

BIEK-Forderungen zur Bundestagswahl 2009

Verkehrspolitik für die Zukunft

Trotz einer derzeit stagnierenden Konjunktur ist in den kommenden Jahren bis 2025 mit einem stetig steigenden Güterverkehrsaufkommen von 30 Prozent zu rechnen. Das heißt, innovative Konzepte in der Verkehrsinfrastruktur unter Nutzung aller modernen technischen Entwicklungen sind erforderlich. Das prognostizierte Wachstum können nur alle Verkehrsträger gemeinsam bewältigen. Daher ist auch eine Förderung der Straße notwendig, da Schiene und Wasserstraße schnell an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen werden.

Insgesamt zeigt sich ein Trend bei allen Verkehrsträgern zu größeren Transporteinheiten, um die wachsenden Volumina logistisch zu bewältigen, ohne die Transportbewegungen proportional zu erhöhen. Diesem Trend wird auch der Straßengüterverkehr folgen müssen, um zukunftsfähig zu bleiben und seinen Beitrag zu einer umweltfreundlichen, sicheren und wirtschaftlichen Güterverkehrsinfrastruktur zu leisten. Daher ist die Zulassung von innovativen, längeren Fahrzeugkonzepten (EcoCombis) notwendig. Allgemein sind gesamtwirtschaftlich positive Effekte ohne erhöhte Sicherheitsrisiken zu erwarten - Vorteile für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft.

Darüber hinaus müssen die im Masterplan Güterverkehr & Logistik festgeschriebenen Maßnahmen umgesetzt und die Bundesmittel für Investitionen in Verkehrswege auf mindestens zwölf Milliarden Euro pro Jahr verstetigt werden.

Dringend bedarf es auch einer Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn. Nur so kann ein Wettbewerb entstehen, der auch im Güterverkehr attraktive Angebote machen kann.

Die diesjährige Mauterhöhung hat dem Gewerbe vor dem Hintergrund der anhaltenden Wirtschaftskrise empfindlich geschadet. Sie muss unverzüglich revidiert werden.

Derzeit wird auf europäischer Ebene über eine Änderung der Eurovignettenrichtlinie diskutiert. Die Internalisierung externer Kosten darf nicht nur zu Lasten des Straßengüterverkehrs gehen, zumal sie einem äußerst angreifbaren Muster folgt. Von einer Mautausdehnung auf Fahrzeuge unter 12 Tonnen ist abzusehen, da die bestehende Ungleichbehandlung verstärkt werden würde.

Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland

Das in der 16. Legislaturperiode verabschiedete Flughafenkonzept beschreibt detailliert die Bedeutung der Expressbranche für Deutschland sowie die notwendigen Nachtflugmöglichkeiten. Der BIEK begrüßt dieses deutliche Zeichen für wirtschaftliches Wachstum und mehr Arbeitsplätze. Das Konzept muss nun schnellstmöglich umgesetzt und aktiver Bestandteil einer zukunftsorientierten Luftverkehrspolitik werden. Nachtflugmöglichkeiten an wirtschaftlich sehr wichtigen Drehpunkten wie beispielsweise Frankfurt a.M. und Köln/ Bonn müssen langfristig gewährleistet sein.

Logistische Qualitätsdienstleistungen und damit Nachtflugmöglichkeiten sichern die Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland. International tätige KEP-Dienste befördern täglich millionenfach Sendungen in die ganze Welt. Dabei hat der nächtliche Flugverkehr eine besondere Bedeutung. Was an einem Tag produziert wird, muss oft schon am nächsten an einem anderen Ort zur Verfügung stehen. Für Deutschland mit seiner hohen Exportquote sind Luftverkehr und Nachtflug wesentliche Wirtschaftsfaktoren. Laut Statistischem Bundesamt ist heute fast jeder vierte Erwerbstätige vom Export abhängig.

Die wettbewerbsneutrale Ausgestaltung des Emissionshandels im Luftverkehr ist eine weitere grundlegende Forderung an die Politik. Für ein globales Problem – wie die weltweiten Emissionen - muss eine globale Lösung gefunden werden. Ein Emissionshandelssystem allein auf die EU-Staaten zu beschränken, führt zu Wettbewerbsverzerrungen und Verlagerungseffekten. Nur ein internationales System kann lösungsorientiert und diskriminierungsfrei sein. Denkbar ist, im Rahmen der ICAO eine Lösung zu finden.

Des Weiteren müssen die gesetzlichen Luftsicherheitsanforderungen in einem sinnvollen Rahmen von Aufwand und Nutzen ausgestaltet sein. Praktikable Lösungen für Logistiker und Kunden – die deutsche Wirtschaft – sind Voraussetzung für einen reibungslosen, sicheren Gütertransport in der Luft.

