

Eckpfeiler Verkehrspolitik 2017+

Der BWVL ist einer der führenden Unternehmensfachverbände für Transport und Logistik mit Sitz in Bonn. Die rund 1.200 Mitgliedsunternehmen und –verbände kommen aus den unterschiedlichsten Branchen:

Chemische Industrie || Mineralölwirtschaft || Bauwirtschaft || Baustoffhandel || Maschinen-Fahrzeugbau || Nahrungs- und Getränkeindustrie || Lebensmittelgroß- und -einzelhandel || Landschafts- und Gartenbau || Logistikdienstleistungen

Mit der Bundestagswahl werden wichtige Richtungsentscheidungen für die BWVL-Mitgliedsunternehmen getroffen. Hierbei geht es für die deutsche Wirtschaft um ökonomische, ökologische sowie soziale Rahmenbedingungen, nicht allein für die Logistik.

Die zentralen Forderungen des BWVL für den Bereich Transport und Logistik auf einen Blick:

1. Dienstleistungsfreiheit und freier Warenverkehr
 - EU-einheitliche Regelungen zu Arbeitnehmerentsendung und Sozialvorschriften
 - Präzisierung bestehender Kabotageregelungen
 - Effektive und EU-einheitliche Kontrollmechanismen
2. Verkehrsinfrastruktur
 - Verkehrsträgerübergreifende, funktionierende Verkehrsinfrastruktur
 - Schaffung von zweckgebundenen Finanzierungskreisläufen
 - Nutzerfinanzierung durch alle Verkehrsteilnehmer
 - Keine Anlastung weiterer externer Kosten
3. Mautharmonisierung
 - Einhaltung des politischen Harmonisierungsversprechens
 - Unbürokratische und breite Förderung der mautpflichtigen Unternehmen
 - Rechtssichere Weiterführung des bewährten Maßnahmenkatalogs
4. Fachkräftemangel
 - Gezielte Fördermaßnahmen für Ausbildungsbetriebe
 - Attraktivitätssteigerung des Berufsbildes „Berufskraftfahrer“
 - Imagekampagnen von Politik und Wirtschaft
5. Nachhaltigkeit des Transports
 - Verhältnismäßige und realistische Klimaschutzziele
 - Gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der CO₂ Bilanz (Technik, Effizienz, Förderung)
6. Digitalisierung in der Logistikwirtschaft
 - Flächendeckende, zukunftsfähige und belastbare digitale Infrastruktur
 - Nutzung elektronischer Transportdokumente
 - Rahmenbedingungen für das Nutzfahrzeug der Zukunft

Dienstleistungsfreiheit und freier Warenverkehr

Der im Rahmen der Europäischen Union entstandene Binnenmarkt bietet für Wirtschaft und Gesellschaft weitreichende Möglichkeiten. Dienstleistungsfreiheit und ein freier Warenverkehr gehören zu den europäischen Grundfreiheiten. In jüngster Vergangenheit konnten in einzelnen europäischen Mitgliedsstaaten nationale Alleingänge beobachtet werden. Sonderregelungen zu Mindestlohn in Verbindung mit einer Vielzahl administrativer Auflagen oder der Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Lkw erhöhen den bürokratischen Aufwand der Marktteilnehmer und konterkarieren den europäischen Leitgedanken.

Um im europäischen bzw. internationalen Wettbewerb Stand zu halten, sind funktionierende Logistikstrukturen jedoch unverzichtbar. Hocheffiziente Logistikstrukturen können so die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und des Handels langfristig sichern.

Die Forderungen des BWVL:

- Für den Fortbestand der Dienstleistungsfreiheit und des freien Warenverkehrs sind EU-einheitliche Regelungen zur Arbeitnehmerentsendung und den Sozialvorschriften unabdingbar. Die Politik ist dazu angehalten, europaweit einheitliche Standards zu schaffen. Eine speziell für den Logistiksektor ausgestaltete Form des europäischen Entsendegesetzes, welche auch die spezifischen Merkmale internationaler Transportdienstleistungen berücksichtigt ist unabdingbar.
- Mit den zuvor beschriebenen nationalen Alleingängen werden bestehende EU-Regelungen ausgehöhlt. Mit diesen Alleingängen werden jedoch nicht die Ursachen bestimmter Missstände, sondern ausschließlich die Symptome bekämpft, und zusätzliche bürokratische Hürden auch für gesetzeskonform agierende Unternehmen geschaffen. Eine Präzisierung bestehender Kabotageregelungen und die Schaffung effizienter Kontrollmechanismen ist erforderlich, nicht aber eine Ausweitung bestehender Bestimmungen.
- Effektive und EU-einheitliche Kontrollmechanismen (beispielsweise zur Kontrolle unlauterer Kabotage) sind unabdingbar. Mit einer möglichen Erfassung der Positionsdaten im digitalen Tachografen kann der Einsatzort des Fahrzeugs bzw. des Personals effektiv kontrolliert werden.

