

50 Jahre: Vom BWV zum BWVL

Die Interessen von Staat und Wirtschaft sind nicht notwendig deckungsgleich, sondern nicht selten zumindest punktuell gegensätzlich. Je stärker der Staat in die Wirtschaft eingreift, belastend und – in seinem Sinne – lenkend tätig zu werden versucht, desto größer können diese Interessengegensätze werden. Einzelne Unternehmen, von einigen wenigen großen Konzernen einmal abgesehen, können hiergegen kaum wirkungsvoll agieren. Wirtschaft braucht deshalb Interessenvertretung, braucht *Lobby*.

Zu Beginn der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts waren Frachtführer und Spediteure – teilweise schon seit langen Jahren - in eigenen Verbänden zusammengeschlossen. Dem Eigenverkehr von Industrie und Handel indessen, in Deutschland mit dem wenig griffigen Terminus *Werkverkehr* belegt, fehlte demgegenüber eine Organisation, die gemeinsame Anliegen ansonsten durchaus heterogener Unternehmen darstellen und nach außen wirkungsvoll vertreten konnte. Die dem Werkverkehr auferlegte Sondersteuer war dann am 1. April 1955 der Initialfunke zur Verbandsgründung. Als **Bundesverband für den gesamten Werkverkehr e.V.** ging der in Düsseldorf gegründete Verein daran, erstmals die Transportinteressen von zumeist mittelständischen Betrieben zu formulieren und nachhaltig in der öffentlichen Diskussion zu artikulieren. Die seinerzeitige Verkehrsmarktordnung machte dies dringend erforderlich: Das 1952 in Kraft getretene Güterkraftverkehrsgesetz, mit dem das Güterfernverkehrsgesetz von 1935 und das Güterfernverkehrsänderungsgesetz von 1949 abgelöst worden waren, schränkte den Wettbewerb im Güterverkehrsbereich zugunsten von Bahn und gewerblichem Verkehr stark ein und legte dem Eigenverkehr der Wirtschaft Fesseln an. Werkverkehr wurde nur unter eng definierten Voraussetzungen als zulässig angesehen und war verkehrspolitisch eher unerwünscht.

Die immer geforderte freie Wahl der Verkehrsträger war unter diesen Umständen nur mit Einschränkungen gewährleistet. Der Verkehrsmarkt wurde beherrscht von

den Prinzipien der Konzessionierung (des gewerblichen Güterkraftverkehrs), der Kontingentierung (der Genehmigungen für den Güterfernverkehr) und der Zwangstarife, die sich nicht an den tatsächlichen Kosten des Straßengüterverkehrs, sondern an den deutlich höheren Preisen der Bahn orientierten. Hiervon profitierte die limitierte Zahl der Konzessionsinhaber, während die Auftraggeber aus Industrie und Handel sich einem Preisdiktat ausgesetzt sahen, dessen Einhaltung von der eigens hierzu gegründeten Bundesanstalt für den Güterfernverkehr - BAG - bei Straßen- und Betriebskontrollen mit polizeiähnlichen Mitteln kontrolliert wurde. Die BAG-Kontrollen galten darüber hinaus der gesamten Marktordnung des Straßengüterverkehrs, und der schnell und überproportional wachsende Werkverkehr wurde in besonderem Maße kritisch betrachtet. Die Aktivitäten des BWV gingen deshalb über die interne Betreuung und Information der Mitgliedsunternehmen und die Interessenvertretung in Gesetzgebungsverfahren und auf Verwaltungsebene weit hinaus und erstreckte sich besonders auf die offensive Vertretung der Mitgliedsunternehmen vor Zivil-, Straf- und Verwaltungsgerichten bis hin zum Bundesverfassungsgericht und zum Europäischen Gerichtshof (EuGH), sei es wegen der Konzessionierung, des Leber-Pfennigs, des Konzernverkehrsverbots, der Bereitstellungsbescheide nach dem Bundesleistungsgesetz oder – im Rahmen der vom BAG betriebenen sogenannten Tarifausgleichsverfahren - der staatlich verordneten Zwangstarife.

