

## Verband warnt vor Verfall der Verkehrswege

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) kämpft für die Sanierung maroder Infrastruktur und eine Reform der Förderprogramme für die Branche.

2/8



Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, betont auf der BWVL-Mitgliederversammlung ihren Einsatz für die Logistikwirtschaft

Auf den Punkt ...

Bei der digitalen Infrastruktur können wir wahrlich keinen Weltmeistertitel vorweisen.



Jochen Quick, Präsident des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), auf der Mitgliederversammlung diese Woche in Berlin

# Kritik an Mautharmonisierung

## BWVL-Präsident Jochen Quick fordert Reform der Förderprogramme

Von Sebastian Bollig

Als 1955 der Bundesverband für den gesamten Werkverkehr als Vorgänger des heutigen Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) gegründet wurde, ging es um die Abwehr einer Steuer auf Werkverkehr. 60 Jahre später kämpft der aktuelle Verbandspräsident Jochen Quick gegen neue Kostenlasten wie die Maut auf allen Bundesstraßen, für das Einhalten des Mautversprechens und die Sanierung der maroden Infrastruktur. „Eine leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandorts Deutschland“, betonte Quick diese Woche auf der Mitgliederversammlung seines Verbands in Berlin. Die Infrastruktur sei in den vergangenen Jahrzehnten von allen Akteuren sträflich vernachlässigt worden.

Nachdem jetzt endlich mehr Geld bereitstehe, können die Mittel nicht „nachhaltig und effizient eingesetzt und ausgegeben“ werden, monierte Quick. Es sei eine Schande für das Land Nordrhein-Westfalen, dass es zwar über die größte Anzahl maroder Brücken verfüge, aber kaum baureife Projekte in der Schublade habe. „Wir können es uns nicht leisten, so die Zukunft unseres Landes zu verschlafen“, kritisierte Quick.

### Beihilfen erreichen Branche nicht

Der BWVL-Präsident sprach sich in Berlin dafür aus, die Förderprogramme De-Minimis sowie Aus- und Weiterbildung im Rahmen der Mautharmonisierung zu reformieren. Immer höhere bürokratische und haushaltsrechtliche Hürden hätten die Programme ausgehöhlt. In den vergangenen beiden Jahren wurden deshalb laut Quick jeweils knapp 200 Mio. EUR an Haushaltsmitteln nicht abgerufen. Er forderte aus dem Bundesverkehrsministerium ein deutliches Signal, welches der vom Bund versprochenen Mautharmonisierung Rechnung trage und „die Bürokraten in die Schranken verweist“.

Verkehrsstaatssekretärin Dorothee Bär zeigte Verständnis: „Wir sind extrem unglücklich darüber, dass der Abruf der Mittel nicht funktioniert.“ Gegenüber den Haushaltspolitikern gerate sie zunehmend in Erklärungsnot.



Mautharmonisierung stockt: Als Ausgleich für die LKW-Maut wurden dem Transportgewerbe jährlich 600 Mio. EUR Beihilfen versprochen.

Wenn die bereitgestellten Summen jahrelang nicht vollständig abgerufen würden, sei es immer schwieriger, diese Programme überhaupt noch anzubieten. „Wir wollen die Gelder für die Branche nicht verlieren“, betonte die CSU-Politikerin. Bär verspricht, die Förderrichtlinien zu überarbeiten, damit es leichter werde, an das Geld zu kommen. Sie rief die Verbände der Logistikwirtschaft zur Zusammenarbeit auf.

### Länder brauchen Hilfe des Bundes

Bär warb vor den BWVL-Mitgliedern für die vom Bundesverkehrsminister angestrebte Bundesfernstraßengesellschaft, um den Bau und Erhalt der Verkehrswege zentral zu planen. „Es gibt Länder, die brauchen dringend die Hilfe des Bundes“, betonte Bär. Auch Quick sieht derzeit die „einmalige Chance, eine Grundgesetzänderung hinzubekommen, um zukunftsorientierte Strukturen zu schaffen“.

