

Der B.W.V. – Partnerschaft 50 plus

Ansprache anlässlich des 50-jährigen Bestehens des
Bundesverbandes Werkverkehr und Verlader (B.W.V.) e.V.
am 13. April 2005

Herbert Götz, Präsident des B.W.V.

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Kollegen aus Unternehmen und Verbänden,
sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Gäste,

ich freue mich außerordentlich, Sie alle heute hier auf dem Bonner Petersberg, dem ehemaligen Gästehaus der Bundesregierung anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Bundesverbandes Werkverkehr und Verlader begrüßen zu können. Es ist mir eine große Ehre und eine große Freude, dass Sie unserer Einladung so zahlreich gefolgt sind.

Bitte sehen Sie mir nach, wenn ich nicht alle von Ihnen namentlich begrüßen kann, auch deshalb, weil ein Teil der Gäste erst im Laufe der nächsten Stunde eintreffen wird. Es herrscht – zumindest politisch – Hochkonjunktur und sowohl Herr Minister Stolpe als auch einige Abgeordnete hatten bis zum späten Mittag noch Verpflichtungen in Kabinett und Fraktion.

Gestatten Sie mir trotzdem einige wenige Ausnahmen. Ich begrüße besonders herzlich Herrn Ernst Vorrath, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr, unserer 50 Jahre lang geliebten obersten Aufsichtsbehörde,

Herrn Christian Rohrbacher, Präsident des Bundesverbandes Möbelspedition

Herrn Michael Kubenz, Vizepräsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes, sowie für den Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik

Herrn Prof. Dr. Karlheinz Schmidt.

Liebe Kollegen aus den Gewerbeverbänden, seien Sie uns herzlich willkommen.

Die zweite Ausnahme gilt zwei Persönlichkeiten des Verbandes, die diesen Jahre und Jahrzehnte geprägt haben. Ich begrüße den Ehrenpräsidenten des B.W.V., Herrn Assessor Fritz Bobran, der den Verband 26 Jahre als Vorsitzender geführt hat und Herrn Josef Stollenwerk, meinen Vorgänger im Präsidentenamt, seit einigen Stunden ebenfalls Ehrenpräsident des B.W.V.

Außerdem erwähnen muss ich einfach einige Herren, die darüber hinaus mit dem B.W.V. verbunden sind und über deren Anwesenheit wir uns sehr freuen. Dazu gehören der ehemalige Geschäftsführer des B.W.V. Herr Dr. Wolfgang Vaerst, aus der früheren Geschäftsführung Herr Dr. Edmund Eggenberger, Herr Elmar Haass und weitere frühere Kollegen aus Vorstand und Beirat des Verbandes.

Und last but not least vergessen darf ich auch nicht die Vertreter der Mitgliedsunternehmen der ersten Stunde. Von den 40 Unternehmen mit 50jähriger Mitgliedschaft sind 4 heute anwesend. Ich begrüße die Vertreter des Zentralverbandes des deutschen Kartoffelhandels, des Bauindustrieverbandes NRW und der Firmen Deutsche Papier und Hugo Häffner!

Seien Sie nochmals alle als Gast hier bei uns auf dem Petersberg bei Bonn willkommen.

Aber auch ein Wort des Dankes gehört an den Anfang einer Jubiläumsrede.

Insbesondere gilt mein Dank für insgesamt 50 Jahre erfolgreiche Arbeit meinen ehemaligen und derzeitigen Kollegen im Präsidium, den weiteren Gremien des Verbandes und den Mitarbeitern der Geschäftsführung. Ausdrücklich einschließen möchte ich aber auch alle Partner in Wirtschaft, Politik und den Kollegenverbänden. Ein besonderer Dank gebührt bereits vorab aber auch den Nutzfahrzeugherstellern DaimlerChrysler, Iveco und MAN für die Unterstützung bei der Ausrichtung unserer Jubiläumsveranstaltung.

Wir feiern heute auf dem Bonner Petersberg das 50-jährige Jubiläum des Verbandes, der im April 1955 in Düsseldorf gegründet wurde. Wir feiern nicht nur in einem ,so glaube ich doch feststellen zu können, sehr reizvollen Ambiente, sondern auch auf historischem Boden.

