



Sende-Sperrfrist: 18. August 2016, 10:30 Uhr
Es gilt das gesprochene Wort

PRESSESTATEMENT

von

Carsten Taucke

(Imperial Logistics International B.V. & Co. KG)

Vorsitzender des Verkehrsausschusses und Präsidiumsmitglied
des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. (BGA)

„Verkehrspolitik zwischen Globalisierung und Digitalisierung“

Berlin, 18. August 2016, 10:30 Uhr
Tagungszentrum im Haus der Bundespressekonferenz
Schiffbauerdamm 40, 10117 Berlin

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die verladende Wirtschaft steht derzeit vor immensen Herausforderungen. Wir müssen aufpassen, dass gerade die mittelständischen Firmen nicht von den Anforderungen aus Globalisierung und Digitalisierung zerrissen werden und auf der Strecke bleiben.

Es steht außer Frage: Die Globalisierung schreitet trotz lahmender Weltwirtschaft, trotz Brexit und dem gescheiterten Militärputsch in der Türkei und trotz des weltweiten Terrors voran. Obgleich diese Ereignisse – und die Liste ließe sich noch beliebig fortsetzen - Ausdruck besorgniserregender Renationalisierungstendenzen sind, gibt es derzeit keinen Einbruch der Außenhandelsaktivitäten der deutschen Unternehmen und die Wirtschaft wächst hierzulande robust.

Nach unserer aktuellen BGA-Großhandelsumfrage erwarten weit über 80 Prozent der Befragten keine signifikanten Nachteile durch den Brexit für ihr Unternehmen. Daraus lässt sich ableiten, dass sie - krisenbewährt - Anpassungen ohne Brüche in der unternehmerischen Entwicklung vornehmen. Die große Mehrheit der Unternehmen (74 Prozent) erwarten aber von der Politik, dass Staaten, die aus der Europäischen Union austreten, keine Sondervergünstigungen erhalten.

Tatsache ist auch, dass die Lieferketten so global aufgestellt sind wie nie zuvor. Für die verladende Wirtschaft verspricht dies zunächst viele Chancen. Zugleich stellt die damit verbundene, wachsende Verkehrsleistung die Unternehmen angesichts einer Infrastruktur mit großen Defiziten, verbunden mit drastischen Emissionsschutzziele vor enorme Herausforderungen. Dies wird aus Sicht des BGA die Verkehrspolitik in Deutschland in den kommenden Jahren maßgeblich bestimmen.

Meine Damen und Herren,

die Verkehrsleistung wird in den kommenden Jahren erheblich zunehmen. Der kürzlich vom Bundeskabinett verabschiedete Bundesverkehrswegeplan geht bis 2030 von einem Wachstum im Güterverkehr um 38 Prozent aus. Haupttreiber dieser Entwicklung sind eine deutliche Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Online-Handels.

Der Hauptträger des gesamten Transportaufkommens wird auch in den kommenden Jahren die Straße sein. Die Verflechtungsprognose des Bundesverkehrsministeriums, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt, geht davon aus, dass 2030 83,5 Prozent des gesamten Transportaufkommens auf der Straße erbracht wird.

Um diesen dramatischen Güterverkehr bewältigen zu können, muss Deutschland nun zügig seine Hausaufgaben machen. In der bereits erwähnten aktuellen Umfrage unter Großhändlern priorisiert eine klare Mehrheit von 59 Prozent Investitionen in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, nur 41 Prozent halten den Ausbau der digitalen Infrastruktur für wichtiger.

Zunächst einmal begrüßt der BGA ausdrücklich, dass nun endlich, dank des von Bundesminister Dobrindt initiierten so genannten Investitionshochlauf, mehr Geld für die Infrastruktur in Deutschland zur Verfügung steht. So können in diesem Jahr z.B. über 7 Milliarden Euro für die Autobahnen und Bundesstraßen ausgegeben werden. Auch der Bundesverkehrswegplan 2030 geht hier mit jährlichen Investitionen in Höhe von 15 Milliarden Euro in die richtige Richtung. Letzteres ist oberhalb der heutigen Finanzplanung, auch daher spricht sich der BGA für eine weitere Erhöhung der Investitionslinie und die Verstetigung der Mittel aus. Die „Überjährigkeit“ der Investitionsmittel spielt hierbei eine wichtige Rolle. Und auch mit der Ausrichtung auf den Erhalt und Ausbau von Engpässen im Straßennetz setzt der Bedarfsplan die richtige Priorität einschließlich einer stärkeren Orientierung am gesamtwirtschaftlichen Nutzen als bisher. Es muss endlich Schluss sein mit dem Kirchturmdenken der Vergangenheit!

