

Pressemitteilung

Logistik ist nur erfolgreich nachhaltig, wenn sie nachhaltig erfolgreich bleibt

Wirtschaft gerät in eine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit

Berlin, 10. Januar 2024. Mit größter Sorge blickt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik auf die wirtschaftliche Lage in Deutschland und die zunehmende Verschlechterung politischer Entscheidungsstrukturen. Ungeachtet anhaltend schlechter Konjunkturdaten peitscht die Bundesregierung ohne ausreichende Anhörung der Wirtschaft und mit zu wenig Rücksicht auf Praktikabilität, Belastbarkeit und Finanzierbarkeit Reformvorhaben durch und stolpert dabei immer wieder über ihr eigenes Tempo. Die politischen Entscheidungsträger haben auf zu vielen Ebenen den Blick für die wirtschaftliche Existenzsicherung der Betriebe und auch für Arbeitsplätze verloren.

Lkw-Mautgesetz, Brennstoffemissionshandelsgesetz und Energieeffizienzgesetz sind nur wenige Beispiele aus der Klimaschutzgesetzgebung, die für den enormen Zuwachs finanzieller und bürokratischer Belastungen in der Speditionsbranche verantwortlich sind. Gleichzeitig hinkt der Ausbau der erneuerbaren Energien sowie der Stromnetze dem Bedarf hinterher und die Zulassung alternativer Kraftstoffe versandet über Monate im ideologiegeprägten Streit der Ampel-Koalitionäre. Bis die Energiewende Realität wird, bleibt der Logistiksektor mangels Alternativen in einer CO₂-Kostenfalle stecken – und sichert dem Bund durch die Lkw-Maut und die CO₂-Steuer auf fossile Kraftstoffe auf Jahre Milliardeneinnahmen.

Hierzu DSLV-Präsident Axel Plaß: „Sich Veränderungen zu stellen, gehört zum unternehmerischen Risiko. Doch erfolgreich nachhaltig sind Speditionshäuser nur, wenn sie auch nachhaltig erfolgreich bleiben.“ Bei den laufenden haushaltspolitischen Verteilungskämpfen ist abzusehen, dass die finanziellen Mittel des Bundes für eine Förderung der Antriebswende in den kommenden Jahren nicht mehr aufgefüllt werden. „Unter den aktuellen Rahmenbedingungen gerät nicht nur der Klimaschutz, sondern auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit vieler Unternehmen in eine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit“, warnt Plaß. „So scheitert die Verkehrswende endgültig! Politik darf nicht nur fordern, sie muss in vielen Handlungsfeldern auch fördern.“

Pressekontakt:

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

Exemplarisch besteht bei folgenden Themen dringender Handlungsbedarf:

- **CO₂-Mehrfachbepreisung:** Lkw-Maut und CO₂-Steuer auf fossile Kraftstoffe summieren sich inzwischen auf 245 Euro pro Tonne CO₂. Das entspricht einer Mehrbelastung von 8,4 Milliarden Euro pro Jahr allein für die Unternehmen des Straßengüterverkehrs. Die im Koalitionsvertrag angekündigte Entlastung hält die Bundesregierung nicht ein. Im Gegenteil: Die CO₂-Steuer wurde in diesem Jahr noch mehr erhöht als ursprünglich vorgesehen. Andere Länder wie Österreich machen vor, dass CO₂-Abgaben auch dosiert und inflationsmildernd eingeführt und mit den Lkw-Technikzyklen synchronisiert werden können.
- **Sachgerechte Mittelverwendung:** Mit jährlich über 15 Milliarden Euro allein aus der Lkw-Maut trägt der Straßengüterverkehr zum Bundeshaushalt bei. Als Beitrag zum Klimaschutz müssen zumindest die vereinnahmten Mittel aus den CO₂-Abgaben dort reinvestiert werden, wo sie erhoben werden. Dies betrifft auch den Aufbau von Ladeinfrastrukturen und die Anschaffungsförderung für alternativ angetriebene Lkw. In den Bundeshaushalten der nächsten Jahre droht hingegen eine vollständige Mittelabsenkung im KsNI-Förderprogramm auf Null. Damit sorgt die Ampel selbst für einen Stillstand der ökologischen Transformation des Schwerlastverkehrs. Denn ohne staatliche Förderung werden die im Vergleich zu Lkw mit Verbrennungsmotoren bis zu dreimal teureren E-Lkw zu Ladenhütern.
- **Zielorientierte Steuerentlastung:** CO₂-Neutralität gelingt nur über ein ausgewogenes Maß an Sanktionen und Anreizen. Bereits mit bestehenden Technologien kann der Straßengüterverkehr problemlos zur CO₂-Reduzierung beitragen. Alternative Kraftstoffe müssen deshalb schnellstmöglich zugelassen und steuerbefreit werden.
- **Infrastrukturen ertüchtigen und Energiesicherheit und -verfügbarkeit herstellen:** Eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Schienen, Wasserwege, See- und Flughäfen) ist ebenso essenziell für den Wirtschaftsstandort Deutschland wie stabile und dichte Stromnetze. Die Verkehrswende gelingt nur durch eine vorgeschaltete Energiewende. Die Bundesregierung muss die Verkehrsinfrastruktur jetzt ebenso zügig ausbauen, wie sie die Energiesicherheit herstellen und die Digitalisierung der Verwaltung beschleunigen muss.
- **Bürokratieentlastung:** Nichts belastet vor allem den Mittelstand mehr als Bürokratie. Mit dem Wachstumschancengesetz und dem Bürokratieentlastungsgesetz soll der administrative Rahmen gelockert werden. Doch kleinteilig rüstet die Ampel mit immer mehr Auflagen nach. Nicht nur mit einer Verschärfung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und mit zusätzlichen Lizenzpflichten, die sich aus dem Postrechtsmodernisierungsgesetz ergeben, sorgt die Bundesregierung für einen weiteren Bürokratieaufwuchs in der Logistik. Unter zu viel Bürokratie ächzen auch immer noch die analog aufgestellten Behörden und Ämter, deren reibungsloses Funktionieren Grundvoraussetzung für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen etc. ist.

