

# Pressemitteilung

---

## Mitgliederversammlung 2023

## Verkehrs- und Umweltpolitik müssen besser synchronisiert werden

**Berlin, 19. Juni 2023. Rückläufige Transportmengen und steigende Kosten setzen Speditionen und Logistikunternehmen zunehmend unter Druck. Nach zwei wirtschaftlich guten Jahren sind die Gewinnerwartungen der Speditionshäuser angesichts wachsender Prozess-, Personal- und Finanzierungskosten in diesem Jahr deutlich gedämpft. Für 2024 ist die Perspektive lediglich verhalten optimistisch, so die vorherrschende Stimmungslage auf der diesjährigen Mitgliederversammlung des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik am 16. Juni 2023 in Rust (Baden-Württemberg).**

Der verkehrs- und umweltpolitische Kurs der Bundesregierung verstärkt die hohen Kostenbelastungen. Gleichzeitig sinkt die Planungssicherheit für die Unternehmen am Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland. Ein negatives Beispiel für die Kompromisspolitik der Ampelregierung ist das vom Bundeskabinett in der vergangenen Woche verabschiedete Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften, mit dem eine Verdoppelung der Lkw-Mautsätze bereits zum 31. Dezember 2023 als Anreiz zum Einstieg in die ökologische Antriebswende verkauft wird.

Hierzu DSLV-Präsident Axel Plaß: „Ein ausgewogener Mix aus gesetzlichen Anreizen, Sanktionen und Förderprogrammen ist unbestritten richtig, um die Logistikbranche in die Dekarbonisierung zu lenken. Aber dieses Gesetz ist weder ausgewogen noch lenkt es. Es kommt deutlich zu früh und erfüllt auch nicht die Zusage des Bundesverkehrsministers, die Erhöhung der Mautsätze mit der Verfügbarkeit klimafreundlicher Alternativen, d. h. emissionsfreie Lkw und ihre Ladeinfrastrukturen zu synchronisieren. Auch die CO<sub>2</sub>-günstigere Schiene scheidet aufgrund von Infrastrukturdefiziten und hieraus entstehenden Qualitätsschwächen auf Jahre als Alternative aus. Das Gesetz erhöht ausgerechnet in einer rezessiven Phase die Logistikkosten.“ Den Verweis der Bundesregierung auf nur marginale Auswirkungen CO<sub>2</sub>-basierter Mautsätze auf das Verbraucherpreisniveau kommentiert Plaß wie folgt: „Die Speditionsbranche

### Pressekontakt:

Marcel Kohl  
Referent Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

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

unterstützt die ökologische Antriebswende ausdrücklich. Aber Null-Emissions-Logistik kann es nicht zum Null-Tarif geben. Jährliche Mehrbelastungen in Höhe von 7,62 Milliarden Euro sind eine gewaltige Summe, die jetzt inflationstreibend auch auf die Verbraucher überwältzt werden.“

Vor allem mit dem Einsatz von HVO100, Bio-LNG und Bio-CNG kann der Straßengüterverkehrssektor sofort und bis zur vollständigen Marktetablierung elektrischer und wasserstoffbetriebener Lkw einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung leisten. Diese niedrig hängenden Früchte müssen jetzt durch Anreizsetzungen z. B. in Form steuerlicher Begünstigungen geerntet werden. Hürden für die Verkehrswende sind auch fehlende planerische Perspektiven, die sich aus anhaltend hohen Bürokratiebelastungen und schleppenden Genehmigungsverfahren im Energiebereich ergeben. Angesichts unterdimensionierter Energienetze gestaltet sich vor allem die Errichtung neuer Logistikterminals schwierig, die zur Abgabe an elektrisch betriebene Lkw-Flotten schon heute auf die Versorgung mit gigantischen Mengen grünen Stroms ausgerichtet werden müssen. Hierfür braucht die Wirtschaft bis 2030 mehr als eine Verdreifachung des Windenergie- und mehr als eine Verdoppelung des Photovoltaik-Ausbaus. Pläß: „Eine verlässliche Infrastrukturplanung ist zwingend, damit Unternehmen wissen, wann sie mit welchen Energieträgern vor Ort rechnen können.“

Um zu verhindern, dass sich Deutschland nicht nur auf dem Weg in die Dekarbonisierung, sondern auch in die De-Industrialisierung begibt, braucht der Wirtschaftsstandort Deutschland als größte europäische Volkswirtschaft dringend leistungsfähige Häfen und Flughäfen, ein stabiles und leistungsfähiges Schienen- und Wasserstraßennetz und schließlich eine Straßeninfrastruktur, die in der Lage ist, das prognostizierte Verkehrswachstum zu stemmen. Pläß: „Nicht nur die Bundeswehr, auch die Verkehrsinfrastruktur müsste von einem Sondervermögen profitieren.“

Der Verlust des ersten Platzes im Logistic Performance Index der Weltbank sowie der dramatische Abstieg im ZEW-Länderindex Familienunternehmen sind nur zwei von mehreren Indikatoren dafür, dass Deutschland im globalen Standort-Ranking nicht nur für Kapitalgesellschaften, sondern auch für inhabergeführte Unternehmen an Bedeutung verliert. Verstärkt wird der Abwärtstrend durch hohe Energie- und Strompreise, die zukünftig ein entscheidender Kostenblock auch für elektrisch betriebene Lkw-Flotten sein werden. Pläß:

„Die Bundesregierung muss endlich gegensteuern, damit Deutschland nicht noch weiter nach unten durchgereicht wird.“

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 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022). 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.