Hier wurde Geschichte geschrieben, als Bundeskanzler Konrad Adenauer 25 mal mit den amerikanischen, britischen und französischen Kommissaren verhandelte, bis 1949 das

Petersberger Abkommen geschlossen werden konnte. Es bedeutete eine Liberalisierung der Besatzungsherrschaft und war der erste Schritt in die Souveränität der Bundesrepublik.

Der Kölner 4711-Fabrikant Ferdinand Mülhens – auch ein BWV-Mitglieds-unternehmen übrigens - ließ 1912 das Luxushotel errichten.

Das besondere Ambiente hat schon viele internationale Persönlichkeiten beeindruckt – von Breschnew bis Clinton, vom Schah bis Queen Elisabeth.

Insgesamt 31 Besuche von Kaisern, Königen und Präsidenten registriert das Goldene Buch der Stadt Königswinter allein von 1955 bis 1969.

Nach der zeitweiligen Schließung erwachten die Gebäude auf dem Petersberg 1990 wieder zu neuem Leben : Als offizielles Gästehaus der Bundesrepublik Deutschland und als Grandhotel.

Aber zurück zum heutigen Tag.

Warum gründet man einen Verband, meine sehr geehrten Damen und Herren?

Der Anlass ist in der Regel – zumindest bei Wirtschaftsverbänden – die Vertretung gemeinsamer Interessen. Man glaubt, gemeinsame Anliegen geschlossen wirkungsvoller vertreten zu können. Dieses war auch bei der Gründung des Bundesverbandes für den gesamten Werkverkehr 1955 der Fall.

Initialzündung war eine dem Werkverkehr auferlegte Sondersteuer. Aber nicht nur diese Steuer, sondern die gesamte seinerzeitige Verkehrsmarkordnung machte es dringend erforderlich, eine Organisation zu gründen, die die gemeinsamen Anliegen, von ansonsten durchaus heterogenen Unternehmen aus Industrie und Handel, im Bereich Transport – der Begriff Logistik war damals noch nicht so en vogue- darstellen und nach außen wirkungsvoll vertreten konnte.

Das 1952 in Kraft getretene Güterkraftverkehrsgesetz 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. Zudem sahen sich die Auftraggeber aus Industrie und Handel aufgrund der Zwangstarife einem Preisdiktat in einem abgeschotteten Markt ausgesetzt. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass es oberstes Ziel der langjährigen Tätigkeit des B.W.V. war, marktwirtschaftliche Grundsätze auch im Straßengüterverkehr zum Zuge kommen zu lassen und für eine

entsprechende Liberalisierung dieses Sektors einzutreten. Dass wir in diesen Jahren nicht nur mit der Verkehrspolitik, sondern auch mit der entsprechenden Aufsichtsbehörde zu kämpfen hatten, sehr geehrter Herr Vorrath, war von der Natur der Sache geprägt. Heute können wir dieses Verhältnis wesentlich entspannter und kooperativer betrachten.

Ein wesentliches Ziel unserer Arbeit hatten wir also letztlich 1998 nach sage und schreibe gut 40 Jahren stetigen Bemühens zusammen mit den Spitzenverbänden von Industrie und Handel erreicht.

Das bisher Erreichte ist für uns kein Grund, sich zurückzulehnen und Erfolge zu genießen. Lassen Sie mich daher jetzt nicht mehr über Historie oder Erreichtes reden; dies können Sie in unseren Veröffentlichungen nachlesen und auch Herr Prof. Aberle wird mit seinen fundierten Ausführungen zu 50 Jahren Verkehrswirtschaft im allgemeinen hierzu noch Position beziehen.

Dafür ist unsere Verkehrswirtschaft als Motor des Wachstums und Träger unserer Mobilität viel zu dynamisch und sind unsere Politiker zu erfindungsreich. In sich wandelnden Märkten und unter veränderten Rahmenbedingungen ändern sich auch Problemstellungen, kommen neue Sachverhalte hinzu für bzw. gegen die es sich lohnt, gemeinsame Interessen zu artikulieren.

An so einem Tag schauen wir daher nach vorn und richten unseren Blick auf die vor uns liegenden Aufgaben. Unbestritten verdanken wir der Mobilität von Personen und Gütern heute einen Großteil unseres Wohlstandes. Unbestritten ist Mobilität mit ein Garant für Wettbewerb und globale Arbeitsteilung und hilft uns auch im privaten Bereich zu einer weltweiten Vernetzung, die noch vor wenigen Jahrzehnten undenkbar gewesen wäre.

