

Fahrverbote in Österreich sind der falsche Weg

Deutschlands Spediteure sehen die österreichische Verlagerungspolitik kritisch: In ihren Augen ist sie protektionistisch ausgerichtet, ohne Abstimmung mit der EU und den Anrainerstaaten. **Verkehr-Interview mit Michael Kubenz, Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLVL).**

Verkehr: Herr Präsident, die ganze Welt spricht von der Wirtschaftskrise. Welche konkreten Auswirkungen hatte die Krise bislang auf das deutsche Speditionsgewerbe?

Kubenz: Über der Speditions- und Logistikbranche sind dunkle Wolken aufgebrochen. Nachdem der Ifo-Konjunkturtest schon im Laufe des letzten Jahres konjunkturelle Schwächen anzeigte, sind im vierten Quartal 2008 Geschäftslage und Geschäftserwartungen der Unternehmen für die nächsten sechs Monate regelrecht eingebrochen.

Verkehr: Wie war 2008 für die deutsche Speditionswirtschaft?

Kubenz: Der Güterverkehr ist in erheblichem Maße eine abgeleitete Nachfrage. So spiegelt sich auch der Konjunkturerbruch bereits an den Ergebnissen des Jahres 2008 wider. Vor allem im vierten Quartal sind die Transportmärkte massiv unter Druck geraten. Denn wo weniger produziert wird, gibt es auch weniger zu transportieren. Die weltweit vernetzte Ökonomie ließ keinen Verkehrsträger aus. Alle Landverkehrsträger wie Straße, Schiene, aber auch die Binnenschifffahrt legten im Jahr 2008 nur noch um 1,3 Prozent zu, während 2006 noch ein Plus von 8,1 Prozent und 2007 ein Plus von 5,7 Prozent zu verzeichnen war. Deutschland ist aufgrund seiner außerordentlich starken Außenhandelsverflechtung besonders vom Einbruch des Exports betroffen. Das zeigen Bremsspurten in der Speditions-

tungen um 4,0 Prozent und des Verkehrsaufkommens um 2,5 Prozent erwartet. Gut, das sind Prognosen, es könnte auch noch schlimmer kommen. Die plötzliche Wucht und Stärke des wirtschaftlichen Einbruchs kam auch für die Speditionsbranche überraschend. Schlüsselbranchen der deutschen Wirtschaft, wie der Maschinenbau, die Automobilindustrie, die Elektroindustrie oder die Chemie, sind aufgrund ihrer starken Exportorientierung massiv von der Rezession betroffen. Die Halb- und Fertigwaren waren ein wesentlicher Wachstumsträger für den Güterverkehr und vor allem auch des Speditionsgeschäfts. Wegen überdurchschnittlicher Einbußen im Verarbeitenden Gewerbe und im Außenhandel geht diese Güterart 2009 überdurchschnittlich zurück.

Verkehr: Welche Probleme brennen den deutschen Spediteuren derzeit besonders unter den Nägeln?

Kubenz: Nicht nur die deutlichen Nachfragerückgänge und schlechte Ertragszahlen verderben der Branche gründlich die Stimmung. Viel schwerer wiegen die mittelstandsfeindliche Verkehrspolitik von Bund und Ländern und die zum 1. Januar 2009 rücksichtslos durchgeboxte Mauterhöhung, die von keinem wirtschaftspolitischen Sachverstand zeugt, weil sie die Gesamtwirtschaft und letztendlich den Verbraucher belastet. Zwar sind die Dieselpreise in den letzten Monaten gesunken, die Unternehmen müssen aber mit einer durch die EU-Sozialvorschriften verursachten Personalkostenexplosion von 9,4 Prozent fertig werden. Und in dieser Situation überzieht sie der Staat seit Jahresbeginn auch noch mit einer Erhöhung der Lkw-Maut um 40 bis 90 Prozent. Zudem werden nach unseren Beobachtungen Speditions- und Logistikaufträge jetzt vermehrt ausgeschrieben. Nicht ganz so schwarz sieht es in der Kontraktlogistik aus. Denn erstens sind hier die Treiber der Nachfrage wie Globalisierung und die immer weiter reichende Arbeitsteilung trotz aller Krisenstimmung noch nicht außer Kraft. Und zweitens kommen, gerade wenn die Konjunktur lahm, Logistikkudgets in Industrie und Handel auf den Prüfstand. Ich hoffe sehr, dass ein vermehrtes Outsourcing unseren Unternehmen in der Krisenbewältigung ein wenig hilfreich sein kann. Die aktuelle Mauterhöhung kann im Gegensatz zu den bisherigen Anhebungen den Auftraggebern, denen selbst die Umsätze und Gewinne massiv wegbrechen, nur sehr mühsam vermittelt werden. Auf der anderen Seite helfen die von der deutschen Bundesregierung beschlossenen Harmonisierungsmaßnahmen in diesen Zeiten nicht wirklich weiter. Denn wer Gelder aus



