

Impulsreferat

Herbert Götz

Präsident Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

14. Tag der Transportlogistik, 23. April 2009 in Bonn

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kollegen,

im Namen des BWVL-Präsidiums darf auch ich Sie heute Morgen hier in Bonn zum 14. Tag der Transportlogistik recht herzlich willkommen heißen. Bitte sehen Sie es mir nach, wenn ich nicht jeden von Ihnen einzeln namentlich begrüßen kann, aber Sie können versichert sein, dass Sie mir hier alle gleich willkommen sind.

Ausnahmen bestätigen die Regel, daher erlauben Sie mir trotzdem einige Persönlichkeiten gesondert zu erwähnen. Ich begrüße in unserer Mitte ganz herzlich den neuen Präsidenten des Bundesamtes für Güterverkehr, Herrn Andreas Marquardt, wir freuen uns sehr, dass Sie die Tradition Ihres Vorgängers fortsetzen, Gast unserer Veranstaltungen zu sein und sich auch aktiv an der Diskussion zu beteiligen. Dies gibt mir das Stichwort zur Begrüßung Ihres Vorgängers: Herr Vorrath, wir freuen uns sehr, dass Sie auch nach Eintritt in den Unruhestand heute noch einmal unserer Einladung gefolgt sind und den Weg zu uns gefunden haben.

Ich freue mich auch über die Anwesenheit meiner Präsidenten-Kollegen, Herrn Hermann Grewer vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung und des Bundesverbandes Möbelspedition, Herrn Gert Hebert. Als ausländische Gäste begrüße ich aus den Niederlanden herzlich den Vorsitzenden unseres holländischen Schwesterverbandes, der EVO, Herrn Dick van den Broek Humphreij, und aus Dänemark Herrn Morgens Therkelsen. Beide werden sich später auch aktiv in das heutige Geschehen einmischen.

Herzlich willkommen heiße ich gleichermaßen auch die Hauptgeschäftsführer, Geschäftsführer und Vertreter der befreundeten Verbände und Organisationen, unsere heutigen Referenten und Diskutanten, die Vertreter der Fachpresse und natürlich last but not least die Vertreter aus BWVL-Mitgliedsunternehmen. Seien Sie uns alle hier in Bonn herzlich willkommen.

Haben wir im letzten Jahr in Stuttgart noch über Kapazitätsengpässe und Fahrermangel diskutiert, findet die heutige Veranstaltung unter völlig veränderten Vorzeichen in wirtschaftlich schwierigen Zeiten statt. Um dies festzustellen, müssen Sie gar nicht in den Wirtschaftsteil der Zeitung schauen, in dem über weiter fallende Indizes oder die Ankündigung der nächsten Insol-

venz berichtet wird. Sie können Sie sich ganz einfach hier im Saal umschaun. Regelmäßige Besucher unserer Tagung wissen, dass wir normalerweise mit der Teilnehmerzahl deutlich höher liegen, größere Räume benötigen und ein breiteres Ausstellerspektrum abdecken. Auch für Verbände und Tagungsveranstalter weht ein rauher Wind. Aber wie heißt ein altes Sprichwort hier im Rheinland: Et kütt wie et kütt bzw. es hätt noch immer jot jejange. Insofern können wir unter den Gesamtumständen und im Vergleich zu anderen Veranstaltungen mit weit geringerer Resonanz zufrieden sein. Insofern bin ich Ihnen auch besonders dankbar, dass Sie Ihre Verbundenheit dadurch zeigen, auch in schwierigen Zeiten mit Ihrer heutigen Anwesenheit Ihr Interesse an der Logistik- und Transportbranche zu bekunden.

Bei der Konzeption der Veranstaltung haben wir bewusst das Wort „Krise“ in Titel oder Programm vermieden. Zum einen deshalb, weil wir Ende letzten Jahres natürlich nicht wussten, wie krisenhaft die Situation im April diesen Jahres sein würde und weil wir davon ausgingen, dass das Wort „Krise“ kein Beteiligter mehr hören mag. Vor allem aber deshalb, weil der Transport- und Logistiksektor in den letzten Jahrzehnten schon viele schwierige Zeiten durch Kreativität, Innovation und pro-aktives Management gemeistert hat. Daher auch unser eher vorsichtig positiv gewähltes Motto der heutigen Veranstaltung „Erfolgreich agieren in schwierigen Zeiten“. Wir werden das Tagungsthema und die uns derzeit beschäftigenden Fragestellungen am heutigen Tag aus verschiedenen Aspekten beleuchten und diskutieren. Dabei bilden wir uns nicht ein, Ihnen allgemein gültige Lösungen aufzeigen zu können, aber vielleicht doch einige verwertbare Einschätzungen und Anregungen für Ihre tägliche Arbeit. Dazu gehört die gesamtwirtschaftliche Bewertung durch das Hamburger Weltwirtschaftsinstitut, genauso wie die transportmarktspezifische Prognose durch das Bundesamt für Güterverkehr. Aber auch die Meinung der in der Praxis Betroffenen aus Wissenschaft, Beratung, Spedition und verladender Wirtschaft.

In der Diskussion werden wir auch einige spezifische Aspekte herausgreifen, wie zum Beispiel die Entwicklung der Transportmengen, der Kapazitäten, aber vor allem auch der Transportpreise. In bewährter Manier werden wir Ihnen in den Workshops des Nachmittags noch intensiver Gelegenheit geben, aktiv an einigen Themen mitzuarbeiten und sich in die Diskussion einzuschalten. Und, meine sehr geehrten Damen und Herren, auch den Kooperationspreis Transport und Logistik werden wir in diesem Jahr wieder verleihen, in einem Jahr, in dem Kooperation, also das Miteinander anstatt das Gegeneinander im Transport- und Logistiksektor, wichtiger denn je ist. Kooperative Strategien gepaart mit positivem Denken stellen eines der besten Instrumente zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung dar.

Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich wäre kein Verbandspräsident, wenn ich meine Begrüßung nur zur Einführung in das Tagungsthema, sondern nicht auch dazu nutzen würde, um einige grundsätzliche Feststellungen zu treffen bzw. Forderungen aufzustellen. Ich darf diese Bemerkungen in einigen Punkten zusammenfassen:

Erstens:

Lassen Sie uns durch positive Denkansätze versuchen, ein Wirtschaftsklima zu schaffen, das trotz aller Realitäten von Optimismus statt Pessimismus geprägt ist. Lassen Sie uns die wirtschaftliche Situation nicht schlechter reden als sie ist. Aber verlassen wir uns dabei nicht auf Andere oder gar auf die Politik, sondern konzentrieren uns auf unsere unternehmerischen Fähigkeiten, die gerade im Bereich Transport und Logistik immer wieder alle Herausforderungen gemeistert haben. Ich möchte nicht die Phrase überstrapazieren, dass in jeder Krise auch eine Chance steckt. Richtig ist aber auf jeden Fall, dass wir auch in der Krise den Denkprozess nicht unterbrechen dürfen, wie wir die Zukunft unseres Sektors noch effizienter gestalten. Darin liegt unsere Chance.

Zweitens,

sollte sich unserer Ansicht nach die Politik mit Eingriffen in und Beteiligungen an der Wirtschaft soweit wie möglich zurückhalten und sich auf das Setzen vernünftiger und fairer Rahmenbedingungen beschränken. Wir sollten allen Tendenzen eines Neo-Protektionismus entschieden entgegen treten, meine sehr geehrte Damen und Herren. Es darf durch staatliche Maßnahmen auch nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommen. Bei allen Aktionen sollten wir unseren Blick immer auf die Zeit nach der Krise richten, dann müssen die Märkte besser funktionieren als zuvor! Der Staat ist kein guter Unternehmer! Staatliches Unternehmertum hat bisher selten Früchte getragen, ganz im Gegenteil, wie aktuelle Beispiele aus dem Bankenbereich der öffentlichen Hand gezeigt haben. Vor allem darf nicht nach dem alten Motto verfahren werden, man muss nur groß genug sein, um nicht Pleite gehen zu können. Sinnvolle staatliche Eingriffe oder Konjunkturprogramme dürfen daher keine einzelnen Branchen begünstigen oder gar einzelne Großunternehmen stützen. Der Mittelstand ist in Deutschland jahrzehntelang Träger und Motor unseres Wohlstands gewesen, dieser darf nicht vernachlässigt oder geopfert werden, sondern muss erhalten bleiben. Dies gilt nicht nur für das Speditions- und Transportgewerbe, sondern auch für weite Teile der verladenden Wirtschaft aus Industrie und Handel.

Drittens,

Transport und Logistik ist wie allseits bekannt, eine abgeleitete Nachfrage. In unserem Arbeitsbereich können wir daher keine isolierte Nachfrage generieren oder neue Produkte kreieren, sondern sind auf die Aufträge unserer Mutterunternehmen bzw. Kunden der verladenden Wirtschaft angewiesen. In Zeiten geringerer Produktion heißt das nichts anderes als geringere Transportmengen, weniger Umschlag, geringerer Durchsatz in den Systemen und damit eine schlechtere Auslastung. Die Folge ist oftmals eine Kostenexplosion. Vor diesem Hintergrund ist es mehr als kurzfristig, über den Preis Kapazitäten auszulasten, anstatt diese vom Markt zu nehmen. Heute billig, morgen insolvent, darf nicht das Motto in diesen Zeiten sein. Rabatte und Sonderraten bringen kein nachhaltiges Neugeschäft, sondern nur einen allgemeinen Preisverfall und eine sinkende Wertschätzung des Transport- und Logistiksektors. Manche werden viel-

leicht ein wenig verwundert sein, diese Worte aus meinem Munde als Verladervertreter zu hören. Aber wir hoffen doch alle auf wieder bessere Zeiten und nur eine kurze Krise. Insoweit müssen wir partnerschaftlich sowie mittel- und langfristig denken. Kurzfristiges Profitdenken hat mit zu der derzeitigen Krise geführt! Wer soll denn unsere Produkte noch zum Kunden transportieren, wenn wir unsere Dienstleister austrocknen und in die Insolvenz schicken? Natürlich haben Industrie und Handel in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten auch keinen einzigen Cent zu verschenken und müssen alle Rationalisierungspotenziale ausschöpfen, da möchte ich nicht missverstanden werden! Ich und viele meiner Kollegen bevorzugen dabei aber eher das Motto „Hart aber fair!“ Aber wir werden ja nach der Mittagspause, lieber Herr Grewer, Gelegenheit haben, gerade um dieses Thema ein wenig zu streiten.

Viertens,

muss man sich fragen, ob wir eine handlungsfähige und verantwortungsbewusste Verkehrspolitik haben?! Hier hören wir aus Berlin doch eigentlich nur Wischiwaschi und Vorwahlkampfgeplänkel, aber kein wirkliches Interesse am Wohlergehen und vernünftigen Rahmenbedingungen für den Transport- und Logistiksektor. Und das, obwohl doch inzwischen jedem klar sein sollte, wie stark die Performance von Transport und Logistik die Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft beeinflusst! Sehenden Auges beschließt man mitten in der konjunkturellen Abwärtsbewegung, zu einer Zeit, in der andere Sektoren bereits Bürgschaften und Hilfgelder erhalten, den Strassengüterverkehr über eine bis zu 90 %ige Erhöhung der Lkw-Maut zusätzlich zu belasten. Man preist die endlich realisierte Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen als großen Erfolg und Unterstützung des Straßengüterverkehrssektors, vergisst aber bewusst zu erwähnen, dass wir diese alle ja vorher selbst finanzieren mussten. Wenn überhaupt, also nur ein Nullsummenspiel. Und das Gerede von der Weitergabe der Kostensteigerungen: Dadurch verschwinden doch die Belastungen gesamtwirtschaftlich nicht! Wenn Herr Minister Dähre den Bund jetzt auffordert, dem Sektor finanziell entgegenzukommen, hat er wohl vergessen, dass unter seinem Vorsitz die Verkehrsministerkonferenz die Mauterhöhung hat passieren lassen!? Was soll die von ihm vorgeschlagene zeitlich begrenzte andere Nutzung der Harmonisierungsmittel denn zusätzlich bewirken? Wie welt- und wirtschaftsfremd ist eigentlich ein Teil unserer verantwortlichen Verkehrspolitiker?

Damit aber noch nicht genug. In Brüssel und Straßburg diskutiert und beschließt man, den Straßengüterverkehr als einzigen Verkehrsträger über die Anlastung externer Kosten noch einmal zusätzlich zu belasten. Auch wenn die Beschlüsse erst einmal auf Eis liegen, verunsichern solche Pläne die Branche zusätzlich.

Einziger Silberstreif am Horizont: Es wird gebaut, da aus den Konjunkturprogrammen auch zusätzliche Gelder in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Ob die Zuteilung bzw. Mittelverwendung allerdings immer nach dem besten Nutzen-/Kostenverhältnis oder mehr nach dem Gießkannen- und Wahlkreisprinzip erfolgt, möchte ich mangels Zeit hier nicht weiter diskutieren.

Ich darf abschließend, zusätzlich zu meinen vorangegangenen Bemerkungen, die Bundesregierung, speziell aber auch Verkehrsminister Tiefensee, in einigen Punkten in die Pflicht nehmen: Unsere Forderungen, die wir über unseren internationalen Verband, die IRU, und in einem Experten-Hearing am Montag in Brüssel auch gegenüber der EU-Kommission noch einmal deutlich gemacht haben.

- Stellen sie die unleidliche Diskussion über immer neue und höhere Steuern, Gebühren und zwangsweise Verkehrsverlagerungen ein! Unterziehen Sie bestehende Abgaben einer Neubewertung mit dem Ziel der Reduzierung.
- Verstetigen Sie die Verkehrs-Infrastrukturinvestitionen und setzen Sie die Finanzmittel dort ein, wo der höchste Kosten-Nutzenfaktor erzielt wird!
- Unterstützen und verpflichten Sie im Rahmen staatlicher Bürgschaften die Geschäftspolitik der Banken, der Verkehrswirtschaft adäquate Kreditlinien zur Verfügung zu stellen!
- eröffnen Sie der Transport- und Logistikwirtschaft Möglichkeiten auch zu Kapazitätsanpassungen im Personalbereich, um qualifiziertes Personal zu ‚parken‘, statt es entlassen zu müssen!
- vor allem aber schaffen Sie Rahmenbedingungen für den Transport- und Logistiksektor , auf deren Gültigkeit sich die betroffenen Unternehmen einstellen und mittel- und langfristig verlassen können!

Diesen Punkten könnte man noch einige mehr hinzufügen, ich möchte aber Ihre Geduld, mir zuzuhören nicht überstrapazieren und unseren Eröffnungsdredner auf die Bühne bitten.

Herr Dr. Bräuninger, sie haben das Wort.

Können Sie uns als Leiter des Kompetenzbereiches Wirtschaftliche Trends beim Hamburgischen Weltwirtschaftsinstitut Hoffnung machen, das Tal der Tränen bald durchschritten zu haben?

Es gilt das gesprochene Wort