Eine der tragenden Säulen dieser Mobilität, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist der Güterverkehr und hier insbesondere der Straßengüterverkehr. Der Lkw kann nun einmal die Anforderungen einer modernen arbeitsteiligen Wirtschaft im Hinblick auf Zeit, Qualität und Flexibilität am besten erfüllen.

Aber der Verkehrsbereich und insbesondere auch hier der Straßengüterverkehr liefert gleich auch noch eine zweite tragende Säule. Dabei denke ich an die Staatsfinanzen. Die Einnahmen aus Kfz-Steuer, Mineralölsteuer, Maut und anderem mehr, tragen erheblich zur Finanzierung unseres Haushaltes bei. Insofern hat sich am Straßengüterverkehr als „Melkkuh der Nation“ in den letzten 50 Jahren eigentlich nicht sehr viel geändert.

Aber trotz dieser fundamentalen Bedeutung und der beachtlichen Leistungen des Lkw werden seit Jahren viel zu geringe Investitionen in den Verkehrsträger Straße getätigt.

Damit wären wir bei einem Hauptproblem am Standort Deutschland, das es gemeinsam zukünftig zu lösen gilt. Wir sind dabei – wenn es nicht sogar schon zu spät ist – unser Pfand im globalen Wettbewerb, nämlich eine hervorragende Infrastruktur, zu verspielen. Und dies gerade zu einem Zeitpunkt, in dem Deutschland durch die Osterweiterung der EU noch weiter in den Mittelpunkt Europas gerückt ist und Logistikkreuz Nummer eins sein könnte.

Es wurde jahrelang versäumt, bedarfsgerecht in unsere Verkehrssysteme zu investieren. Der Grundgedanke der Einführung der Lkw-Maut war zwar ein durchaus wichtiger und richtiger Schritt, um Zukunftsinvestitionen zu sichern, aber in der Praxis wird das ursprüngliche Ziel schlichtweg verfehlt. Die Mauteinnahmen kommen nicht zusätzlich der Verkehrsinfrastruktur zugute, sondern versickern zum größten Teil im Bundeshaushalt. Man kann halt nicht Haushaltslöcher und Straßenlöcher zugleich stopfen, meine Damen und Herren. Industrie und Handel ist es letztlich gleichgültig, mit welchem Verkehrsmittel die Güter zum Kunden gelangen, wenn das Leistungsprofil stimmt. Insoweit treten auch wir für eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Straße, Schiene und Wasser ein; trotzdem führt aber noch lange kein Weg daran vorbei, dass aufgrund der qualitativen Anforderungen der Wirtschaft und den überproportionalen Verkehrsleistungen die Straße dabei oberste Priorität haben muss.

Die konkurrierenden Verkehrsträger müssen durch marktwirtschaftliche und marktgerechte Angebote ihre Chancen nutzen und nicht durch staatliche Einflussnahme. Letzteres hat in den letzten 50 Jahren zu keinem Erfolg geführt und wird auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten nicht fruchten!

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir sollten nicht vergessen, jede Investition in die Infrastruktur ist eine Investition in die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft!

Insoweit begrüßen wir natürlich die Ankündigung der Bundesregierung, in den kommenden vier Jahren zwei Milliarden Euro als Konjunkturprogramm zusätzlich in die Infrastruktur zu investieren. Aber dies allein reicht nicht! Anmahnen möchte ich in diesem Zusammenhang auch die dringend notwendigen Harmonisierungsschritte in der EU, die zwar seit Jahren versprochen, aber bis heute nicht in die Praxis umgesetzt worden sind. Industrie und Handel in Deutschland sind an einem soliden, wettbewerbsfähigen deutschen Güterkraftverkehrs- und Speditionsgewerbe und einer konstruktiven Zusammenarbeit interessiert, ja auf diese Dienstleister angewiesen! Eine starke deutsche Verkehrswirtschaft ist unverzichtbar.