Michael Kubenz kritisiert die „mittelstandsfeindliche Verkehrspolitik“ und die rücksichtslos durchgeboxte Lkw-Mauterhöhung in Deutschland

den Fördertöpfen bekommen möchte, muss zunächst in den Bereichen Umwelt, Weiter- und Fortbildung investieren. Dazu fehlt aber vielen Unternehmen zurzeit das Geld. Also verpuffen die Regierungshilfen ohne große Wirkung. Daneben machen den Spediteuren Liquiditätseingänge und die Kreditvergabepraxis der Banken zu schaffen.

Verkehr: Wie ist das Verhältnis zwischen Verkehrspolitik und Speditionswirtschaft?

Kubenz: Zwischen der Verkehrspolitik und der Speditionswirtschaft besteht ein enges, konstruktives und zugleich von tiefen Kontroversen geprägtes Verhältnis. So bestehen einerseits gute und vertrauensvolle Kontakte in das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in andere Ressorts sowie in das Parlament, andererseits sind einige politische Ergebnisse – wie beispielsweise die Mauterhöhung – enttäuschend und lassen den Gedankenaustausch mit der Bundesregierung in einem fragwürdigen Licht erscheinen. Das fordert aber die deutsche Speditionswirtschaft nur noch mehr dazu heraus, den Dialog mit der Politik auszuweiten und zu vertiefen und den Finger sozusagen in die Wunden zu legen.

Verkehr: Wie ist das Verhältnis zwischen der Deutschen Bahn und der Speditionsbranche?

Kubenz: Das Verhältnis zwischen den Spediteuren und der Deutschen Bahn ist von Kooperation, Komplementarität und Wettbewerb geprägt. Der Spediteur ist auf hochwertige Dienstleistungen der Bahn als Verkehrsträger angewiesen. Deutsche Spediteure arbeiten im Kombinierten Verkehr sehr eng mit der Deutschen Bahn, aber auch mit Mitbewerbern zusammen. Wenn allerdings Qualität und Preise nicht stimmen oder wenn innovative Lkw-Fahrzeugkonzepte politisch verhindert werden, stehen der Spediteur und die Deutsche Bahn AG in einem starken Spannungsverhältnis. Ein vorurteilsloser Dialog beispielsweise über den Ecombi wäre hilfreicher als

die einseitige populistische Angst einflößende Verbreitung von Schreckensszenarien um die 25-Meter-Lkw.

Verkehr: In Österreich fordern die Spediteure eine öffentliche Förderung beim Umstieg auf umweltfreundliche Euro-5-Lkw. Welche Forderungen gibt es in Deutschland an die Politik?

Kubenz: Da Sie beispielhaft auch nur eine Forderung anführen, möchte ich ebenfalls nur eine, und zwar unsere aktuellste politische Forderung nennen: Angesichts der vielen schwer ums



Kubenz: „Die RoLa durch Tirol ist keine ökonomische Alternative.“

Überleben kämpfenden Speditionsunternehmen fordern wir die Aussetzung der Mauterhöhung – so wie sich ja auch die österreichische und schweizerische Regierung längst dazu entschieden haben, die Maut bzw. LSVA nicht in der geplanten Höhe anzuhähen.

Verkehr: In Tirol tritt Anfang Juli die dritte Stufe des sektoralen Lkw-Fahrverbots in Kraft. Welche Auswirkungen hat das auf die deutschen Spediteure?

