

VERKEHR, MOBILITÄT UND LOGISTIK IN DEUTSCHLAND: CHANCEN NUTZEN

BESCHLUSS DES BUNDESVORSTANDS VOM 4. SEPTEMBER 2021

Die Mittelstands- und Wirtschaftsunion (MIT) fordert die Unterstützung der Politik für die Entwicklung und Gestaltung von Verkehr, Mobilität und Logistik für eine hohe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und zur Sicherstellung einer bestmöglichen Güterversorgung. Mobilität von Personen und Gütern ist eine wichtige Voraussetzung für unternehmerischen Erfolg und für gesellschaftlichen Wohlstand in unserem Land – gerade auch für mittelständische Unternehmen in den Bereichen Logistik, Handwerk und (Einzel-)Handel. Mobilität ist und bleibt die Grundvoraussetzung für Menschen zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und ist gleichzeitig Triebfeder des Innovations- und Wirtschaftsstandortes Deutschlands. Die Herausforderungen der Zukunft sind die Herausforderungen einer individuellen, bedarfsorientierten, effizienten und umweltgerechten Gestaltung der Mobilität. Die Mobilitätsanforderungen in der heutigen Gesellschaft sind und werden weiter vielschichtiger und komplexer. Gleichzeitig gehören Klima- und Umweltschutz zu den wichtigen Aufgaben unserer Zeit und sind Fragen der Verantwortung gegenüber jetzigen und kommenden Generationen.

Die MIT fordert:

1. Einrichtung von Mikrodepots in Form einer kleinen Umschlagfläche als Immobilie (Wohn-/Nichtwohngebäude) mit elektrischer Ladeinfrastruktur sowie eine gebietspezifische und regionale Bündelung von Distributionsströmen mit Schaffung von Ladezonen, die auch für geräuscharme sowie emissionsfreie Nachtzustellungen geeignet sind. Die Verknüpfung von schienengebundenen Fernverkehr und der Güterfeinverteilung soll hierbei wo die Voraussetzungen vorliegen gefördert werden.
2. Unterstreichen der Wichtigkeit der Logistikbranche und verstärkte Zusammenarbeit der Verkehrs- und Logistikverbände in Form eines Imagekonzepts mit einer eigenen Marke „Verkehr und Logistik“.
3. Ausbau von P&R- Stellplätzen und Mobilitätsstationen sowie Administration von Mobilitätsbudgets erleichtern.
4. MAAS-Konzepte diskriminierungsfrei für alle Anbieter öffnen, um nationale Wegketten zu ermöglichen und Schaffen einer rechtssicheren Grundlage für neue Mobilitätsanbieter inklusive Abbau regulatorischer Hürden für Mitfahr- bzw. Carsharing-Angebote.

5. Die Einsetzung und nachhaltige Etablierung eines Dialog- und Beteiligungsprozesses mit Expertenrat und Geschäftsstelle zur „Digitalisierung des Mobilitätssektors“ muss forciert werden.

6. Alternative Antriebe technologieoffen und -neutral fördern unter Berücksichtigung von regenerativen Kraftstoffen, um das Ziel einer klimaneutralen Mobilität zu erreichen.

Begründung:

zu 1.

Um notwendige Investitionen in komplexe Kontraktlogistik-Leistungen zu ermöglichen, gilt es die logistischen Anforderungen der Branche in Form von erforderlichen Mikro-Depotstrukturen mit sehr kurzen „last mile“-Wegen zum Konsumenten für Kurier-Express-Paket Anbieter (KEP) zu erfüllen. Eine deutliche Entlastung der KEP-Verkehre liegt in der Bündelung in sogenannten „Mikro-Hubs“ durch die Kommunen. Hierfür können Kommunen bspw. (leerstehende) Ladenlokale oder Parkhäuser ausweisen sowie in mobiler Form Anhänger oder Wechselbrücken zur Verfügung stellen, in denen der Umschlag von dem Transportfahrzeug auf Lastenräder oder E-Fahrzeuge für die letzte Meile auf Quartiersebene erfolgen kann.

zu 3. und 4.

Für eine moderne und nutzerorientierte Mobilität braucht es verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte („MAAS“) für ein komfortables Nutzererlebnis. Notwendig sind hierfür: der (I) Ausbau von Park&Ride-Stellplätzen mit gesicherten Fahrradstellplätzen (Pedelecs) und einem nachfrageorientierten Weitertransport für die „letzte Meile“. (II) Die Ausweitung und das Schaffen von „Sonderrechten“ für Mobilitätshubs, einem zentralen Ort an dem alternative Mobilitätsangebote für die Weiterfahrt bereitgestellt werden. (III) Steuerliche Erleichterungen für betriebliche Mobilitätsbudgets, die unabhängig davon welches Fortbewegungsmittel der Arbeitnehmer wählt unbürokratisch und ohne hohen Dokumentationsaufwand gewährt werden. (IV) Um Mobilität von Beginn ganzheitlich zu denken und planen braucht es ein lokales „Capacity Building“, d.h. den Ausbau von Planungsstellen für Stadt- und Verkehrsplaner – Mobilität und Stadtplanung müssen zusammengedacht werden.

zu 2 und 5.

Bei all den Vorhaben darf der Endkunde, die Bevölkerung nicht vergessen werden, die sich sonst abgehängt fühlt und innovative Vorhaben blockieren könnte. Um die Potenziale der Digitalisierung im Verkehrsbereich zu heben ist die Einsetzung eines geeigneten Dialog- und Beteiligungsprozesses zur „Digitalisierung des Mobilitätssektors“ einzurichten und für weitere Themendialoge zur Zukunft der Mobilität nutzen. Für eine erfolgreiche Gestaltung dieses vielfältigen Veränderungsprozesses spielt die aktive Einbeziehung der Bürger bei der Planung und Entwicklung der Mobilität eine wichtige Rolle. Die Einbindung in Prozesse der Mobilitätstransformation bricht die passive Rolle von Bürgern auf, macht Entscheidungen nachvollziehbar und beugt Widerständen nachhaltig vor. Die Wichtigkeit der Logistikbranche müsse stärker betont und eine verstärkte Zusammenarbeit der Verkehrs-

und Logistikverbände in Form eines Imagekonzepts mit einer eigenen Marke „Verkehr und Logistik“ entwickelt werden.

zu 6.

Zusätzlich zur Elektromobilität mit grünem Strom müssen auch nachhaltige, regenerative Kraftstoffe wie fortschrittliche oder abfallbasierte Biokraftstoffe (REDII), Wasserstoff und E-Fuels sinnvoll eingesetzt werden, da sie zu den klimapolitischen Zielen beitragen. So ergänzen Wasserstoff und regenerative Kraftstoffe genau dort, wo Elektromobilität vor ökonomischen, ökologischen oder gesellschaftlichen Herausforderungen steht (bspw. Schwerlast- und Langstreckenmobilität). Regenerative Kraftstoffe sind die einzige Möglichkeit, die derzeitige Bestandsflotte zu adressieren und damit zur sofortigen CO₂-Reduktion beizutragen. Dies schafft gerade für KMUs den schnellen Zugang zur klimaneutralen Mobilität.