Selbst wenn die Bundesregierung in vielen Punkten nachbessern würde, wäre das generelle Problem noch nicht gelöst: Das Ladungs- und Transportaufkommen ist nicht rückläufig, weil sich Logistikkosten deutlich verteuert haben, sondern weil sich die generellen Rahmenbedingungen für den Industrie- und Handelsstandort Deutschland verschlechtert haben. Viele Unternehmen fahren Investitionen aufgrund unsicherer Daten zurück. Den Kunden der Speditionshäuser geht es zunehmend schlechter und darunter leidet auch der Logistiksektor. „Die Wirtschaft steckt in einer tiefen Vertrauenskrise. Die Unternehmen der Logistikbranche und ihre Kunden haben keine Planungssicherheit mehr und sind hochgradig verunsichert.“, resümiert Plaß. Inzwischen kanalisiert sich der Unmut über das Regierungsverhalten nicht mehr allein über die Verbände, sondern direkt auf die Straßen. Plaß: „Der Ärger demonstrierender Unternehmen ist verständlich. Offensichtlich bewegt nur noch lautstarker öffentlicher Protest zum Einlenken.“

Ungeachtet dessen kommuniziert die Bundesregierung schlecht und verschließt sich mehr und mehr der fachlichen Beratungskompetenz der Wirtschaftsverbände. Anhörungsfristen für komplexe Gesetzgebungsverfahren mit weitreichenden wirtschaftlichen Folgen sind ohne Vorlaufzeiten meist auf nur wenige Tage begrenzt. „Dies zeugt von offensichtlichem Desinteresse an den Belangen der Wirtschaft“, reklamiert Plaß. „Die sprunghaften Kehrtwenden der Ampel von bereits getroffenen Beschlüssen zeigen ja, dass die Folgen erlassener Gesetze nicht sorgfältig abgeschätzt werden – auch weil die betroffenen Kreise nicht angehört wurden. Chancen und Risiken neuer Rechtsvorschriften muss die Bundesregierung aber ausführlich mit der Wirtschaft erörtern. Nur dadurch können Gesetze rechtssicher und praktikabel ausgestaltet werden. Es ist nicht unsere originäre Aufgabe als Verband, unseren Mitgliedsunternehmen die Folgen einer missglückten Gesetzgebung zu erklären.“

Die Bundesregierung muss faktenbasiert analysieren, welche Maßnahmen tatsächlich praktikabel und finanzierbar sind. Ideologiebasierte, teure und damit nicht realisierbare Zukunftsvisionen müssen durch wirklich wirksame Maßnahmen ersetzt werden. Sonst verliert Deutschland noch weiter im internationalen Wirtschaftsranking. „Noch ist Deutschland ein starker Standort mit einem guten Mix aus exzellenten mittelständischen Familienbetrieben, börsennotierten Unternehmen und Start-ups“ sagt Plaß und fordert: „Um das zu retten, muss die Ampel pragmatischer handeln, anstatt interne ideologiegefärbte Prinzipienreiterei auf Kosten der Wirtschaft zu betreiben. Der angekündigte „Deutschlandpakt“ muss endlich Realität werden: Ampelparteien und demokratische Opposition müssen die Wirtschaft einbinden und gemeinsam entscheiden anstatt gegeneinander zu agitieren.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023). Die Mitgliederstruktur des DSLV 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 DSLV 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.