

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Telefon: 069/7919-277 • Telefax: 069/7919-227 • 60487 Frankfurt am Main, Breitenbachstraße 1
presse@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Pressemitteilung Ihr Ansprechpartner ist: Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277



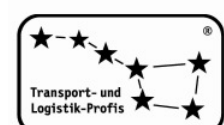
Gemeinsame Presseerklärung von BGL, BWVL und DSLV:

Infrastruktur und Zukunftssicherung sind die zentralen Themen der Transportlogistikunternehmen in 2014

Bonn/Frankfurt am Main, 11.02.2014: Anlässlich eines Treffens der Präsidenten und Hauptgeschäftsführer von Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (BWVL) und Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) am 06.02.2014 in München wurden zentrale Themen der Gewerbepolitik und das wirtschaftliche Umfeld des Logistiksektors erörtert. Gegenstand des Gesprächs war auch die verkehrspolitische Orientierung nach der Neuformierung der Bundesregierung.

Die Teilnehmer der Gesprächsrunde zeigten sich über bestehende Infrastrukturfinanzierungsdefizite besorgt, für die keine politische Lösung erkennbar werde. Der Ausbau- und Erhaltungszustand der Infrastruktur aller Verkehrsträger sei nicht nur entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der stark außenhandelsorientierten Wirtschaft in Deutschland. Vielmehr komme der Infrastruktur die Funktion des vierten Produktionsfaktors für die Logistikwirtschaft zu. Nachhaltige Entwicklung, soziale Sicherheit und wirtschaftliches Wachstum würden ohne verstärkte Investitionen in die marode gewordenen Verkehrswege stark gefährdet. Die vorübergehende Sperrung von zwei Autobahnbrücken und deren notdürftige Reparatur bildeten nur die „Spitze des Eisbergs“. Die wahre Dimension des Instandhaltungsnotstands könne ohne entschlossenes politisches Gegensteuern schon bald den Wirtschaftsverkehr in Deutschland lähmen. Mit einer Aufstockung des Investitionshaushalts um fünf Mrd. Euro über die gesamte Legislaturperiode, so wie es die große Koalition vereinbart habe, lasse sich keine Trendumkehr erreichen.

Die Spitzen der drei Logistikverbände sehen in der verstärkten Nutzerfinanzierung einen geeigneten Weg, die seit Jahrzehnten dramatische Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur und das „Fahren auf Verschleiß“ zu beenden. Dieses Bekenntnis sei jedoch kein Freibrief, den Straßengüterverkehr zum Zahlmeister für alle angemeldeten Ansprüche bei der Infrastrukturfi-



nanzierung zu machen. Die Lkw-Nutzer seien bereit, ihren Anteil an den Infrastrukturkosten zu zahlen, aber auch nicht mehr. Die Absicht einiger Verkehrspolitiker, flächendeckende Straßenbenutzungsgebühren auch für die Daseinsvorsorge im ÖPNV und SPNV zweckzuentfremden, werde zurückgewiesen. Dies gilt – so die Verbände – auch für Überlegungen, Straßennutzergebühren für die Finanzierung alternativer Verkehrsträger einzusetzen. Sofern der politische Wille für Entwicklung und Ausbau dieser Verkehrsträger bestehe, seien damit Fragen der allgemeinen Daseinsvorsorge nach dem Grundgesetz angesprochen. Daraus entstehende Anforderungen und Mittelbedarfe müsse die Politik jedoch aus Steuermitteln und nicht aus der Umlenkung von Straßenbenutzungsgebühren finanzieren.

Sofern die Politik die Minderung der Finanznöte aus der Anlastung externer Kosten erwägen sollte, erwarten die Logistikverbände eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger. Schon jetzt könne keine vernünftige Begründung gegeben werden, weshalb der Lkw für nicht zweckgebundene Lärmabgaben herangezogen werden solle, wenn die Schiene seit Jahren aus Steuergeldern die Nachrüstung lärmarmen Waggons gefördert bekomme.

Hinsichtlich der Nachhaltigkeit der derzeitigen Regeln und Verfassung der Verkehrsmärkte äußern die drei Logistikverbände ihre Besorgnis zur personellen Entwicklung des Logistiksektors als Ganzes. Besonders kritisch sei die Gewinnung von Fahrpersonal. Vor allem durch Wettbewerber aus den EU-Beitrittsländern, die über erhebliche Sozial- und Lohnkostenvorteile verfügten, seien zahlreiche Marktsegmente in ihrer Funktion gestört. Deutsche Unternehmen würden mit Hilfe des Sozialkostengefälles nicht mehr allein aus internationalen Märkten verdrängt, sondern verstärkt auch im nationalen Verkehr in höchste Bedrängnis gebracht. Langjährige Geschäftsbeziehungen würden seitens der Auftraggeber in Frage gestellt, was mittelständische Transportlogistikunternehmen mit Kennzeichen „D“ immer öfter zum Rückzug aus dem reinen Transportgeschäft zwingt.

Die Spitzenorganisationen aus der Verbänderunde waren sich einig in der Einschätzung, dass diese Entwicklung nicht nachhaltig sein könne. Auftraggeber der deutschen Logistikwirtschaft könnten sonst schon morgen bei einer reduzierten Angebotsvielfalt den Verlust der gewohnten Leistungsqualität deutscher Unternehmen beklagen. Die Verbänderunde plädiert vor dem Hintergrund dieser Entwicklung für mehr Fairness und angemessene Konditionen in den Transportlogistikmärkten. Schließlich entscheide sich im Augenblick vor der Kulisse einer dramatisch zu nennenden demografischen Entwicklung, ob der Logistiksektor in Zukunft und auf Dauer genügend Fachpersonal im Wettbewerb zu anderen Wirtschaftssektoren ausbilden und für sich gewinnen könne. Wer auf nachhaltige Logistik mit hohem Qualitätsniveau am Standort Deutschland setze, sollte auch diese Perspektiven bei seiner Einkaufs- und Konditionenpolitik berücksichtigen. Letztlich lasse sich gegen jeden und alles argumentieren, nicht aber gegen „Adam Riese“.

Die Verbände begrüßten die Entscheidung der Bundesregierung, mit der erneuten Ernennung einer Logistikbeauftragten die Bedeutung des Gütertransports zu unterstreichen. Mit ihrem Bekenntnis zur PPP-Initiative Logistics Alliance Germany (LAG) gibt Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär ein wichtiges Signal für den Logistikstandort Deutschland. Dass Frau Bär den Feldversuch mit Lang-Lkw unterstützt, zeigt, dass die Logistikbeauftragte das ökonomische und ökologische Potenzial erkannt hat.