Kritisch ist und bleibt die Mittelverteilung in Bezug auf die einzelnen Verkehrsträger. Rund 50 Prozent des Gesamtvolumens von knapp 270 Mrd. Euro sollen in die Straße fließen, die bereits heute einen Anteil von über 70 Prozent des Verkehrsaufkommens schultern muss mit weiter steigender Tendenz. Etwas über 41 Prozent sind für die Schiene vorgesehen und nur 9 Prozent der Mittel für Wasserstraßen. Die Behauptung der Naturschutzverbände, der BVWP setze zu stark auf den Straßenverkehr, ist absurd. Wir sind vielmehr der Auffassung, dass die Mittelverteilung nicht dem Bedarf des Wirtschaftsstandortes Deutschland entspricht und eine verstärkte Investition in die Straße einen deutlich größeren volkswirtschaftlichen Nutzen hätte. Der Hinweis darauf, dass es sich bei der Abwägung zwischen dem Nutzen-Kosten Verhältnis auf der einen Seite und den Umweltbelangen auf der anderen Seite um einen Zielkonflikt handelt, der nicht aufzulösen ist, überzeugt nicht. Das gewählte Szenario führt zu einer Verschiebung zu Lasten der Straße.

Weniger Engpassbeseitigungen bedeuten jedoch erhebliche Nachteile – für die Bürgerinnen und Bürger, für die gewerbliche Wirtschaft und nicht zuletzt für die Umwelt.

Und meine Damen und Herren, so viel Ehrlichkeit muss auch erlaubt sein: Jetzt hat Frau Hendricks im Kabinett erreicht, dass der Anteil der Bahnprojekte nochmals angehoben wurde,

aber wir sehen doch an den jüngsten Ankündigungen der Bahn, dass sich diese aus der Fläche zurückzieht und das nicht erst seit gestern. Daran wird auch der BVWP nichts ändern. Aus Sicht des BGA hätte das Wasserstraßennetz, das erheblich unter den Sanierungsbedürftigen Schleusen leidet, hier nach allem Gesagten stärker berücksichtigt werden müssen. Gerade der unschlagbare ökologische Vorteil des Binnenschiffs hätte vor dem Hintergrund der Betonung von Umweltbelangen einen Vorzug verdient.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die zusätzlichen Investitionsmittel sind eine notwendige Voraussetzung, jedoch alleine noch nicht hinreichend. Denn nicht nur an leeren Kassen ist in der Vergangenheit der Ausbau und die Sanierung unserer Verkehrsinfrastruktur gescheitert. Dringend notwendig ist nun aus Sicht des BGA, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.

Die lahrende Sanierung der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal und der stockende Ausbau der Güterfernstrecke Betuwe oder der Zubringerstrecken zum neuen Gotthard-Tunnel auf deutscher Seite sind hierfür unrühmliche Beispiele. So begrüßt der BGA, dass für die dringend notwendige Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals um einen Meter im Bundesverkehrswegeplan Mittel in Höhe von 263 Millionen Euro hinterlegt sind. Aber: 2014 hat der Haushaltsausschuss Mittel für eine neue Schleuse in Brunsbüttel bewilligt. 2020 soll das erste Schiff diese Schleuse passieren können. Wir werden sehen, wie lange wir auf die Vertiefung warten werden.

Um hierbei bloß nicht über das leidige Thema „Elbvertiefung“ zu sprechen, gibt es den anderen „ausbaupolitischen Dauerbrenner“ die Betuwe-Linie.