Der ehemalige Bundesverkehrsminister und derzeitige Leiter der Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ Kurt Bodewig

warnte davor, diese Aufgabe zu unterschätzen. „Eine Bundesfernstraßengesellschaft ist kein kleines Rad“, betonte er. Dafür müssten Bundestag und Bundesrat an mehreren Punkten das Grundgesetz ändern. Bodewig warb um Verständnis für die Sorgen der Länder. „Da wird die politische Balance zwischen Bund und Ländern verschoben“, erläuterte er. Bodewig sprach sich zudem dafür aus, für die Sanierung der Verkehrswege ausschließlich Steuermittel einzusetzen. „Die Versäumnisse der Vergangenheit können wir nicht den aktuellen Nutzern aufbürden“, sagte Bodewig.

### Verbände sollen kooperieren

Der zunehmende Mangel an Fahrpersonal belastet die Transportunternehmen, ob im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr. „Wir haben bereits heute Probleme, qualifizierten Nachwuchs zu gewinnen“, sagte Quick. Mathias Krage, Präsident des Speditionsverbands DSLV, stellte nicht nur Probleme beim Fahrpersonal fest, sondern sieht bereits einen

Mangel bei der Transportkapazität. „Ich erwarte 2016 erhebliche Kostensteigerungen“, sagte Krage. Im Raum Hannover mussten Speditionen für Fahrpersonal dieses Jahr bereits 20 Prozent mehr zahlen. „Hier müssen Verlager und Speditionen zusammenarbeiten“, so Krage. Auch Quick appellierte an die Repräsentanten aller Verbände des Transport- und Logistikgewerbes, die Gemeinsamkeiten und nicht die Unterschiede zu betonen. Nur gemeinsam könnten die Probleme und Herausforderungen bewältigt werden.

ANZEIGE

**CHINA ↔ EUROPA  
IN 20 TAGEN!**

**SPEZIALRATEN FÜR  
CONTAINERTRANSPORTE**

**InterRail**  
Logistik-Gesamt

Tel. +49 (0) 6109 - 69 69 2 - 0  
www.interrail-logistics.de

## BWVL fordert Korrekturen bei Förderprogrammen

14.10.2015

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) hat sich auf seinem Dialogforum in Berlin dafür ausgesprochen, die Förderprogramme im Rahmen der Mautharmonisierung zu reformieren und die Investitionsmittel für die Infrastruktur effizienter einzusetzen. Das Engagement bei den Fördermodellen rührt daher, dass die bereit gestellten Mittel aus unterschiedlichen Gründen in den vergangenen Jahren nicht vollständig abgefließen sind und die Haushälter des Bundestags sowie der Bundesrechnungshof diese Programme infrage stellen. Die Forderung nach mehr Effizienz im Straßenbau hängt mit den aktuellen Überlegungen zum Aufbau einer Fernstraßengesellschaft zusammen.

Mit Blick auf die Harmonisierungsmittel empfahl BWVL-Präsident Jochen Quick: „Lassen Sie uns einen Schritt zurückgehen und über eine Neuaufstellung nachdenken, bevor wir uns das Heft des Handels aus der Hand nehmen lassen.“ Er kritisierte eine stetige Aushöhlung der Programme „De Minimis“ sowie „Aus- und Weiterbildung“ durch immer höhere bürokratische und haushaltsrechtliche Hürden. „In den vergangenen beiden Jahren konnten jeweils fast 200 Millionen Euro an Haushaltsmitteln nicht ausgekehrt und dem eigentlichen Zweck zugeführt werden“, bemängelte er. Soll heißen: Dem Gewerbe sind sie verloren gegangen.

„Die ständige Forderung der Administration, Harmonisierungsmaßnahmen von Anreizeffekten abhängig zu machen, steht in krassem Widerspruch zu der eigentlichen politischen Zielsetzung.“ Quick kritisierte, dass der Bundesrechnungshof sowie das Wirtschafts- und Finanzressort ihre Zustimmung zu einer Fortsetzung der Programme nach altem Muster verweigerten und mahnte ein Machtwort von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) an. Dessen Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär sieht nach eigenem Bekunden die Nöte der Branche und bekamte: „Wir sind extrem unglücklich darüber, wie der Abruf der Mittel funktioniert.“ Wenn die bereitgestellten Summen über die Jahre aber nicht vollständig abgerufen wurden, sei es von Jahr zu Jahr schwieriger, diese Programme überhaupt noch anzubieten. „Wir überarbeiten und aktualisieren die Förderlinien, damit es leichter wird, an die Gelder zu kommen“, versprach Bär, die zugleich die Koordinatorin der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik ist.

Bar öffnete Türen ein. „Geld ist genug da“, betonte die CSU-Politikerin und erwähnte den Mittelzuwachs durch den Ausbau der Nutzerfinanzierung und erhöhte Haushaltsgeider. Nun gehe es darum, dass diese entsprechend schnell und vor allem sinnvoll verteilt werden können.

Aktuell erarbeitet eine Kommission unter Vorsitz des früheren Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig Vorschläge, wie die Prozesse – gerade in Abstimmung zwischen Bund und Ländern – bei Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes verbessert werden können. Im Februar will der Verkehrsexperte, der zuletzt auch eine nach ihm benannte Kommission zur Infrastrukturfinanzierung geleitet hatte, entsprechende Überlegungen im Rahmen einer Sonder-Verkehrsmisterkonferenz vorstellen. Das Zeitfenster für eine mögliche Umsetzung werde jedoch knapp, warnte Bodewig. Denn ab Sommer dürfe der Wahlkampf für die nächste Bundestagswahl beginnen.

BWVL-Präsident Quick lobte, dass zwar Minister Dobrindt mehr Geld für die Verkehrswege zur Verfügung stehe, weil er erfolgreich für den Investitionsschloßlauf gekämpft habe. „Mit dem Etatentwurf 2016 hat der Bund einen Kurswechsel zu einer höheren und stetigeren Finanzierung unserer Bundesfernstraßen eingeleitet“, erklärte er. „Dieser Weg sollte durch neue Strukturen zur effizienteren Mittelverwendung, zum Beispiel über eine Fernstraßengesellschaft, die bundesweit für den Bau, Erhalt und Betrieb zuständig ist, ergänzt werden“, forderte der Verbandsvertreter. Er wisse, dass sich einige Bundesländer gegen den Verlust von Einfluss wehren. „In dieser Legislaturperiode besteht aber die einmalige Chance, eine Grundgesetzänderung hinzubekommen“, sagte er. Auch Staatssekretärin Bär würde sich entsprechende Bewegung wünschen. „Mit unserer Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft haben wir einen guten Weg eingeschlagen“, sagte sie. Kommissionschef Bodewig warnte jedoch vor allzu großen Hoffnungen auf schnelle Ergebnisse. „Eine Bundesautobahngesellschaft aufzubauen, ist kein kleines Rad“, betonte er. Nicht weniger als drei Artikel im Grundgesetz müssten entsprechend angepasst werden.

Artikel unten: Dekra vom 14.10.2015

ADSP-KONFLIKT

## BWVL empfiehlt DTLB

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) empfiehlt Verladern, die neuen Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) zu nutzen.



Jetzt bewerten!

Man sei überzeugt, dass diese auf dem Markt breite Akzeptanz finden. Die DTLB tragen laut BWVL einem Paradigmenwechsel in der Logistikskette Rechnung. Sie gewährleisten demnach eine enge Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer und stellen eine nahtlose Versorgungskette sicher. Bei den DTLB handle es sich, so der Verband, um ein grundlegend neues Bedingungsnetzwerk, das nicht auf den ADSp (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen) aufbaue.



### MEHR INFOS FÜR NUTZFAHRZEUG-PROFIS:

JEDEN MONAT NEU IM HANDEL ODER GÜNSTIGER IM ABO.

Der BWVL-Präsident Jochen Quick gab bei der Mitgliederversammlung des Verbands an, er habe sich ein gemeinsames Bedingungsnetzwerk mit der Speditionsseite gewünscht. Auch darum habe sich der BWVL erstmals an den vorangegangenen Verhandlungen über die ADSp beteiligt. Nachdem sich die Speditionsseite jedoch bei verschiedenen Positionen unbeweglich gezeigt habe, sei es unvermeidbar gewesen, ein eigenes Bedingungsnetzwerk auf Verladenseite zu empfehlen.

Dabei verlange diese nichts Unmögliches. „Wir wollen, dass das angewandt wird, was der Gesetzgeber ins Handelsgesetzbuch geschrieben hat“, sagt Quick. Eine Verringerung der gesetzlichen Haftung wie in den ADSp vorgesehen sei nicht mehr akzeptabel. Der Verband empfiehlt daher Verladern, die DTLB zu nutzen. Diese vermeiden demnach für Verladern nachteilige Regelungen in den ADSp und sähen angemessene Haftungsregeln vor.

Artikel oben: Eurotransport vom 14.10.2015