

Der BWVL fordert von der Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung...

...ein deutlich sichtbares Bekenntnis zur Rolle und Bedeutung der deutschen Verkehrswirtschaft, seiner Unternehmen aus Industrie, Handel, Spedition, Logistikdienstleistung und Transportgewerbe sowie aller in diesem Sektor Beschäftigten für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik muss grundsätzlich dem wirtschaftlichen Wachstum Rechnung tragen, verkehrsträgerübergreifend denken sowie vorausschauend, berechenbar und nachhaltig ausgerichtet sein, um leistungsfähige und bezahlbare Mobilität für Güter- und Personenverkehr auch für morgen zu sichern.

Fördern statt belasten und verlagern!

...die Verstetigung der Infrastrukturinvestitionen auf hohem Niveau

Stopp dem Qualitätsverlust unserer Verkehrswegenetze, insbesondere der Straßenverkehrsinfrastruktur. Die Straße ist bereits heute und bleibt angesichts des prognostizierten Wachstums auch zukünftig Hauptverkehrsträger im Güterverkehr. Im Straßenbau – besonders bei den Fernstraßen – gibt es einen beträchtlichen Investitionsbedarf bei Erhalt und Erweiterung. In der Vergangenheit ist dieser Bedarf im erheblichen Umfang unberücksichtigt geblieben. Die Folge sind Staus, unfallträchtige Gefahrensituationen, unnötiger Kraftstoffverbrauch, verbunden mit vermeidbarer Umweltbelastung. Dies schadet der deutschen Wirtschaft nicht nur in konjunkturell schwierigen Zeiten. Darüber hinaus hat sich die sogenannte „integrierte Verkehrspolitik“ als Mogelpackung erwiesen. Die Haushaltsmittel wurden reduziert und lediglich durch die steigenden Mauteinnahmen ersetzt. Darüber hinaus werden Mehrinvestitionen durch die Baupreissteigerungen der letzten Jahre weitgehend aufgezehrt. Der BWVL fordert die Bundesregierung zur Verstetigung der Investitionen - die Bundesfernstraßen betreffend mind. 7 Milliarden Euro pro Jahr – auf. Zudem müssen die von der Straßengüterverkehrswirtschaft aufgebrauchten Mauteinnahmen zweckgebunden vollständig der Straße zu gute kommen. Der BWVL fordert in die-

sem Zusammenhang die Abschaffung des ideologisch verbrämten Verteilungsschlüssels zwischen den Verkehrsträgern und die sofortige Beendigung der zu Lasten der Straße vollzogenen, völlig intransparenten Quersubventionierung von Schiene und Wasserstraße. Die erfolgversprechenden Ansätze der Public-Privat-Partnership-Modelle (PPP) und einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft sind nahezu zum Erliegen gekommen. Der BWVL fordert den sofortigen Wiedereinstieg in die Entwicklung und Realisierung innovativer Infrastrukturbetreiber – und Finanzierungsmodelle einschl. der entsprechenden Finanzierungs- und Leistungsvereinbarungen, damit die benötigten Investitionsmittel für die Straße langfristig gesichert werden können

...ein intelligentes innovatives Infrastrukturmanagement

Der BWVL fordert die bedarfsgerechte und - mit dem Fokus auf den Stellenwert des jeweiligen Verkehrsträgers für das Gesamtsystem - vor allem leistungsorientierte Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans. Im Zuge dessen müssen Planungszeiten erheblich verkürzt und Projekte deutlich zügiger umgesetzt werden. Engpässe sind sofort zu beseitigen. Die Prioritätseinstufung hat dabei allein unter Kosten-Nutzengesichtspunkten zu erfolgen. Dies gilt auch für die angespannte Parkplatzsituation entlang der Autobahnen. Fortschritte in diesem Bereich müssen sich an der raschen Zurverfügungstellung der neuen Infrastruktur an den Nutzer und an einem intelligenten Baustellenmanagement messen lassen.

...ein Umdenken bei Abmessungen und Gewichten von Lkw

Angesichts der systembedingt begrenzten Straßeninfrastrukturkapazitäten dürfen innovative Ansätze hinsichtlich der Reform von Maßen und Gewichten im Schwerlastverkehr zur Effizienzsteigerung nicht länger tabuisiert werden. Der BWVL fordert den Wiedereinstieg in bundes- und EU-weite Tests mit neuen Fahrzeugkonzepten mit dem Ziel einer Zulassung größerer und schwererer Lastkraftwagen und deren sukzessiver intermodaler Einbindung in das Gesamtverkehrssystem. Neue Fahrzeugabmessungen in Höhe, Länge und Breite sollten dabei nicht nur aktuelle und zukünftige Anforderungen der Logistik an Ladeeinheiten berücksichtigen, sondern auch konstruktiven Maßnahmen am Fahrzeug, z.B. zur Verbesserung der Sicherheit oder der Aerodynamik im Sinne geringeren Treibstoffverbrauchs, Raum lassen.

