

Pressemitteilung

19. Siegburger Branchentreffen Spedition und Eisenbahnverkehrsunternehmen

EU-Recht muss weitere Leistungspotenziale des Kombinierten Verkehrs heben

Berlin / Köln, 1. Juni 2023. Der Kombinierte Verkehr bleibt der Wachstumsmotor des Schienengüterverkehrs sowie wichtiger Hebel für eine Güterverkehrsverlagerung und die Verkleinerung des CO₂-Footprints der Logistik. Im Jahr 2021 konnte dessen transportierte Gütermenge noch um acht Prozent gesteigert werden. Die Verkehrsleistung (tkm) wuchs im selben Zeitraum um 9,5 Prozent. Um dieses Wachstumsniveau zu halten und seine Leistungspotenziale weiter ausspielen zu können, braucht der Kombinierte Verkehr eine klare Weichenstellung des europäischen Rechts und ein funktionierendes Stellwerk von Förderrichtlinien, betonen der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf dem am 1. und 2. Juni 2023 zum 19. Mal gemeinsam ausgerichteten Siegburger Branchendialog Spedition und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

DSLVL und VDV haben vor allem hohe Erwartungen an die längst überfällige Revision der 31 Jahre alten Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr. EU-Recht spiegelt längst nicht mehr die heutige Realität der internationalen Zusammenarbeit zweier Verkehrsträger wider. Hierfür muss Brüssel die Grundlagen für einen europaweit harmonisierten Rechtsrahmen schaffen, mit dem der Flickenteppich unterschiedlicher Regulierungen in den EU-Mitgliedstaaten aufgelöst wird und die bestehenden regulatorischen Voraussetzungen des Kombinierten Verkehrs generell für den Transport von Gütern mit mehreren Verkehrsträgern (multimodaler Verkehr) übernommen werden.

Pressekontakt:

Marcel Kohl
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

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

Darüber hinaus bedarf es eines anhaltend hohen Finanzierungsrahmens des Bundes

- für die Errichtung und den Ausbau von KV-Terminals, um die Dichte für den Zugang von Containern, Wechselbehältern und Lkw-Trailern zur Schiene zu erhöhen
- für die Förderung zusätzlicher KV-Verbindungen durch Anschubfinanzierungen zur Senkung des Investitionsrisikos
- zur finanziellen Unterstützung von Speditionen und Flottenbetreibern bei der Anschaffung kranbarer Lkw-Trailer oder zur Kompensation von Umrüstkosten
- zur Unterstützung der europäischen und internationalen Standardisierung und Kodifizierung von Containern und anderen Ladeeinheiten
- zur Schaffung einer sendungsbezogenen Verlagerungsprämie für Speditionen
- zur Förderung bimodaler Transportbehälter nach dem Vorbild Österreichs.

Tino Bauer, Vorsitzender des DSLV-Fachausschusses Schienengüterverkehr und Mitglied des Erweiterten Präsidiums im DSLV: „Grundvoraussetzung für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs bleibt eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, die technisch erüchtigt und strukturell reformiert werden muss. Gleichzeitig muss bei der Finanzierung mit einem überjährigen Fondsmodell nachhaltig gegengesteuert werden. Mit der Auflösung des Finanzierungskreislaufs Straße sollen der Schiene in den kommenden vier Jahren bis zu 20 Milliarden Euro aus den Einnahmen der CO₂-basierten Lkw-Maut zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen auch für die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung verwendet werden, das Angebot und die Qualität des Kombinierten Verkehrs zu stärken. Offen ist bislang die Umsetzung der politischen Zusage, die letzte Meile auf der Straße von der Mautpflicht zu befreien.“

Joachim Berends, VDV-Vizepräsident: „KV-Förderung fortsetzen und Standardisierung von kranbaren Sattelauflegern voranbringen – diese zwei Forderungen aus dem Koalitionsvertrag sehen wir als wesentliche Voraussetzungen für eine positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs an. Von den jährlich rund 100.000 in Europa produzierten Sattelauflegern, sind lediglich 13.000 kranbar. Gelingt es – flankiert durch ein Bündel an Maßnahmen – diese Quote zu erhöhen, könnte ein nennenswertes Gütervolumen von der Straße

auf der Schiene verlagert werden. Auf die starke Nachfrage nach Ersatzinvestitionen in bereits am Netz befindlichen KV-Terminals und dem Bau neuer Umschlaganlagen muss der Bund mit einer Aufstockung der Fördermittel reagieren“.

Seit 2002 organisieren der DSLV und der VDV den zweitägigen Branchendialog in Siegburg (Rheinland) mit regelmäßig mehr als 150 Teilnehmenden. Auch in diesem Jahr informierten sich Vertreter von Speditionen und Eisenbahnen während der ausgebuchten Tagung über aktuelle Themen zur Verkehrspolitik, über Best-Practice-Beispiele zur Verkehrsverlagerung und über Logistikkonzepte unter Beteiligung der Schiene.

+++++

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 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über 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.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit über 640 Mitgliedsunternehmen. Branche und Branchenverband sorgen für mehr klimaschonende Beförderung und Transport von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr: 2020 transportierten die VDV-Unternehmen im Schienengüterverkehr 288 Millionen Tonnen und ersetzten so rund 67.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen.