

Stellungnahme des BIEK e.V. zum Masterplan Güterverkehr und Logistik

Es ist zu begrüßen, dass sich die Bundesregierung des Themas Güterverkehr und Logistik im Rahmen eines Masterplans annimmt und damit die herausragende Bedeutung der Transportwirtschaft anerkennt. Der rasant wachsende Güterverkehr erfordert rasche und flexible Lösungen. Wenn die Wirtschaft im Stau steht, schadet das nicht nur dem Standort, sondern auch der Umwelt. Deshalb ist eine Anhebung der Investitionsmittel für die Straße erforderlich.

Mit dem Masterplan kann gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit aufgezeigt werden, welche Bedeutung ein leistungsfähiger Güterverkehr zur Verbesserung der Standortqualität hat, und was getan werden muss, damit das Verkehrswachstum bewältigt und die KEP-Branche den Anforderungen von Wirtschaft und Verbrauchern gerecht werden kann. Nur dann kann die KEP-Branche in Deutschland weiter wachsen und neue Arbeitsplätze schaffen.

1. Infrastrukturausbau an den Bedarf anpassen

Problem: Der Bundesverkehrswegeplan ist chronisch unterfinanziert. Die Mittel reichen nicht aus, um bedarfsgerecht zu investieren – obwohl es sich bei den geplanten Verkehrsprojekten um Vorhaben von hohem volkswirtschaftlichem Nutzen handelt. Dies gilt für alle Verkehrsträger. Hinzu kommt: Es wird nicht prioritär dort investiert, wo durch Engpassbeseitigung die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes am nachhaltigsten gesteigert werden könnte. Vielmehr werden die Investitionsmittel nach einem politisch ausgehandelten Schlüssel verteilt. Dies ist angesichts der Verpflichtung zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Regionen berechtigt, führt aber dazu, dass Flaschenhälse von nationaler oder sogar EU-weiter Bedeutung nicht rechtzeitig beseitigt werden können.

Lösung: Die Mittel für den Ausbau des Straßennetzes müssen erhöht werden. Angesichts der erheblichen Einnahmen aus Mineralölsteuer, Kfz-Steuer und Lkw-Maut sollte der Bund für diese volkswirtschaftlich hochrentablen Projekte mehr Mittel bereitstellen. Um den Ausbaubedarf auf Autobahnen besser erkennen zu können, sollten die Daten aus der Lkw-Maut genutzt werden.

2. Verkehrswegeplanung weiter beschleunigen

Problem: Mit dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz wurde ein erster Schritt getan, wenigstens den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme zu reduzieren. Doch gilt der verkürzte Rechtsweg nur für ausgewählte Projekte.

Lösung: Die Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen weiter beschleunigt werden. Außerdem muss der verkürzte Rechtsweg für alle Projekte gelten. Ansatzpunkt hierfür ist eine grundlegende Änderung des Planfeststellungsverfahrens im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

3. Bund-Länder-Verwaltung der Fernstraßen modernisieren

Problem: Die historisch gewachsene Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern bei der Verwaltung der Bundesfernstraßen sollte daraufhin überprüft werden, ob Effizienzpotenziale realisiert werden können. Viele Projekte, für die der Bund zuständig ist, haben heute vorwiegend regionale Bedeutung und eine Umwidmung wäre daher in Betracht zu ziehen. Eine darüber hinaus gehende Frage ist, ob sich im Miteinander zwischen Bund und Ländern Strukturen etabliert haben, die modernisiert werden müssen. Das betrifft auch das Verhältnis unter den Ländern: die effizienteste Verwaltung sollte als Benchmark im föderalen System identifiziert werden. Es geht darum, wichtige Vorhaben von nationaler oder europäischer Bedeutung so zügig und effizient wie möglich zu planen und zu realisieren. Ein in diese Richtung eingeleiteter Prozess wäre auch in der Lage, strukturelle Fehlanreize bei der Anmeldung und Priorisierung von Projekten durch die Länder zu beseitigen. Effizienzpotenziale sind dabei nicht nur auf der Ebene der Länder zu entdecken. Auch intensive und häufige Kontrollschritte einzelner Planungsabschnitte durch den Bund binden erhebliche zeitliche, personelle und finanzielle Ressourcen.