Zu unseren Zukunftsaufgaben in der Verkehrswirtschaft gehört aber auch, eine Re-Regulierung durch die Hintertür zu verhindern. Immer neue Gesetze, Verordnungen und Abgaben, angefangen von inflexibleren Arbeitszeitvorschriften über die Einführung unausgereifter Techniken bis hin zu Verkehrsbeschränkungen und City-Maut engen den unternehmerischen Spielraum immer weiter ein und belasten die Flexibilität der Logistik.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang exemplarisch ein aktuelles Reizwort aufgreifen: Die Feinstaubbelastung! Vielleicht wird ja „Feinstaubbelastung“ einmal zum Unwort des Jahres 2005 gewählt werden.

Natürlich ist Ruß aus Lkw-Abgasen schädlich, natürlich müssen wir alles daran setzen, diese Umweltbelastung zu vermeiden. Aber es ist geradezu absurd, sich aus der Gesamtheit der Emissionsverursacher wieder den Lkw als Buhmann der Nation herauszugreifen.

Schon wird von einer Erhöhung der Maut für nicht russfreie Lkw gesprochen. Wir haben doch gerade erst die Lkw-Maut eingeführt, die Maut ist nach Schadstoffklassen gestaffelt! Wann erhalten wir in der Bundesrepublik endlich wieder einmal unternehmerisch verlässliche Rahmendaten, die nicht nur ein paar Monate gelten, bis man sie über den Haufen werfen will?

Gerade die Nutzfahrzeugbranche hat in den letzten zehn Jahren Enormes geleistet und den Schadstoffausstoß und die Lärmbelästigung durch Lkw drastisch gesenkt. Mit der Umstellung auf die Abgasnorm Euro IV und Euro V befindet sich die Nutzfahrzeugbranche auf einem weiteren Riesensprung hin zu deutlich niedrigeren Partikelemissionen.

Hören wir daher bitte ganz schnell wieder auf, den Lkw als Hauptverursacher der Belastungen zu diffamieren und dies als Vorwand für Verkehrsbeschränkungen und die Erhebung zusätzlicher Gebühren zu nehmen. Soviel vielleicht als kleiner Exkurs zu einem aktuellen Problem, das nicht nur uns im Verband beschäftigt.

Lassen Sie mich an dieser Stelle, bei diesem praxisbezogenen Problem den Kreis zurück zum B.W.V. selbst schlagen. Ein Verband kann nur dann langfristig erfolgreich im Sinne seiner Mitglieder sein, wenn er von diesen gefordert wird, wenn er die Probleme und Herausforderungen seiner Mitgliedsunternehmen hautnah kennt, aber von diesen auch entsprechend unterstützt wird. Verbände sind kein Selbstzweck, sondern haben heutzutage Sprachrohr, Interessenvertreter und Dienstleister zugleich zu sein und sie haben sich genauso dynamisch zu verändern, wie sich die Strukturen in der Wirtschaft ändern.

Dem ist der B.W.V. in den 50 Jahren seines Bestehens immer gefolgt. Er hat den Nutzen seiner Mitgliedsunternehmen stets in den Vordergrund gestellt, sich als Partner und Dienstleister für alle Fragen rund um Transport und Logistik in Industrie und Handel verstanden.

Wie Sie vielleicht festgestellt haben, kam mir das Kürzel B.W.V. oder der Verbandsname nur noch etwas zögerlich über die Lippen. Das hat einen guten Grund. Wir haben das 50-jährige Bestehen zum Anlass genommen, die zum Teil kontinuierlich gewandelten Tätigkeitsgebiete auch in einem neuen Namen des Verbandes deutlich werden zu lassen. Es war an der Zeit, den rechtstechnischen Begriff des Werkverkehrs, der heute zu stark an die alte Verkehrsmarktordnung erinnert, aufzugeben. 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 bestehen. Aber mit der Änderung des Verbandsnamens zum Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) dokumentieren wir diesen Wandel zum zukunftsorientierten Vordenker, Interessenvertreter und modernem Dienstleistungspartner auch in der Namensgebung. Auch unter neuem Namen wird sich der BWVL aller Interessen für einen effizienten Transport und flexible Logistik annehmen.

Insoweit freuen wir uns auch auf weitere 50 Jahre gute Zusammenarbeit mit Ihnen, mit unseren Mitgliedsunternehmen und unseren Partnern in Politik und Kollegenverbänden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.