



## **Gemeinsame Position von**

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ)  
Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)  
Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK)  
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)  
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL)  
Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLVL)

## **zu Fragen des Einsatzes von Diesel-Nutzfahrzeugen und -Bussen und zur postfossilen Mobilität**

Speditionen, Transportlogistiker, Paket- und Expressdienstleister sowie Busbetreiber (vertreten durch die hier genannten Verbände der Verkehrsbranche) tragen im Nah- und Fernverkehr wesentlich zur Erfüllung des Versorgungs- und Mobilitätsbedürfnisses von Industrie, Handel und Gesellschaft bei. Zur effizienten Ausführung ihres Versorgungs- und Mobilitätsauftrags investiert die Verkehrsbranche regelmäßig in modernste verfügbare Infrastrukturen, Medien, Kommunikations- und Fahrzeugtechnologien. Planungssicherheit ist deshalb eine entscheidende Größe für Investitionsentscheidungen der Unternehmen in der Verkehrsbranche.

Der gesellschaftliche Anspruch auf universelle Verfügbarkeit von Waren und Gütern – beschleunigt durch digitale Medien, die das Buchungs-, Bestell- und Absatzverhalten von Wirtschaft und Konsumenten verändern – erhöht die Nachfrage nach Mobilität und logistischen Lösungen. Dadurch verändert sich die Verkehrsnachfrage permanent.

Kontinuierliche Anpassungen logistischer Prozesse und technologisch-motorische Fortschritte haben die verkehrsinduzierten spezifischen Umweltbelastungen in den vergangenen Jahren deutlich gesenkt und vom Verkehrswachstum entkoppelt, dennoch sind die Auswirkungen des absoluten Anstiegs des Verkehrs nicht von der Hand zu weisen.

Die Unternehmen der Verkehrsbranche sehen den durch EU-Recht und internationale Übereinkommen bestimmten Handlungsbedarf von Bund, Ländern und Kommunen zur Reduzierung von Luftschadstoffen in urbanen Ballungsräumen und zur Absenkung globaler CO<sub>2</sub>-Emissionen und erkennen an, dass auch der Verkehr seinen Beitrag leisten muss.

Nach Vorstellungen des deutschen und europäischen Gesetzgebers sind die Verbesserung der Luftqualität einerseits und die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen andererseits Komplementärziele. Deren gleichzeitige Erreichung ist aber nicht konfliktfrei und steht zudem im Widerspruch zu anderen gesellschaftlichen Ansprüchen. Realistisch können beide Emissionsziele gleichzeitig nur durch immense Mobilitäts- und Wohlstandseinbußen und/oder durch einen radikalen technologischen Wandel der Fahrzeugtechnik, dem eine nachhaltige Energiewende vorausgehen muss, erreicht werden.

Sämtliche gesetzlichen Maßnahmen müssen die Mobilitäts- und Wohlstandssicherung einerseits und den Umweltschutz andererseits in ein ausgewogenes Verhältnis setzen. Denn Umweltschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die der Gesetzgeber nicht durch

einseitige und ausschließliche Restriktionen der wirtschaftlichen Aktivitäten von Speditionen, Transportlogistikern, Paket- und Expressdienstleistern sowie Busbetreibern erfüllen kann.

Die Verkehrsbranche wird durch weitere logistische Prozessoptimierungen (Eigenbeitrag) sowie durch den verstärkten Einsatz von Fahrzeuginnovationen (Fremdbeitrag) zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffemissionen beitragen. Ein nachhaltiger Beitrag zur Verbesserung der Umweltbedingungen kann aber nur in einer ganzheitlichen Betrachtung aller Emittenten erreicht werden. Die Politik darf nicht in Aktionismus verfallen!

Im Rahmen der aktuellen „Diesel-Debatte“ besteht die Gefahr, dass Nutzfahrzeuge und Busse ungerechtfertigt in den Sog des Negativ-Images des Diesel-Pkw geraten. Dadurch wird der Dieseltechnologie insgesamt in der öffentlichen Wahrnehmung verstärkt die maßgebliche Verantwortung für zu hohe Immissionswerte zugeschrieben.

Enorme Schadstoffreduktionen erreichen bereits Euro V-Nutzfahrzeuge, die auch im innerstädtischen Verkehr überwiegend Standard sind. Wettbewerb und wirtschaftlich-technischer Innovationsdruck sorgen für eine weitere zügige Verjüngung der Fahrzeugflotten. Der Austausch mit Euro VI-Fahrzeugen erfolgt seit dem Jahr 2014 und wird in naher Zukunft zu weiteren Verbesserungen führen. Im Fernverkehr bzw. auf mautpflichtigen Autobahnen und Bundesstraßen beträgt der Fahrleistungsanteil der Euro VI-Fahrzeuge bereits weit über 50 Prozent.

Eine wachsende Zahl von Unternehmen, die täglich Industrie, Handel und Haushalte beliefern oder Personen befördern, erprobt bereits zusätzlich Alternativen zum Dieselfahrzeug, die angesichts fehlender Serienreife und Betankungsinfrastruktur heute aber noch keine Flächenwirkung entfalten können. Das Engagement des Wirtschafts-, Liefer- und Personenbeförderungsverkehrs wird deshalb noch zu sehr durch mangelnde Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit alternativer Technologien beschränkt.