Da der BWV einen weiteren Tätigkeitsschwerpunkt in der Vertretung der Interessen der Auftraggeber von Spediteuren, Frachtführern und nicht zuletzt der seinerzeitigen Deutschen Bundesbahn gesetzt hatte, beschlossen die Mitgliedsunternehmen des Verbandes die Änderung des Namens in Bundesverband Werkverkehr und Verlader (BWV) e.V.. Der Verband, der seinen Sitz Ende der sechziger Jahre in die Bundeshauptstadt Bonn verlegt hatte vertrat inzwischen einen repräsentativen Querschnitt der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen Deutschlands. Der BWV forderte unermüdlich eine Liberalisierung und Deregulierung des Verkehrsmarktes, insbesondere freien Marktzugang und freie Preisbildung, wie sie in vielen anderen Mitgliedsstaaten der EU (damals noch EWG bzw. EG) ab den siebziger Jahren schon Einzug gehalten hatte. Die deutsche Wiedervereinigung 1990, ein Glücksfall der Geschichte, wurde trotz der Forderungen der verladenden Wirtschaft und des BWV nicht zu einer umfassenden und liberaleren Neuordnung

der Marktordnung im Straßengüterverkehr genutzt. Den neuen Bundesländern, die sich gerade nach den Vorteilen der freien Marktwirtschaft gesehnt hatten, wurde die antiquierte deutsche Verkehrsmarktordnung mit planwirtschaftlichen Zügen aufoktroziert, so daß auch dort, anders als in fast allen anderen Bereichen der Wirtschaft, eben keine Preisfreiheit herrschte. Geradezu ein verkehrshistorischer Treppenwitz. Das vom BWV betriebene Verfahren zum Europäischen Gerichtshof wegen der deutschen Zwangstarife im gewerblichen Güterfernverkehr wirkte als Katalysator für die dann von der Bundesregierung beschlossene Tarifaufhebung von 1994. Die Voraussagen des BAG und des Gewerbes, daß der Werkverkehr nach Tariffreigabe dramatisch schrumpfen würde, bewahrheiteten sich nicht. Im Gegenteil: Auch nach der Tariffreigabe stieg der Werkverkehr weiter an. Den durch das Untätigkeitsurteil des EuGH von 1985 erzwungenen Liberalisierungsbeschlüssen der Europäischen Gemeinschaft war es zu verdanken, daß 1998 schließlich auch in Deutschland die seit bis dahin über 60 Jahre lang verfolgte Politik der Konzessionierung und Kontingentierung endgültig ad acta gelegt worden war. Die Entwicklung des Werkverkehrs nach der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs widerlegte die alten Kritiker des Eigentransports der Wirtschaft erneut, die den außerordentlich hohen Anteil des Werkverkehrs am Transportvolumen stets als marktordnungsbedingt interpretiert und nie den Hinweis unterlassen hatten, daß nach einer Aufgabe der Kontingentierung der Werkverkehrsanteil schnell auf ein eher marginales Maß zurückgehen werde. Tatsächlich blieb der Anteil des Eigentransports auf hohem Niveau, was die Werkverkehr betreibenden Unternehmen, wie mehrere auch in den neunziger Jahren und noch Anfang 2000 durchgeführte Befragungen des BWV deutlich zeigten, überwiegend mit dessen hoher Qualität und Flexibilität zu berechenbaren Kosten, mit Service und Kundenorientierung begründeten. Auffällig war dabei, daß sich 20 Jahre später die insoweit von Industrie und Handel bekundete Motivation kaum von den für die Durchführung von Werkverkehr angegebenen Gründen in dem Werkverkehrsgutachten aus dem Jahre 1980 unterschied.

Die drei Säulen *Konzessionierung, Kontingentierung und Tarifierung*, auf denen die deutsche Verkehrsmarktordnung lange Jahrzehnte geruht hatte, existierten seit 1998 endgültig nicht mehr. Wesentliche Ziele des BWV waren damit erreicht. Aber die strukturellen und materiellen Veränderungen in der Wirtschaft und der Logistik brachten kontinuierlich auch neue Aufgaben mit sich. Die sich seit bereits