Kubenz: Die Ausweitung des

sektoralen Fahrverbotes auf Fliesen, Marmor und Travertin, Nichteisen- und Eisenerze sowie Stahl zum 1. Juli 2009 ist trotz der derzeitigen Rezessionsphase in Europa eine zusätzliche Belastung für die europäische Wirtschaft und die Transportlogistik. Es bleibt zweifelhaft, ob Österreich in der Lage ist, ausreichende Transportmöglichkeiten auf der Schiene für diese Güter bereitzustellen.

Verkehr: Österreich versucht seit Jahren den Transitverkehr verkehrspolitisch auf die Schiene zu verlagern und predigt den Kombi-Verkehr als Alternative. Ist die Rollende Landstraße durch Tirol für die deutschen Spediteure eine attraktive Alternative zur Straße?

Kubenz: Die Rollende Landstraße (RoLa) stellt erst ab Entfernungen von 200 km eine wirtschaftliche Lösung dar. So ist die stark frequentierte RoLa Wörgl-Brenner aufgrund der geringen Entfernung keine ökonomische Alternative zur Straße mit ihren zwei- bis vierfachen Transport- und Wartezeiten im Vergleich zur Straße. Generell lässt sich sagen, dass die Rollende Landstraße die unwirtschaftlichste Variante im kombinierten Verkehr Schiene/Straße darstellt.

Verkehr: Wie denkt man in deutschen Speditionskreisen über die österreichische Verlagerungspolitik?

Kubenz: Hinter der von Österreich seit Jahren propagierten und betriebenen Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene steht meines Erachtens eine rein protektionistische Verkehrspolitik, ein nationaler Alleingang der Alpenrepublik ohne Abstimmung mit den übrigen Alpen-Anrainerstaaten und der EU in Brüssel. Das besagte sektorale Fahrverbot in Tirol als Beispiel ist ein völlig untaugliches Mittel zur Lösung von Umweltproblemen, zumal es erhebliche Umwegverkehre durch ähnlich sensible Regionen wie über die Tauernroute (+ 240 km) oder durch die Schweiz (+ 200 km) produziert, wodurch zusätzliche Umweltbelastungen und Mehrkosten entstehen. Viel sinnvoller wäre es daher gewesen, wenn Österreich sich bei den Fahrverboten auf die Umwelt belastende Fahrzeuge beschränkt hätte und es für Euro-5-Fahrzeuge und bessere eine Ausnahme gegeben hätte.

DSLVL IN ZAHLEN

Der deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) repräsentiert rund 4.000 Mitgliedsbetriebe mit über 400.000 Beschäftigten und 90 Prozent des jährlichen Branchenumsatzes von etwa 67 Milliarden Euro. Er vertritt die Interessen der deutschen Speditions- und Logistikwirtschaft und berät bei rechtlichen, betriebswirtschaftlichen und organisatorischen Fragen. In enger Kooperation mit seinen 16 Landesverbänden hat sich der DSLVL als Wissensvermittler und Ausbildungsförderer etabliert. Darüber hinaus bietet er Know-how und Innovationsmanagement an. Der DSLVL ist 2003 aus dem Zusammenschluss des Bundesverbandes Spedition und Logistik und der Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure hervorgegangen.



Kubenz: „Die österreichische Verkehrspolitik ist protektionistisch.“

branche, die sich auch in internationalen Verkehren stark engagiert.

Verkehr: Wie präsentieren sich zurzeit Angebot und Nachfrage nach speditionellen Dienstleistungen in Deutschland?

Kubenz: Wenn nach dem Jahreswirtschaftsbericht des Bundeswirtschaftsministeriums für das Jahr 2009 ein Minus des Bruttoinlandsprodukts von 2,2 Prozent, eine Abnahme des Exports um 8,9 Prozent und des Imports um 5,0 Prozent und lediglich für den privaten Verbrauch ein Plus von 0,8 Prozent erwartet werden, dann ist die Entwicklung der Verkehrsnachfrage vorgezeichnet. Für das Jahr 2009 wird ein Rückgang der Verkehrsleis-