...die Senkung der Steuerbelastung

Treibstoffkosten sind ein immenser Kostenblock für die Straßengüterverkehrswirtschaft. 70 Prozent des Preises an der Tankstelle sind Mineralölsteuern. Mit anziehender Konjunktur ist zudem auch wieder ein deutlich ansteigender Ölpreis zu erwarten und damit auch steigende Mehrwertsteuereinnahmen des Bundes. Die steuerlichen Belastungen für die Branche haben bereits heute die Grenze des unternehmerisch Tragbaren überschritten. Der BWVL fordert die neue Bundesregierung auf, höhere Mehrwertsteuereinnahmen zur Senkung der sogenannten „Ökosteuer“ zu verwenden. Auch muss die Bundesregierung entschieden für eine fortgesetzte Harmonisierung, insbesondere der Mineralölsteuern durch die Einführung eines ‚gewerblichen Diesels‘ auf EU-Ebene eintreten.

...den Verzicht auf ein Abkassieren durch weitere Mautspreizung

Die übereilte, trotz aller Warnungen durchgesetzte, drastische Mauterhöhung zu Beginn des Jahres 2009 hat die Straßengüterverkehrswirtschaft mitten in der Krise schwer getroffen. Die überproportionale Mautanhebung für Euro-3-Lkw hatte zudem in diesem Segment zusätzlich Kapital vernichtende Wirkung.

Eine zusätzliche zeitliche oder räumliche Mautspreizung als missbräuchlichen Deckmantel für eine versteckte Erhöhung der Gesamt-Mautbelastung lehnt der BWVL strikt ab. Nur eine intelligente Mautdynamisierung bei Berücksichtigung der Anforderungen von Verladern und Dienstleistern unter Beibehaltung des Gesamtmautniveaus kann diskutierbar sein; die Auswirkungen u.a. auf Umwelt, Fahrpersonal, urbane und ländliche Räume sowie begleitende Vorschriften sind im Rahmen eines Gesamtkonzeptes in Betracht zu ziehen. Dabei müssen strukturelle Veränderungen der Maut im Einklang mit der aktuellen wirtschaftlichen Situation der Unternehmen stehen. Dies gilt besonders für eine weitere Differenzierung der Maut nach Schadstoffklassen im Hinblick auf Euro-VI-Lkw; hier darf es vor dem 1.1.2013 keine vorzeitige Einstufungsänderung geben, um eine Wiederholung des Dilemmas wie bei der Entwertung der Euro-III-Lkw auszuschließen! Darüber hinaus fordert der BWVL allgemein die Zusicherung klarer, verlässlicher Rahmenbedingungen, ausreichende Planungszeiträume, Übergangsfristen im Einklang mit Abschreibungsfristen sowie eine Ausdehnung des Zahlungsziels für die Maut.

...die wirksame und unbürokratische Entlastung der Transportwirtschaft

Das vor dem Hintergrund der Mauterhöhung seit langem zugesagte Harmonisierungsvolumen von 600 Millionen Euro hat sich in allen seinen Teilbereichen als ein undurchsichtiger bürokratischer Moloch erwiesen. Von kurzen Wegen und schnellen Hilfen für die deutsche Güterkraftverkehrswirtschaft kann in der Realität keine Rede sein. Hinsichtlich der Förderprogramme hat bislang kaum ein Unternehmen einen Zahlungseingang verbuchen können. Der BWVL fordert die Bundesregierung auf, die bisherigen Instrumentarien in enger Abstimmung mit den betroffenen Interessenverbänden praxisgerecht zu reformieren und weiter zu entwickeln. Damit einher geht die Aufstockung der Fördermittel und eine gesetzlich verankerte Förderzusage mindestens bis zum Ende der Legislaturperiode.

...die Beendigung des Wildwuchses dirigistischer Maßnahmen

Die immer wieder geführten Diskussion um durchgängige Überholverbote für Lkw, Sperrungen für den Schwerlastverkehr, die drastische Ausweitung von Kontrollen sind im hohem Maße kontraproduktiv und bedeuten nicht zuletzt massive kostenintensive Einschränkungen für die Wirtschaft und das Verbraucherpreisniveau. Der BWVL fordert die Bundesregierung auf, bei der Steuerung des Gesamtverkehrssystem Straße stattdessen in intelligente Verkehrsleittechnik zu investieren und die systemübergreifende Einbindung (z.B. Maut, Navigation) auf europäischer Ebene mit Nachdruck voranzutreiben. Desweiteren muss die europaweite Harmonisierung der Kontrollintensität ein zentrales Anliegen der Verkehrspolitik sein, um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Straßengüterverkehrswirtschaft auszuschließen.

...die Förderung von Innovation und tiefgreifende Entbürokratisierung

Die Straßengüterverkehrswirtschaft hat in den letzten Jahren massive Investitionen unternommen, um die Leistungen des Schwerlastverkehrs in punkto Sicherheit, Kraftstoffverbrauch und Umweltfreundlichkeit deutlich zu verbessern. Der BWVL fordert die Bundesregierung auf, den Anstrengungen durch ein deutliches Plus an Fördermaßnahmen bzw. die Gewährung von Steuervorteilen Rechnung zu zollen und weitere Investitions- und Innovationsanreize zu bieten. Die Effizienz des Straßengüterverkehrs und eine innovative Logistik werden dabei besonders beeinträchtigt und konterkariert durch eine Vielzahl bürokratischer Auflagen und antiquierter, praxisfremder Einzelschriften. Der BWVL fordert die Verkehrspolitik in Deutschland und Europa auf, diese Kostentreiber endgültig ad acta zu legen.

In diesem Zusammenhang muss die Werkverkehr betreibende Wirtschaft endlich die Möglichkeit erhalten, personell flexibel agieren zu können und auch Leiharbeiter in den Werkverkehrs-Fuhrparks einzusetzen. Die derzeitige bürokratische Rechtslage, die lediglich im Falle der Krankheitsvertretung eine auf vier Wochen beschränkte Beschäftigung von Leiharbeitern erlaubt, verstößt gegen die Vorgaben der Richtlinie 2008/104/EG vom 19.11.08 über Leiharbeit. § 1 Abs. 2 Nr. 3 GüKG ist vor diesem Hintergrund, wie vom BWVL schon mehrfach gefordert, ersatzlos zu streichen.

...die strikte Ablehnung von externen Kosten allein für den Straßengüterverkehr

Gütertransport darf nicht noch teurer werden. Der Lkw in Deutschland trägt bereits heute seine Wegekosten. Außerdem haben Industrie und Nutzer die Lkw-Emissionen durch technische und organisatorische Maßnahmen drastisch reduziert und zur Verbesserung der Umweltbilanz und damit auch zur Reduzierung der externen Kosten erheblich beigetragen. Der BWVL erachtet daher die Pläne der EU-Kommission zur Internalisierung von externen Kosten im Rahmen der neuen Wegekostenrichtlinie für inakzeptabel und fordert die Bundesregierung auf, diese mit Nachdruck abzulehnen. Grundsätzlich ist es richtig, dass jeder Verkehrsträger die von ihm verursachten Kosten tragen soll. Dies kann aber nur auf der Grundlage methodisch einwandfreier Berechnungen für alle Verkehrsträger gleichermaßen erfolgen und darf nicht unter dem Deckmäntelchen stehen, die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene zu erzwingen. Der BWVL fordert die Verkehrspolitik auf, die künstliche Verteuerung des Straßengüterverkehrs zu stoppen und unfairen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern Einhalt zu gebieten.

...die Schieneninfrastruktur gezielt und bedarfsgerecht auszubauen

Hierbei ist auf die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes abzielen. Nach dem Trauerspiel hinsichtlich der Bahnprivatisierung in der abgelaufenen Legislaturperiode wird es eine der vordringlichen Aufgaben der neuen Bundesregierung sein, diese Privatisierung nach dem Modell "Trennung von Netz und Betrieb" umzusetzen.

...zukunftsfähige Konzepte für den Luftverkehrsstandort Deutschland zu schaffen

Der Luftverkehrsstandort ist weiter zu stärken und das nationale Flughafenkonzept weiterhin nachhaltig zu verfolgen. Notwendige Nachtflugmöglichkeiten müssen bestehen bleiben, um auch die Wettbewerbsfähigkeit der großen deutschen Luftdrehkreuze zu erhalten und einen Wettbewerbsnachteil für die deutsche Industrie und den Handel zu vermeiden.

...die deutschen Seehäfen zu stärken

Die deutschen Seehäfen, die Schnittstellen der in hohem Maße exportorientierten deutschen Wirtschaft sind, müssen in ihrer Leistungsfähigkeit weiter gestärkt werden. Erforderlich sind gut ausgebaute Hinterlandanbindungen, die weitere Infrastrukturinvestitionen erfordern sowie intermodale Schnittstellen, die einen reibungslosen Übergang zu anderen Verkehrsträgern ermöglichen.

...die Weiterentwicklung des Masterplan Güterverkehr und Logistik im Sinne der Komodalität

Die im Masterplan Güterverkehr und Logistik von der Wirtschaft mit erarbeiteten Ziele sind verkehrsträgerneutral im Sinne von Komodalität und Vernetzung weiterzuentwickeln, mit konkreten Maßnahmen, Zeitplänen und Finanzierungsmitteln zu hinterlegen und in der kommenden Legislaturperiode umzusetzen.