seit Mitte der neunziger Jahre abzeichnende Novellierung des Güterkraftverkehrsrechts und auch des Transportrechts wurden vom BWV intensiv begleitet. Zwar ließen sich nicht alle Forderungen gegenüber dem Gesetzgeber durchsetzen, aber eine ganze Reihe von Vorschlägen und Anregungen des BWV flossen in das Gesetzgebungsverfahren ein. Im Transportrecht konnte ein einseitig zwingendes Recht zugunsten der Frachtführer verhindert werden. Im Güterkraftverkehrsrecht kam es zu der gewünschten Deregulierung, aber die seit langen Jahren verfolgte Forderung nach der Wiedezulassung des Konzernverkehrs scheiterte nicht zuletzt am Widerstand der Gewerbeverbände. Freilich war das Problem aufgrund der erleichterten Möglichkeit des Marktzutritts wesentlich entschärft; die betroffenen Unternehmen in Industrie und Handel konnten bei Nachweis der subjektiven Marktzugangsvoraussetzungen – finanzielle Leistungsfähigkeit, persönliche Zuverlässigkeit sowie Sach- und Fachkunde – Erlaubnisse für den gewerblichen Güterkraftverkehr erhalten und ihre unternehmensgruppeninterne Logistik auf dieser Basis neu strukturieren. Dies führte auch zu neuen Organisationsformen des Werkverkehrs, der sein enges, marktordnungsbedingtes Korsett abgelegt hat, und sich mehr und mehr als Dienstleister im eigenen Unternehmen begreift. Durchgreifende Änderungen auch auf anderen Gebieten, beispielsweise des Arbeitszeitrechts und des Gefahrgutrechts, und nicht zuletzt auch die Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes bei gleichzeitiger EU-Erweiterung ließen den Informations- und Beratungsbedarf der Mitgliedesfirmen weiter ansteigen. Als eine Reaktion hierauf verstärkte der BWV seine Seminarangebote und schuf mit dem in Kooperation mit der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) 1996 erstmals durchgeführten *Deutschen Logistik- und Versandleitertag* ein Forum, auf dem sich die Werkverkehr betreibende und verladende Wirtschaft jährlich trifft, und das seither zu einem *jour fixe* der Branche wurde: Für Informationen zur nationalen und internationalen Verkehrspolitik, zu Neuem aus der Logistik und von den deutschen und europäischen Transportmärkten, aber auch für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Gemeinsam mit der DVZ wurde auch der Kooperationspreis Transport und Logistik ausgeschrieben, mit dem kooperative Lösungsansätze in Transport und Logistik prämiert werden sollen. Bisherige Preisträger waren Kooperationen namhafter Firmen wie Wella-Londa, Strothmann Spirituosen, Melitta Haushaltsprodukte, BMW, Axit, Hamann International, Gerry Weber, Meyer &

Meyer, Adolf Würth, DPD, Kühne und Nagel, (AG & Co.) KG, Maersk, Erwin Steinle und andere mehr; 2005 wird dieser Preis bereits zum sechsten Mal vergeben.

Seit der Gründung des Verbandes 1955 haben sich – parallel zu den entsprechenden Entwicklungen der Wirtschaft insgesamt - die Problemfelder kontinuierlich verändert. Die Diskriminierung des Werkverkehrs wurde beseitigt, die Marktordnung liberalisiert. Auch die früheren – teilweise marktordnungsbedingten - scharfen Interessengegensätze der Verbände des Verkehrsbereichs gehören der Vergangenheit an. Heute verbinden fahrzeughaltende Unternehmen, sei es im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr, vielfach gemeinsame Interessen, die mehr als in der Vergangenheit auch den Schulterschuß der betroffenen Spitzen- und Fachverbände erfordern. Die Einführung der Maut auf den deutschen Autobahnen sei in soweit nur als ein Beispiel genannt. Dies wird auch in Zukunft so bleiben. Denn nicht nur die Maut, auch die Arbeitszeitvorschriften für Kraftfahrer, der digitale Tachograph, die fiskalischen Belastungen der Fahrzeuge, und der – gegen alle Lippenbekenntnisse der Politik – immer stärkere Trend zur Bürokratisierung und teilweiser Re-Regulierung treffen Gewerbe und Eigenverkehr von Industrie und Handel gleichermaßen. Hier ist, soweit möglich, ein konzertiertes Vorgehen angezeigt. Auch die Auftraggeber der Logistikanbieter sehen sich in einem gewandelten Markt mit neuen Fragestellungen konfrontiert, deren Beantwortung sie nicht zuletzt auch von ihrem Verband erwarten. Im konstruktiven Dialog mit den Mitgliedsunternehmen und den Ansprechpartnern auf EU-, Bundes- und Landesebene werden praxistaugliche Lösungsansätze entwickelt. Das feedback aus den Unternehmen zeigt: Der BWV ist wichtig für die Wirtschaft, die ihren Verband als Ansprechpartner sucht und schätzt. Für den BWV als Interessenvertreter fuhrparkbetreibender und verladender Unternehmen stellen sich also vielfältige Aufgaben für die Zukunft. Die gewandelten Tätigkeitsgebiete sollen jetzt auch in einem neuen Namen des Verbandes deutlich werden. Der rechtstechnische Begriff des Werkverkehrs, der heute zu stark an die alte Verkehrsmarktordnung erinnert, wird aufgegeben. Die Vertretung der komplexen Interessen der Wirtschaft im Bereich von Verkehr und Logistik, des Gütertransports durch den eigenen Fuhrpark oder den Transport durch Dienstleister und dessen Einbindung in die gesamte Wertschöpfungskette, all das bleibt. Dem trägt der neue Name Rechnung: Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik.

Mit **Stärke, Service und Sachverstand** für die nächsten 50 Jahre.