Umweltschutz mit Augenmaß

Die Unternehmen des BIEK haben sich dem Leitbild eines nachhaltigen Wirtschaftens verpflichtet, eine Überbeanspruchung von Ressourcen zu vermeiden, mögliche Schäden für Menschen, Natur und Klima zu begrenzen und Wohlstandsspielräume auch für künftige Generationen zu erhalten. Die BIEK-Mitglieder engagieren sich seit vielen Jahren für eine Balance zwischen ökonomischem Geschäftsbetrieb und ökologischem Wirtschaften. Dabei kommt auch die Verkehrssicherheit nicht zu kurz. Neben Energiesparmaßnahmen in den Verteilzentren und Niederlassungen (ökologisches Gebäudemanagement) setzen die Mitgliedsunternehmen des BIEK nachhaltige Konzepte rund um Fuhrpark und Flotten um. Vor allem durch den Einsatz und Test alternativer Antriebe (Erdgas, Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen), durch technische Maßnahmen, aber auch durch effiziente Tourenplanungen und Fahrerschulungen konnten CO₂- und Feinstaubemissionen bereits signifikant verringert werden. Der CO₂-Ausstoß je Sendung konnte zwischen 2000 und 2006 um rund zehn Prozent reduziert werden. Er wird nach Erwartung der Unternehmen bis zum Jahr 2012 um weitere sieben Prozent sinken.

Die Politik ist gefordert, in der Umweltgesetzgebung Augenmaß walten zu lassen. So muss die Belieferung der Innenstädte mit Waren weiterhin gewährleistet sein. KEP-Dienste sichern die Rundumversorgung von Bürgern und ortsansässiger Wirtschaft. Vor allem durch Verkehrsbündelungen, intelligente Tourenplanungen und die Nutzung alternativer Antriebe, wie beispielsweise Gasfahrzeuge, werden Anforderungen an den Umweltschutz bereits von den Unternehmen realisiert. Die Einrichtung von Umweltzonen beziehungsweise Aussperrung von bestimmten Fahrzeugen muss stets unter Aufwands-Nutzen-Gesichtspunkten betrachtet werden. Das Leben der Städte darf nicht gefährdet werden. Darüber hinaus ist dringend eine deutschlandweite Harmonisierung notwendig. Standards und Zufahrtsbedingungen müssen allerorts gleich festgeschrieben sein.

Des Weiteren sollten Projekte und Forschung hinsichtlich alternativer Antriebsarten (beispielsweise Elektro, Hybrid, Brennstoffzelle, Wasserstoff, Gas) gefördert werden. Ziel muss die serienmäßige Einführung von entsprechenden Fahrzeugen sein.

Schaffung von Wettbewerbsgleichheit im Postmarkt

Das Mehrwertsteuerprivileg der Deutschen Post AG muss umgehend abgeschafft werden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem deutschen Postmarkt zu schaffen.

Die EU-Kommission kritisierte bereits in der umfassenden Steuerprivilegierung der Deutschen Post ein Hindernis für den freien Wettbewerb im Briefbereich. Laut einem aktuellen Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 23. April 2009 muss das Umsatzsteuergesetz in Deutschland geändert werden. Der EuGH hatte entschieden, dass Post-Unternehmen bei der Umsatzsteuer gleich behandelt werden müssen, wenn sie den Postuniversaldienst oder einen Teil davon flächendeckend erbringen. Klargestellt wurde, dass private Postdienste nicht mehr zwingend mehrwertsteuerpflichtig sind und eine Steuerbefreiung zugunsten eines Staatsunternehmens nicht mit Europäischem Recht vereinbar ist.

Über den BIEK / Fakten zur KEP-Branche

Im 1982 gegründeten Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) sind die führenden Anbieter für Kurier-, Express- und Paket- (KEP)Dienste in Deutschland organisiert. Sie sind flächendeckend tätig und stellen jede Sendung an jedem Ort in Deutschland von der Hallig bis zur Alm zuverlässig zu. Die Mitgliedsunternehmen haben einen Marktanteil von rund 50 Prozent und ca. 18.000 Paketshops/-annahmestellen mit einem vielfältigen Produktspektrum. Zurzeit sind etwa 65.000 Menschen bei den BIEK-Mitgliedern in Deutschland beschäftigt. Sie sind entweder bei den Unternehmen direkt angestellt oder als selbständige Unternehmer für diese tätig.

Seit 2002 fanden durchschnittlich jedes Jahr 5.000 Arbeitnehmer einen neuen Arbeitsplatz in diesem Wirtschaftszweig.

Die KEP-Branche besitzt eine Schlüsselfunktion für die deutsche Volkswirtschaft. Zwar dürften die hohen Zuwächse der vergangenen Jahre von fünf Prozent pro Jahr zunächst kaum mehr zu erreichen sein. Aber angesichts der weiterhin fortschreitenden nationalen und internationalen Arbeitsteilung ist vorsichtiger Optimismus angebracht. Die KEP-Marktstudie 2008/2009 liefert folgende Kernaussagen zum KEP-Markt in Deutschland: Der Gesamtumsatz im KEP-Markt wuchs um zehn Prozent auf 14 Milliarden Euro. Die Sendungsvolumina legten um 5,3 Prozent auf 2,23 Milliarden zu.