

Pressemitteilung

DSLVL zur EU-Strategie ‚Sustainable and Smart Mobility‘

Aktionsplan zur Erreichung der EU-Klimaziele im Verkehr ist äußerst ambitioniert, aber machbar

Berlin, 10. Dezember 2020. Der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik unterstützt die am 9. Dezember 2020 von der Europäischen Kommission vorgelegte ‚Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität‘ im Grundsatz. Auch wenn die darin aufgeführten Vorhaben überwiegend bekannt sind, bekommt das Ziel des nahezu emissionsfreien Verkehrssektors als Teil des EU Green Deal damit eine koordinierte Agenda, die sämtliche Verkehrsträger einbezieht.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen formuliert die EU-Kommission äußerst ambitionierte Zielvorgaben für die Jahre bis 2050, die den Umstieg auf Nullemissionsfahrzeuge fördern, Mobilität nachhaltiger gestalten, multimodale Ansätze in den Mittelpunkt rücken und die Vernetzung im Verkehrssektor verstärken sollen. Damit unterstreicht die Brüsseler Behörde ihr politisches Bemühen, das CO₂-Reduktionsziel bis 2030 (bezogen auf 1990) von derzeit 40 Prozent auf 55 Prozent anzuheben.

Hierzu DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster: „Der Klimaschutz bleibt eine der größten Herausforderungen für die Logistik in den kommenden Jahren. Unsere Branche wird ihren Beitrag natürlich intensivieren. Was die Unternehmen aber brauchen, ist Planungs- und Investitionssicherheit. Die Bemühungen der Speditions- und Logistikbranche werden nur mit einer koordinierten Vorgehensweise durch die EU und ihre Mitgliedstaaten erfolgreich. Hierzu zählen nicht nur nachhaltige Investitionen der öffentlichen Hand in Verkehrsinfrastrukturen, in Versorgungsinfrastrukturen für grüne Energien sowie in stabile und dichte digitale Netze, sondern auch ausreichend dimensionierte Förderprogramme als zusätzliche Anreiz- und Lenkungsinstrumente für die Wirtschaft zur Beschleunigung der grünen Verkehrswende. Und schließlich brauchen wir einen verlässlichen europäischen Rechtsrahmen.“

Die Komplexität dieser Aufgabe wird durch den Umfang der mit der Strategie verbundenen Gesetzesvorhaben deutlich: mit insgesamt 82 Gesetzesvorschlägen will die EU-Kommission den Güter- und Personenverkehr nachhaltiger und intelligenter machen.

Pressekontakt:

Maximilian Pretzel
Referent Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

www.dslv.org
twitter.com/DSLVL_Berlin

Hierzu gehört auch die Internalisierung externer Kosten nach den Verschmutzer- und Nutzer-Prinzipien („Polluter Pays“ und „User Pays“). Dies ist ein richtiger Schritt, vorausgesetzt, alle Verkehrsteilnehmer sämtlicher Verkehrsträger werden konsequent und ohne Ausnahmen einbezogen. Auch den Vorschlag, den Güterverkehr in das europäische EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) aufzunehmen, ist allein schon aus Wettbewerbsgründen grundsätzlich sinnvoll. „Allerdings nur, sofern es bestehende nationale Emissionshandelssysteme (nETS) ablöst und Doppelbelastungen ausgeschlossen werden“, kommentiert Huster diesen Strategieteil. „Güterverkehr ist zu großen Teilen eine international erbrachte Dienstleistung. Deutschland hat mit dem Einbezug des Verkehrssektors in das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz bereits einen falschen Weg beschritten und eine klimapolitische Insellösung geschaffen.“ Auch die EU muss sich für einen Weg entscheiden, damit sie Doppelbelastungen und gesetzliche Regelungskonkurrenzen vermeidet. „Diese könnte sich für den Straßengüterverkehr beispielsweise schon durch die parallele Geltung eines EU-ETS und der reformierten Eurovignetten-Richtlinie ergeben“, warnt Huster.

Das Ziel, den Güterverkehr auf der Schiene bis 2030 um 50 Prozent zu erhöhen und bis 2050 sogar zu verdoppeln, ist mehr als ambitioniert, aber machbar – allerdings nur, wenn der Verkehrsträger den hohen Qualitätsanforderungen seiner Logistikkunden, darunter viele Speditionshäuser, auch gerecht wird. Huster hierzu: „Sämtliche Maßnahmen müssen komodal gedacht werden. Das Gesamtsystem Schiene schließt in den meisten Fällen den Straßengüterverkehr für den Vor- und Nachlauf ein. Finanzielle Förderung und Rechtsrahmen müssen dies berücksichtigen.“ Dies gilt auch für die Binnen- und die Kurzstreckenschifffahrt, für die die EU-Kommission Zuwachsziele von 25 beziehungsweise 50 Prozent vorsieht.

„Am Ende wird entscheidend sein, dass Brüssel konkrete Gesetze beschließt, die weder von Mobilitäts-Utopien noch von Verlagerungs-Dirigismus geprägt sind, sondern die das technisch, wirtschaftlich, aber auch gesellschaftlich Machbare abbilden.“

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 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020). 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.