Verkehrsinfrastruktur

Neben dem Fortbestand des europäischen Binnenmarktes ist die Sicherung der verkehrsträgerübergreifenden, funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur und damit die Sicherung der Mobilität eine essentielle Voraussetzung für eine leistungsfähige deutsche Wirtschaft. Unterschiedliche Verkehrsträger sind in diesem Zusammenhang ideologiefrei und unabhängig voneinander sowie unter dem Vernetzungsgedanken zu betrachten. Ein erzwungener Eingriff zur Verschiebung des Modal Split ist demnach nicht zielführend.

Vor dem Hintergrund der Einführung und Ausweitung der streckenbezogenen Lkw-Maut hat sich die Transport- und Logistikbranche frühzeitig zu einer Nutzerfinanzierung bekannt. Jedoch müssen diese Finanzmittel zwingend in den Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur investiert werden. Eine Querfinanzierung anderer Verkehrsträger entspricht nicht dem Grundsatz der Nutzerfinanzierung.

Die Forderungen des BWVL:

- Das Bekenntnis zur Nutzerfinanzierung besteht seitens des BWVL weiterhin. Jedoch müssen alle Nutzer auf gleicher Basis einen Beitrag zum Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur leisten. Dies schließt demnach alle Formen des Personenverkehrs (Pkw und Busse) und alle Gewichtsklassen mit ein.
- Mit Blick auf die 2018 geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ist seitens der Bundesregierung standortpolitisches Augenmaß zu wahren. Volkswirtschaftliche Erschließungsfunktionen dürfen bei der Bemautung nicht gänzlich außer Acht gelassen werden. Um Standortentscheidungen nicht zu gefährden und Regionen nicht nachhaltig zu schädigen, spricht sich der BWVL klar für einheitliche Mautsätze auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen aus.
- Zur Verstärkung der Infrastrukturinvestitionen und zur Schaffung eines „Finanzierungskreislaufs Straße“ ist die Etablierung einer Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft auch im Hinblick auf eine effiziente Planung und Mittelverwendung zu begrüßen. Im Zuge der Etablierung darf die Gesellschaft nicht mit Bundesschulden belastet werden, da der Straßenverkehr bereits in den vergangenen Jahren deutlich mehr Einnahmen generiert hat, als im Umkehrschluss in die Infrastruktur investiert wurde. Das gezahlte Nutzungsentgelt (Maut) muss darüber hinaus der Gesellschaft direkt zufließen, um eine langfristige und verlässliche Planung zu ermöglichen.

Mautharmonisierung

Bei Einführung der kilometerabhängigen Lkw-Maut auf bundesdeutschen Autobahnen hat die Verkehrswirtschaft herausgestellt, dass die deutschen Lkw-Betreiber über die Mineralölsteuer sowie die Kfz-Steuer bereits einen hohen Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung leisten. Um einer Doppelbelastung entgegenzuwirken, wurde durch § 11 Abs. 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ein Harmonisierungskreislauf geschaffen. Demnach sind jährlich bis zu 450 Millionen Euro für die Durchführung von Förderprogrammen (De-minimis, Aus- / Weiterbildung) vorgesehen. Praktisch wird dieses Versprechen jedoch durch praxisfremde Vorgaben des Bundesrechnungshofs zunehmend ausgehöhlt. Die Forderungen des Bundesrechnungshofs für eine Anreizwirkung als Voraussetzung widersprechen dem eigentlichen Grundgedanken der Förderprogramme, breit und unbürokratisch zu fördern.