Lösung: Das System der Auftragsverwaltung sollte vor dem Hintergrund eines weiter wachsenden Erhaltungsaufwandes in einem dichten Infrastrukturnetz modernisiert werden. Die Beziehungen von Bund und Länder bei Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Fernstraßen sollten überprüft und soweit entflochten oder modernisiert werden, dass Bund und Länder so effizient wie möglich arbeiten können. Ein Weg könnte es dabei sein, dem Bund eine stärkere Verantwortung für Fernstraßen mit nationaler oder überregionaler Funktion zukommen zu lassen, während die Länder die umfassende Verantwortung insbesondere für Straßen mit regionaler Bedeutung tragen. Einheitliche Verwaltungsverfahren und die Standardisierung von Abläufen können zu höherer Kosteneffizienz und damit einer effizienteren Verwendung der knappen, verfügbaren Mittel führen.

4. Lkw-Parkplätze zügig ausbauen

Problem: Wachsendes Verkehrsaufkommen und verschärfte Regelungen bei den Lenk- und Ruhezeiten führen dazu, dass immer mehr Autobahnrastplätze durch Lkw überfüllt werden. Durch die fehlenden Parkplätze sind die Fahrer gezwungen, auf den Zufahrtsstreifen, den Notstreifen oder außerhalb der Autobahnen in der Nähe von Anschlussstellen zu parken. Derzeit fehlen bundesweit etwa 10.000 Stellplätze auf Autobahnrastplätzen und Autohöfen. Angesichts des weiter wachsenden Verkehrs wird der Bedarf bis 2015 sogar auf 35.000 zusätzliche Plätze geschätzt.

Lösung: Die Zahl geeigneter Stellplätze für Lkw muss erhöht werden. Hierfür müssen vorhandene Parkplätze erweitert, neue Parkplätze an und neben Autobahnen errichtet sowie sonstige geeignete Flächen in Autobahnnähe (Konversionsflächen, Gewerbegebiete) genutzt werden. Mit Blick auf die Lärmreduzierung für die ruhenden Fahrer sollte bei der Einrichtung der Plätze auf von der Fahrbahn abgewandte Flächen und Sonderflächen für Kühltransporter geachtet werden. Parkraummanagementsysteme sollten genutzt werden, um Parksuchverkehr zu verringern. In Anbetracht der erheblichen Einnahmen aus der Lkw-Maut für Autobahnen und der

Finanzmittel aus dem Ausbauprogramm für Stellplätze an Autobahnen von 125 Mio. € sollten keine Parkgebühren eingeführt werden.

5. Baustellenorganisation optimieren

Baumaßnahmen sollten netzweit besser koordiniert und die Baustellenorganisation optimiert werden. Dabei bleibt ein wichtiger Punkt unerwähnt. Viele Baumaßnahmen werden gestückelt und über lange Jahre umgesetzt, weil das Geld für eine Durchfinanzierung fehlt.

Lösung: Eine Verstetigung der Finanzierung auf höherem Niveau und die Bewirtschaftung der Mittel durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) könnten die Bauzeiten und damit auch die Stauzeiten deutlich reduzieren.

