



**DSLVL veröffentlicht Zehn-Punkte-Papier
zur Stärkung des Schienengüterverkehrs**

Spedition ist bedeutende Kundengruppe der Schiene

Berlin, 19. April 2017

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) unterstützt die wirtschaftlich nachhaltige Lenkung des stetigen Güterverkehrsmengenwachstums auf die Schiene. Um deren Anteil am Modal Split spürbar zu erhöhen, muss die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gesteigert werden. Hierfür schlägt der Speditionsverband in seinem jetzt veröffentlichten Positionspapier zehn Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs vor.

„Der Mobilitätsanspruch von Gesellschaft und Wirtschaft muss mit einem wachsenden Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit und universeller Versorgung in Einklang gebracht werden. Um die aktuellen Herausforderungen der kontinuierlich steigenden Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen und des hieraus resultierenden Verkehrsmengenwachstums organisatorisch, wirtschaftlich und umweltpolitisch bewältigen zu können, bedarf es funktionierender und wettbewerbsfähiger Systeme sämtlicher Verkehrsträger“, erläutert Axel Pläß, Mitglied des DSLVL-Präsidiums und Vorsitzender des Fachausschusses Schienengüterverkehr. „Auf der Autobahn A2 zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet fahren die Lkw-Kolonnen inzwischen zweispurig nebeneinander, doch die Schiene ist derzeit keine wirkungsvolle Alternative zur Entlastung der Straße“, so Pläß weiter.

In seinem 10-Punkte-Papier regt der DSLVL vor allem die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene an und fordert, Fördermaßnahmen nicht allein auf den Kombinierten Verkehr zu beschränken. In Übereinstimmung mit Europäischem Recht muss auch über harmonisierte Bedingungen für höhere Maße und Gewichte des Straßengüterverkehrs zu und von Umschlaganlagen des multimodalen Verkehrs nachgedacht werden.

„Die Politik darf die Infrastrukturplanung nicht allein nach den Bedürfnissen des Personenverkehrs ausrichten. Sonst bleibt der Güterverkehr mit Eisenbahnen chancenlos“, ergänzt Pläß. Der DSLVL steht einer differenzierten und befristeten Anpassung der Trassenpreise zur Beschleunigung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene grundsätzlich nicht entgegen. Einer politisch motivierten Subventionierung sollte allerdings eine sorgfältige Analyse des tatsächlichen Verlagerungspotenzials straßenaffiner Gütergruppen vorangehen. Sonst werden sich allein die Systeme

Pressekontakt:

Jürgen Hasler
Leiter Politik und Kommunikation

DSLVL Deutscher Speditions- und
Logistikverband e. V.

Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Mobil: +49 (0) 1523 1852 119
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-77
E-Mail: JHasler@dslvl.spediteure.de
www.dslvl.org

Schiene und Wasserstraße gegenseitig kannibalisieren, ohne einen echten Entlastungseffekt für die Straße zu erzielen.

„Der Politik muss aber auch klar sein, dass eine Halbierung der Trassenpreise durch Steuergelder in Höhe von bis zu 370 Mio. Euro jährlich kompensiert werden muss“, ergänzt Plaß. „Hierauf darf sich die Bahn nicht ausruhen. Eine Dauersubvention lehnt der DSLV ab.“ Selbst bei einer Halbierung der Trassenpreise wird die Senkungen der Angebotspreise im Schienensektor zehn Prozent nicht übersteigen. Die Kostenvorteile müssen beim Endkunden landen. Und ohne nachhaltige Leistungs- und Serviceverbesserung der Schienenakteure wird jeder Preissenkungseffekt verpuffen.

Für einen nicht unerheblichen Teil der auf der Schiene transportierten Tonnage sind Speditionen Auftraggeber. Zusätzliches Marktpotenzial der jeweiligen Ausprägungen des Schienengüterverkehrs (Einzelwagen-, Ganzzug- und Kombinierte Verkehre) kann von der Spedition als bedeutender Kundengruppe unter verbesserten Rahmenbedingungen gehoben werden. Schon heute nutzen mehr als 30 Prozent der DSLV-Mitgliedsunternehmen den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene. 15 Prozent der im DSLV organisierten Speditionen und Logistikdienstleister befrachten darüber hinaus Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder sind bereits gesellschaftsrechtlich an EVU beteiligt.

Das Interesse der Spedition als bedeutende Kundengruppe an einem funktionierenden Schienengüterverkehrsmarkt ist groß, wurde in der politischen Diskussion bislang aber ungenügend berücksichtigt. Der DSLV fordert grundsätzlich eine undogmatische und ideologiefreie Bewertung der Systemvorteile und Wettbewerbsverhältnisse sämtlicher Verkehrsträger, die das alleinige Aufzeigen von Systemstärken eines konkurrierenden Verkehrsträgers als Grundlage für eigene Wettbewerbsnachteile ausschließt. „Schon bevor über den Lang-Lkw gesprochen wurde, waren die Schwächen der Schiene offenkundig. Das Schwarze-Peter-Spiel muss endlich aufhören. Jetzt gilt es vor allem, systeminterne Fehler zu beheben. Die Spedition als Entscheider bei der Verkehrsträgerwahl wird diesen Prozess konstruktiv begleiten“, so Plaß abschließend.

Der DSLV:

Der DSLV vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLV repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit mehr als 530.000 Beschäftigten.