Die Forderungen des BWVL:

- Die politische Zusage zur Mautharmonisierung muss künftig weiter Bestand haben. Gerade für die mittelständische Logistikwirtschaft ist eine unbürokratische Förderung mit breiter Förderbasis im Hinblick auf den Wettbewerbsdruck aus Mittel- und Osteuropa unerlässlich.
- Für die Umsetzung der Förderung muss – auch hinsichtlich der Beanstandungen des Bundesrechnungshofs – langfristig eine rechtssichere und planverlässliche Lösung gefunden werden.

Fachkräftemangel

Der allgemeine Fachkräftemangel in der Logistik stellt die Transport- und Logistikbranche, aber auch die verladene Wirtschaft vor große Herausforderungen. Der demografische Wandel, verstärkt durch den bevorstehenden Eintritt der Babyboomer-Generation in den Ruhestand, verschärft die Personalsituation.

Um das entstehende Delta zu schließen, müssen zum Beispiel jährlich rund 20.000 Personen den Beruf des Kraftfahrers ergreifen. Aufgrund niedriger Attraktivität des Berufsbildes entscheidet sich nur eine sehr geringe Anzahl von Schulabgängern für den dreijährigen Ausbildungsberuf. Ohne eine ausreichende Anzahl an Berufskraftfahrern könnte langfristig der Transport aufwendiger und teurer werden. Perspektivisch kann auch ein autonom fahrender Lkw höchstens teilweise für Entlastung sorgen.

Ursächlich für die niedrige Attraktivität des Berufsbildes der Berufskraftfahrer sind die im Fernverkehr oftmals schlechten sozialen Bedingungen. Zwar hat die Bundesregierung in den letzten Jahren zahlreiche neue Parkplätze an den Bundesfernstraßen geschaffen, jedoch ist die Gesamtzahl bei weitem noch nicht ausreichend. Lkw müssen teilweise unter Gefährdung der Verkehrssicherheit außerhalb der markierten Parkflächen abgestellt werden. Die Nutzung von Parkplätzen ohne sanitäre oder soziale Einrichtungen ist daher oftmals nicht zu verhindern. Dieser Zustand wird durch die Stationierung ganzer Lkw Flotten aus bestimmten EU-Mitgliedsländern (überwiegend MOE-Staaten) verstärkt.

Die Forderungen des BWVL:

- Die Bundesregierung muss durch gezielte arbeitsmarktpolitische Strategien den Nachwuchs in Transport und Logistik dauerhaft fördern. Gezielte Förderprogramme für Berufskraftfahrer, aber auch andere Logistikberufe, sind eine Notwendigkeit.
- Sozialen Missständen, insbesondere verursacht durch die Stationierung ganzer Lkw-Flotten aus bestimmten EU-Mitgliedsländern (überwiegend MOE-Staaten) muss auf gesamteuropäischer Ebene entgegengewirkt werden. Um die sozialen Bedingungen weiter zu verbessern, ist die Bundesregierung dazu angehalten, für eine ausreichende Anzahl sicherer Parkplätze mit entsprechender Ausstattung zu sorgen. Zur Steuerung der Auslastung sind die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen.
- Über gemeinsame Imagekampagnen und Aufklärungsarbeit von Wirtschaft und Politik kann der Öffentlichkeit die Bedeutung des Berufsfeldes vor Augen geführt werden.
- Die Bundesregierung muss zeitnah die weiteren Rahmenbedingungen für den Einsatz technologischer Entwicklungen (automatisiertes bzw. autonomes Fahren) schaffen, um die Attraktivität des Berufsbildes Berufskraftfahrer zu steigern.

Nachhaltigkeit des Transports

Der Klimaschutz ist auch in der Logistik eine zentrale Herausforderung der kommenden Jahrzehnte. Er kann aber nicht die Kernaktivität des Unternehmens darstellen. Die Klimaschutzziele 2030 und auch der Klimaschutzplan 2050 sehen ambitionierte Reduktionen der Treibhausgasemissionen für die Logistikwirtschaft vor. Bis 2030 sollen diese bezogen auf das Basisjahr 2010 bereits um 40 Prozent reduziert werden; für das Jahr 2050 sieht der Klimaschutzplan einen treibhausgasfreien Verkehr vor. Angesichts steigender Transportmengen sollten die Klimaschutzziele jedoch realistisch und verhältnismäßig betrachtet werden.

