

Pressemitteilung

Bundes-Förderungen müssen verstetigt werden

Verbändeallianz fordert Stärkung des Kombinierten Verkehrs

Berlin, 28. Mai 2020. Führende Verkehrsverbände haben ihre Vorschläge zur bevorstehenden Evaluierung der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) vorgelegt. In einem gemeinsamen Positionspapier formulieren der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) sowie die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) Kernforderungen für die erfolgreiche Gestaltung des Kombinierten Verkehrs der Zukunft.

Zu den Forderungen gehören die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens in der EU zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in den Mitgliedstaaten, weiterer Bürokratieabbau einschließlich einheitlicher und vereinfachter Bedingungen für Vor- und Nachlaufverkehre auf der Straße, die Stärkung der Digitalisierung und eine zielgerichtete finanzielle Förderung, die auch Ersatzinvestitionen einschließt.

Seit 1998 fördert der Bund Bau und Ausbau von Umschlagsanlagen für den Güterverkehr an den Schnittstellen zwischen Straßen, Schienenwegen und Wasserstraßen. Das Beförderungsaufkommen hat sich seitdem auf rund 114 Millionen Tonnen nahezu vervierfacht. Die KV-Förderrichtlinie ist somit Basis des Erfolges des klimafreundlichen Kombinierten Verkehrs und bleibt deshalb wichtig für dessen Wettbewerbsfähigkeit. Um den Kombinierten Verkehr weiter zu stärken, muss die Förderung des Bundes ausgebaut werden, fordern die Verbände in ihrem jetzt herausgegebenen Positionspapier. Auch Brüssel muss jetzt dringend ihre 30 Jahre alte Richtlinie 92/106/EWG modernisieren und an die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft nach Gütermobilität, Umweltschutz und Digitalisierung anpassen.

Axel Plaß, DSLV-Präsident: „Speditionen und Logistikunternehmen organisieren und steuern Lieferketten für ihre Kunden aus Industrie und Handel. Die ab 2021 einsetzende CO₂-Bepreisung zur Einhaltung der Klimaschutzziele wird die Verkehrsträgerwahl beeinflussen. Die Entscheidung, Güter im Kombinierten Verkehr auf der

Pressekontakt:

Markus Wolters
Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12

Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88

E-Mail: MWolters@dslv.spediteure.de

www.dslv.org

twitter.com/DSLVL_Berlin

Schiene und mit Binnenschiffen zu befördern, wird neben dem Preis von seiner Leistungsfähigkeit, also der Zuverlässigkeit, der Planbarkeit der Umschlags- und Transportprozesse abhängen. Stimmen die Rahmenbedingungen, wird der Kombinierte Verkehr zum Erfolg einer Verkehrswende beitragen.“

Joachim Berends, VDV-Vizepräsident: „Es ist seit 1998 gelungen, den Straßengüterverkehr um jährlich ca. 28,4 Milliarden Tonnenkilometer zu vermindern und somit die Umwelt um rund zwei Millionen Tonnen CO₂-Emissionen zu entlasten. Ungeachtet der positiven Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in den zurückliegenden Jahren stehen dessen Unternehmen in einem unverändert starken Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterverkehr, der vielfach über den Preis pro Tonne entschieden wird. Daher gilt es alle Aktivitäten zu unterstützen, die seine Wettbewerbsfähigkeit stärken.“

Jens Schwanen, BDB-Geschäftsführer: „Bund und Europa haben mit den jeweiligen Richtlinien in den vergangenen Jahren viel erreicht. Es ist jetzt wichtig, diese Regelwerke auf die Höhe der Zeit zu bringen, um Binnenschiffe, Bahnen und Lkw immer besser zu vernetzen – und die klimafreundlichen Vorteile des Kombinierten Verkehrs bestmöglich auszunutzen. Dazu brauchen wir eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in der EU, digitale Vernetzung, Bürokratieabbau und gezielte finanzielle Förderungen.“

Jens Hohls, Mitglied des BÖB-Präsidiums: „Die Förderrichtlinie trägt seit 1998 zum Ausbau eines Netzes von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs bei und ist aus unserer Sicht ein voller Erfolg. Die Bundesförderung muss daher über das Jahr 2021 weitergeführt werden. Schiene und Wasserstraße müssen noch stärker als bislang ihr Potenzial für den Klimaschutz ausspielen können.“

Clemens Bochynek, geschäftsführendes Vorstandsmitglied SGKV: „Es ist wichtig, dass die klimafreundlichen Verkehrsträger in einem System mit der Straße zielgerichtet vernetzt sind, dass Schiene und Wasserstraße sinnvoll gestärkt werden. Der Kombinierte Verkehr hat sowohl vor der Krise, als auch in der Krise seine Flexibilität unter Beweis gestellt und gewährleistet wichtige europäische Transportachsen. Die Förderung des Bundes hat neben den Anstrengungen der Unternehmen dazu geführt, dass die beförderte Menge auf 114 Millionen Tonnen pro Jahr gestiegen ist. Das Potenzial des Systems Kombiniertes Verkehr ist noch lange nicht ausgeschöpft.“

Das Positionspapier kann auf der [Website des DSLV](#) heruntergeladen werden.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind. Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.