6. Erarbeitung eines nationalen Flughafenkonzepts

Gerade unsere exportorientierte Volkswirtschaft benötigt ein leistungsstarkes und effizientes Luftverkehrssystem, damit wir mit den Wirtschaftszentren der Welt in enger Verbindung bleiben und von der Globalisierung weiter profitieren können. Bedarfs- und wettbewerbsgerechte Flughafenkapazitäten sind dafür ebenso so wichtig wie die optimale Vernetzung der Flughäfen mit den Verkehrsträgern. Die Konzentration auf bedarfsgerechte Strukturen impliziert auch, Wettbewerbsverzerrungen durch regionale Flughafen-Förderprogramme zu unterbinden. Eine übergreifende Luftfahrtpolitik im Zusammenspiel von Bund und Ländern ist unerlässlich. Entscheidungsprozesse müssen vereinfacht werden. Der Abstimmungsbedarf zwischen Bund, Ländern und Gemeinden im

Flughafenbau ist zu groß. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden und Projekte von nationaler Bedeutung voranzutreiben, muss der Bund eine stärkere Koordinierungsfunktion übernehmen.

Lösung: im Flughafenbetrieb sind bedarfsgerechtere Betriebszeiten von Nöten. Leistungsstarke Flughäfen wie Frankfurt/Main, Düsseldorf, München oder der künftige Großflughafen Berlin-Brandenburg dürfen nicht durch praxisfremde Nachtflugverbote lahm gelegt werden.

7. steuerliche Rahmenbedingungen für den Logistikstandort Deutschland stärken

Der Import von Waren nach Deutschland ist umsatzsteuerlich anders geregelt als in einigen Nachbarstaaten. In Deutschland fällt die Einfuhrumsatzsteuer (EUST) direkt bei Einfuhr an, während beispielsweise die Niederlande mit dem „Reverse Charge System“ die 6. Mehrwertsteuerrichtlinie industriefreundlicher umgesetzt haben. Hintergrund hierfür ist die Auslegung der Richtlinie, die den Mitgliedstaaten Spielraum bei der Umsetzung einräumt.

Das deutsche Steuerrecht sollte die Interessen der Industrie stärken und so Vorteile des Standortes Deutschland sichern. Weil die Ausnahmen des deutschen Steuersystems den Anforderungen der Unternehmen nicht gerecht wird, sollte über die Einführung des in den Niederlanden geltenden oder eines vergleichbaren Systems nachgedacht werden. Erforderlich wäre hierzu die in der 6. EG-Richtlinie in Artikel 23 genannte Möglichkeit, die bei der Einfuhr von Gegenständen zu entrichtende Umsatzsteuer nicht zum Zeitpunkt der Einfuhr zu entrichten, Gebrauch zu machen und neu in das deutsche Umsatzsteuergesetz aufzunehmen.

Fazit:

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik bietet die Chance, den geschilderten notwendigen Paradigmenwechsel in der Infrastrukturpolitik einzuleiten. Damit er noch in dieser Legislaturperiode erste Impulse setzen kann, muss er spätestens im März vorliegen und anschließend auch so vom Kabinett beschlossen werden, dass er Eingang in die Ressortberatungen zum Bundeshaushalt 2009 findet.

Über den BIEK:

Im BIEK sind führende Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert. Sie sind flächendeckend tätig und stellen jede Sendung an jedem Ort in Deutschland von der Hallig bis zur Alm zuverlässig zu. In den vergangenen Jahren haben die Unternehmen ca. 18.000 Paketshops und -annahmestellen mit einem vielfältigen Produktspektrum aufgebaut. Zurzeit sind etwa 65.000 Menschen bei den BIEK-Mitgliedern in Deutschland beschäftigt. Sie sind entweder bei den Unternehmen direktangestellt oder als selbständige Unternehmer für diese tätig. Insgesamt beschäftigt die KEP-Branche in Deutschland bereits ca. 173.500 Personen.

Weitere Informationen unter www.biek.de

Kontakt:

BIEK Büro Berlin
Hans-Peter Teufers
Charlottenstraße 42
10117 Berlin
Tel. 030 / 20 61 78-6
Fax 030 / 20 61 78-88
info@biek.de

BIEK Vorsitz
Dr. Ralf Wojtek
Bleichenbrücke 9
20354 Hamburg
Tel. 040 / 35 52 80-16
Fax 040 / 35 52 80-80

Berlin, 21. Dezember 2007