Während die Niederlande ihre Hausarbeiten gemacht hat und sich bereits seit 2007 mit der selbst so bezeichneten modernsten Schienenverbindung in Europa schmückt, hinkt Deutschland hinterher. 2022 soll die Schienenstrecke fertiggestellt sein. Nun werden erste Stimmen laut, die wegen diverser Klagen und Planungsstopps einen späteren Termin avisieren.

Und das, obwohl wir dringend eine moderne Anbindung an die ZARA-Häfen benötigen.

Meine Damen und Herren,

ein Problem, über das wir in Deutschland so oft stolpern, ist hausgemacht und nennt sich Föderalismus.

Die Auftragsverwaltung der Länder beim Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen klappt nicht. Planungskapazitäten in den Verwaltungen sind zu gering, Weisungen durch den Bund werden nicht erteilt.

Kurzum: Jeder, der beispielsweise in diesen Tagen durch NRW fährt, sieht: So kann es nicht weitergehen! Der BGA fordert daher den baldigen Abschluss der im Laufe des Jahres angestoßenen Diskussion und eine zügige Reform der Auftragsverwaltung. Obgleich die Bündelung der Zuständigkeiten in einer Hand durch eine Bundesfernstraßengesellschaft aus unserer Sicht viele Vorteile bietet, kann sie, weil sie voraussichtlich nur für die Bundesautobahnen zuständig sein wird, nicht die alleinige Lösung sein. Überdies lähmt der Streit zwischen Bund und Ländern über die notwendige Änderung des Grundgesetzes, die so hoffnungsvoll gestartete Diskussion. Der BGA fordert daher unabhängig von der Gründung der Bundesfernstraßengesellschaft eine umfassende Reform der Auftragsverwaltung, die dringend zügig beginnen sollte.

Meine Damen und Herren,

ein weiteres Thema, das aus Sicht des BGA die Verkehrspolitik in Deutschland in den kommenden Jahren maßgeblich bestimmen wird, ist die drastische Reglementierung von Unternehmen, um Emissionsschutzziele einzuhalten.

Der Verkehr soll zukünftig einen gewichtigen Beitrag leisten, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen. Gerade KMU stellt das vor erhebliche Herausforderungen.

Tatsache ist jedoch, dass der Güterverkehr schon ganz schön weit ist und über Normen, Euro-VI-Motoren, dieselektrische Antriebe oder Gas bereits erheblich zum Klimaschutz beiträgt. Und noch viel mehr Emissionen könnten eingespart werden, wenn täglich nicht so viele Staus wegen der maroden Infrastruktur entstehen würden.

Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung und der Vorstoß der Umweltminister, die Umweltplaketten-Verordnung fortzuentwickeln und durch die „blaue Plakette“ bestimmte Fahrzeuge nicht mehr in Innenstädten zuzulassen, sind einige Beispiele dafür, wie stark der Verkehr in den kommenden Jahren reguliert werden soll.

Die Forderung nach einer völligen Dekarbonisierung des Verkehrs und die Drohung der Anlastung externer Kosten sind hierbei die neuen Lieblingswörter all jener, die dem Güterverkehr schon immer Selbstzweck vorwerfen, und komplett überzogen.

Auch Vorstöße aus Brüssel, wie die europäische Strategie für emissionsarme Mobilität oder die von der EU gesetzten neuen Abgasgrenzwerte in der Binnenschifffahrt, bereiten den Unternehmen große Sorgen. Letztere wurden im Juli durch eine EU-Verordnung verabschiedet. Hiernach dürfen neue Motoren ab 2019 deutlich weniger Stickoxide emittieren und es gelten neue Rußgrenzwerte, die sich nur mit aufwendigen Partikelfiltern erreichen lassen. Ausgaben in bis zu sechsstelliger Höhe werden hier auf die Unternehmen zukommen. Die verladende Wirtschaft bekennt sich zu ihrer Aufgabe, einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele von Paris zu leisten. Aber: Klimaschutzziele dürfen nicht singulär ohne eine Folgenabschätzung für den Wirtschaftsstandort Deutschland betrachtet werden. Ziel der Verkehrspolitik muss es sein, die einzelnen Verkehrsträger derart miteinander zu kombinieren, dass mit diesem Konzept die effizienteste und kostengünstigste Transportverbindung erreicht wird. Ein gegeneinander ausspielen der Verkehrsträger ist ein Irrweg.

Nur ein technologieoffener Ansatz ermöglicht innovative und marktwirtschaftliche Lösungen, die den Wirtschaftsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb stärken.

Technologieverbote, wie z.B. die Verteufelung von Dieselkraftstoff oder einseitige Bevorzugungen von Technologien lehnt der BGA ab. Die Unternehmen des Groß- und Außenhandels benötigen dringend Planungssicherheit, um sich auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Um es deutlich zu sagen: Wie soll der Handel rund um die Uhr lebensnotwendige Güter wie z.B. Arznei- und Lebensmittel distribuieren, ohne dass Güterverkehr anfällt?

Kontraproduktiv wirken hier Schnellschüsse von Umweltschützern, die dazu führen, dass gerade getätigte Investitionen wieder ad absurdum geführt werden. Auch wenn das Thema blaue Plakette nun offenbar vorläufig vom Tisch ist: Die Verunsicherung der Unternehmen bleibt, trotz der Investition in die Umrüstung auf eine höhere Euro-Norm künftig nicht mehr in Innenstädte fahren zu dürfen.

Meine Damen und Herren,

schließlich ist auch die Digitalisierung ein Megathema, mit dem sich die Unternehmen konfrontiert sehen, und das mit allem zusammen genommen, gerade mittelständische Unternehmen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit bringt.

Die technische Entwicklung schreitet rasant voran – ob beispielsweise autonomes Fahren oder Straßenlaternen, die den Verkehr steuern, 3-D-Druck oder Drohnen. Durch den schnelleren Datenaustausch z.B. werden Prozesse in der Supply Chain automatisiert und beschleunigt werden. Der administrative Ablauf wird verschlankt werden, was auch

Auswirkungen auf Berufsbilder und Geschäftsfelder hat.

Junge Startups stellen auch in der Logistik althergebrachte Geschäftsmodelle in Frage. Besonders die Logistiklager sind zum Testfeld neuer virtueller Realitäten geworden. Kein Logistikunternehmen, ob Konzern oder kleiner Familienbetrieb, darf die beinahe revolutionär ablaufenden Digitalisierungsfortschritte ignorieren. Aufträge gewinnt, wer zum Logistik-Know-how die notwendige IT-Expertise mitbringt.

Zu den Bereichen mit einem erheblichen Nachholbedarf bei der Digitalisierung zählt zweifelsohne die Binnenschifffahrt. Hier kann die Digitalisierung etwa mittels webbasierter E-Commerce-Plattformen - vergleichbar mit Laderaumbörsen, wie sie im Straßengüterverkehr seit langem eingesetzt werden - mit dazu beitragen, die Transportabwicklung und die schwierige Erlössituation der deutschen Binnenschiffer zu verbessern durch einen optimalen und effizienten Einsatz der Schiffe.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

der freie innereuropäische Warenverkehr ist für die Befragten ein Grundpfeiler ihrer unternehmerischen Tätigkeit. Zwei von drei der Unternehmen ist dieses Ziel deutlich wichtiger als die Gemeinschaftswährung.

Gerade vor dem Hintergrund zahlreicher nationaler Herausforderungen wie z.B. dem Fachkräftemangel und den teilweise schwierigen Rahmenbedingungen für Investitionen in Deutschland hängt der wirtschaftliche Erfolg Deutschlands mehr denn je ab von einem von unsinnigen Barrieren befreiten Welthandel.

Deswegen müssen die Verhandlungen zu TTIP und anderen Handelsabkommen ungehindert und ambitioniert fortgeführt werden. Die Handelspolitik liegt klar in der Kompetenz der EU und ist gerade nach dem BREXIT einer der besten Gründe dafür, warum die europäischen Staaten die gemeinsame Union so dringend brauchen. Mit Minimallösungen dürfen wir uns keinesfalls zufrieden geben: Kleinstaaterei in der Handelspolitik führt zu nichts und lähmt die Wettbewerbsfähigkeit Europas und Deutschlands.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!