Die ambitionierten Ziele machen die Nutzung alternativer Technologien erforderlich. Es gilt zu erörtern, welche alternativen Technologien künftig zum Einsatz kommen werden, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Neben alternativen Antrieben kann jedoch auch die Effizienzsteigerung und Verbesserung logistischer Abläufe einen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten.

Die Forderungen des BWVL:

- Um das zunehmende Transportvolumen der kommenden Jahrzehnte bewältigen zu können, ist es unerlässlich, alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) auf die Zukunft vorzubereiten. Die im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik festgehaltenen Ziele werden von Seiten des BWVL unterstützt. Jedoch muss die Bundesregierung alle Verkehrsträger unabhängig und ideologiefrei voneinander beurteilen. Der Vernetzung der Verkehrsträger sollte Vorrang vor Verlagerungsstrategien gewährt werden.
- Im Zuge einer Anreizförderung ist die Etablierung spezieller Förderprogramme für CO₂ effiziente Nutzfahrzeuge unerlässlich, da die Wirtschaftlichkeit alternativer Technologien zurzeit noch stark eingeschränkt ist.
- Da die Logistikunternehmen auch in den kommenden Jahren im Fernverkehr noch maßgeblich auf die bewährte Dieselschifftechnologie angewiesen sind, ist für die betroffenen Unternehmen Investitionssicherheit (Euro V / Euro VI Fuhrparks) zu gewährleisten. Der Wirtschaftsverkehr ist von regionalen und innerstädtischen Fahrtbeschränkungen auszunehmen. Individuelle Insellösungen sind zu vermeiden.
- Bei der Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele dürfen Maße und Gewichte (Bsp. Lang-Lkw bzw. verlängerter Sattelaufleger) kein Tabuthema sein.
- In Dialog von Politik, Nutzfahrzeugindustrie und den Nutzerverbänden muss langfristig eine stringenter Struktur zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet werden.

Digitalisierung in der Logistikwirtschaft

Bereits heute unterstützen digitale Anwendungen (beispielsweise Telematiksysteme, moderne Kommissioniersysteme) die Logistikwirtschaft in ihrem täglichen Handeln. Der Einsatz von modernster Technologie wird in den kommenden Jahren weiter rasant zunehmen und die Effizienz der Logistikwirtschaft stetig verbessern. Um diese modernen Tools zielführend einzusetzen, ist die Bereitstellung einer flächendeckenden, zukunftsfähigen und belastbaren digitalen Infrastruktur (Stichwort 5G) unerlässlich. Eine staatliche Daseinsvorsorge darf dabei nicht unberücksichtigt bleiben.

Im Zuge von „Industrie 4.0“ ist die Nutzung elektronischer Transportdokumente systemimmanent. Elektronische Verfahren vereinfachen die Dokumentation, bieten Sicherheitsgewinne und können verbesserte Kontrollmöglichkeiten (beispielsweise unlautere Kabotage) eröffnen.

Die Forderungen des BWVL:

- Im Zuge der Daseinsvorsorge muss die Bundesregierung auf die Bereitstellung eines flächendeckenden, belastbaren und zukunftsfähigen Datennetzes hinwirken. Hinsichtlich der Ausgestaltung ist der Dialog mit der Wirtschaft zu suchen.
- Darüber hinaus sieht der BWVL die Bundesregierung in der Verantwortung, entsprechende gesetzliche Grundlagen im Hinblick auf Dateneigentum, Datenschutz und Cyberkriminalität zu schaffen. Für Unternehmen dürfen dabei jedoch keine weiteren bürokratischen Hürden entstehen.
- Gesetzliche Lücken, wie z. B. für die Nutzung des elektronischen Frachtbriefs (eCMR) müssen geschlossen werden. Weltweiten bzw. europäischen Standards ist Vorrang zu gewähren.
- Die technische Entwicklung im Bereich des automatisierten bzw. autonomen Fahren ist rasant. In den nächsten Jahren sind Platooning und auch ein Einsatz zumindest teilautonomer Fahrzeuge im Regelbetrieb zu erwarten. Gesellschaft und Bundesregierung sind daher dazu angehalten, moralische und ethische Fragestellungen zu beantworten und entsprechende Rahmenbedingungen vorzugeben. Eine enge Kooperation mit der Wirtschaft und Verbänden ist hier unerlässlich.