Bis zur seriellen Fertigung alternativ angetriebener und bezahlbarer Fahrzeuge einschließlich flächendeckender Tank- und Ladeinfrastruktur können moderne Dieselnutzfahrzeuge nicht einfach und dogmatisch von heute auf morgen den Versorgungsprozessen von Industrie, Handel und Bevölkerung entzogen werden.

Sollten Kommunen gezwungen werden, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu erlassen, müssen Ausnahmeregelungen für den Lieferverkehr, die City-Logistik und den Busverkehr so bemessen sein, dass die Neuanschaffung von Euro-VI oder anderen emissionsarmen Nutzfahrzeugen im Investitionszyklus der Unternehmen, der unter anderem vom Nutzungsumfang und von Abschreibungsfristen bestimmt wird, realisiert werden kann.

Bei einer politischen Abwägung darf deshalb insbesondere der städtische Wirtschafts- und Lieferverkehr nicht ebenso reglementiert werden wie der Individualverkehr. Dies gilt in gleichem Maße für die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in urbanen Räumen. Dazu zählt auch die Einführung intelligenter Verkehrstechniken zur Entzerrung und Homogenisierung der Verkehrsflüsse. Ziel einer nachhaltigen Umweltpolitik muss die Verlagerung des Individualverkehrs auch auf den Bus als Teil des ÖPNV sein. Hierzu muss dieser weiter ungehindert in die Innenstädte fahren dürfen.

Kurzfristig eingeführte Flächenfahrverbote, von denen allein Euro VI-Fahrzeuge ausgenommen wären, würden technisch einwandfreie und hochwertige Euro V-Fahrzeuge, die auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt dann nicht mehr abgesetzt werden können, entwerten. Damit würde der Verkehrsbranche für die Anschaffung emissionsarmer Neufahrzeuge dringend benötigtes Kapital entzogen. Deshalb muss sich der Zeitpunkt für die Einführung von dauerhaften Fahrverboten am tatsächlichen Verbreitungsgrad und dem Emissionsniveau der großen Mehrheit bereits zugelassener Lkw und Busse orientieren.

Insbesondere die politische Forderung nach einer schnellen Verbreitung der Elektromobilität und des Einsatzes strombasierter Kraftstoffe auch über den städtischen Verkehr hinaus ist zu pauschal und nicht ausreichend fundiert, solange der Energiesektor die zu erwartende Verdoppelung des heutigen gesamten Primärenergiebedarfs nicht allein auf regenerativer Basis erbringen kann.

Die hier genannten Verbände unterstützen sämtliche Fahrzeugtechnologien, die geeignet sind, die angestrebten Umweltziele zu erreichen, sofern diese Technologien zukunftsfähig und wirtschaftlich sind und über eine flächendeckende Betankungsinfrastruktur verfügen.

Der Fahrzeugindustrie kommt die Aufgabe zu, ihre Innovationsdynamik auch und speziell auf dem Nutzfahrzeugmarkt unter Beweis zu stellen und der Verkehrsbranche schnellstmöglich marktreife und vor allem standardisierte alternative Antriebsformen anzubieten. Nur eine flächendeckende Verfügbarkeit neuer Fahrzeugtechnologien und der dafür erforderlichen Infrastruktur zur Versorgung mit dem jeweiligen Energieträger wird die bestehende hohe Effizienz der Logistik und des Personenverkehrs bei der Erfüllung ihres Versorgungs- und Mobilitätsauftrags verstärken und spürbar zur Emissionsreduzierung beitragen.

Staatliche Förderprogramme können durch eine Veränderung des Nutzerkaufverhaltens das Ziel der Emissionsreduzierung unterstützen. Hierbei ist sicherzustellen, dass vordringlich Kaufanreize und steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten für die Verkehrsbranche als bedeutende Kundengruppe geboten werden, wodurch zeitgleich nachfrageseitige Entwicklungsanreize für die Nutzfahrzeughersteller geschaffen werden.

Bonn / Berlin / Hattersheim / Frankfurt/M., 31. August 2017

---

**Kontakte:**

Dierk Hochgesang  
**Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.**  
Schulstraße 53, 65795 Hattersheim / Main  
Telefon: +49 (0)6190 9898-10  
E-Mail: hochgesang@amoe.de

Christiane Leonard  
**Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo)**  
Reinhardtstraße 25, 10117 Berlin  
Telefon: +49 (0)30 240893-11  
E-Mail: c.leonard@bdo-online.de

Marten Bosselmann  
**Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK)**  
Dorotheenstr. 33, 10117 Berlin  
Telefon: +49 (0)30 2061786  
E-Mail: marten.bosselmann@biek.de

Prof. Dr. Dirk Engelhardt  
**Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.**  
Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main  
Telefon: +49 (0)69 7919-200  
E-Mail: engelhardt@bgl-ev.de

Christian Labrot  
**Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (BWVL)**  
Lengsdorfer Hauptstraße 75, 53127 Bonn  
Telefon: +49 (0)228 92535-0  
E-Mail: labrot@bwvl.de

Frank Huster  
**DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.**  
Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156, 10117 Berlin  
Telefon: +49 (0)30 4050228-10  
E-Mail: FHuster@dslv.spediteure.de