionen um 15 Prozent zurück, ab 2030 um 30 Prozent», erklärt der Experte. «Da aber die EU seitdem strengere Ziele vorgesehen hat, gehen wir davon aus, dass die Schweiz hier demnächst nachzieht.» Doch auch das ist bislang offen. «Beide Herausforderungen sind gross – dass die CO₂-Zielwerte erreicht werden, ist aber sicherlich wahrscheinlicher», fügt Germann an. «Denn hier geht es um die Existenz von einzelnen Fahrzeugherstellern. Sie zahlen Sanktionen, wenn sie das Ziel nicht erreichen.»

Positiv sollte jedoch vermerkt werden, dass die Schweiz bei der Elektrifizierung der Lastwagen europaweit Spitzenreiterin ist, geht es um die Neuzulassungen. Unter anderem basiert dies auf der LSWA-Befreiung. Diese betrifft die Ausnahme von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für schwere Nutzfahrzeuge in der Schweiz. Eigentlich sind Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, die auf Schweizer Strassen unterwegs sind, normalerweise von dieser Abgabe betroffen. Bestimmte Fahrzeugtypen und Fahrten können aber von der LSWA befreit werden. In diesem Fall sind es E-Trucks.

Bei der Verlagerung der alpenquerenden Fahrten sieht die Lage allerdings wieder deutlich düsterer aus. Und der einfachste Grund, so peinlich er auch ist: Niemand muss wirklich Konsequenzen bei einem Nichterfüllen der Ziele fürchten, abgesehen von ein paar negativen Reaktionen rund um die Veröffentlichung des Verlagerungsberichts, der alle zwei Jahre herauskommt. Dazu kommen weitere Entwicklungen wie unter anderem Kürzungen des Angebots von SBB Cargo oder die Einstellung der «Rollenden Landstrasse»: Das Transportsystem für den begleiteten, kombinierten Verkehr auf der Schiene, bei dem komplette Lastwagen beziehungsweise Sattelzüge per Bahn befördert

werden, sollte bis 2028 laufen, wird nun aber bereits in diesem Jahr gestoppt. Die Betreiberin Ralpin AG begründet dies damit, dass der Betrieb aufgrund wirtschaftlicher Herausforderungen nicht fortgeführt werden könne.

Mal wieder die Infrastruktur

Und dann bleibt final das Thema Infrastruktur. Auch hier herrscht leider zu einem grossen Teil Unklarheit, aber etwas Bewegung gibt es schon. «Bezüglich Ladeinfrastruktur gibt es viele offene Fragen, die aktuell von diversen Akteuren behandelt werden», sagt Germann. «So ist aktuell noch unklar, wie viel künftig öffentlich und wie viel privat bei den Unternehmen auf den Depots geladen werden soll.» Doch es gibt zurzeit diverse Bestrebungen, private Ladeinfrastruktur gezielt für Dritte zugänglich zu machen, um die anfänglichen Investitionen wie eben in Ladeinfrastruktur, in die PV-Anlage et

cetera schneller wieder einzuholen. Aber auch bei der Stromversorgung gibt es Fragezeichen, da der Ladebedarf eines Fuhrparks schnell jenem einer Kleinstadt entsprechen kann. «Wir unterstützen hier, indem wir Akteure branchenübergreifend zusammenbringen, um über die Themen zu diskutieren, sprich: Transportunternehmen, Detailhandel, Energieversorger, Fahrzeughersteller, Ladeinfrastruktur-anbieter und Bundesämter», so Germann.

Fakt ist also, grüne Logistik hat in der Schweiz leider immer noch zu viele Hürden. Und das gibt zu denken. 31 Prozent der Schweizer Landesfläche – oder in Zahlen 1,3 Millionen Hektar – sind mit Wald bedeckt. Von der rund 1 Million Hektar grossen landwirtschaftlichen Nutzfläche beträgt die Dauergrünfläche 58 Prozent. Aber grün auf der Strasse und im Schienenverkehr ist nach wie vor eine Herausforderung. Muss das so bleiben?



Agenda. «Dass die CO₂-Werte erreicht werden, ist wahrscheinlich.»

Gregory Germann
Projektleiter
Swissscleantech