

Stellungnahme
des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.
zur Überarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik ist im letzten Jahr der Startschuss für einen Paradigmenwechsel in der Infrastrukturpolitik gefallen. Der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK) begrüßt mit Nachdruck die Entscheidung der Bundesregierung, das vorliegende Konzept zu verbessern und umzusetzen. Damit wird nach der Einsetzung eines Koordinators für Güterverkehr und Logistik wiederholt die herausragende Bedeutung der Transportwirtschaft anerkannt. Gern wird der BIEK an der Weiterentwicklung und Umsetzung des Masterplans mitwirken.

Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Maßnahmen aus Sicht der Kurier-, Express- und Paket- (KEP)Branche bewertet und priorisiert.

1. Vorrangige Maßnahmen:

- **Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements (A4)**

Baumaßnahmen sollten netzweit besser koordiniert und die Baustellenorganisation optimiert werden. Dabei könnten eine Verstetigung der Finanzierung auf höherem Niveau und die Bewirtschaftung der Mittel durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) die Bauzeiten und damit auch die Stauzeiten deutlich reduzieren.

- **Umsetzung des nationalen Flughafenkonzeptes (Konsequenz aus A8)**

Der BIEK begrüßt das bereits verabschiedete Flughafenkonzept und fordert dessen zeitnahe Umsetzung.

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.

Die Bundesregierung kann nun die Ernsthaftigkeit ihrer Bemühungen für die deutsche Wirtschaft unter Beweis stellen und sich nachhaltig für den Erhalt der Nachtflugmöglichkeiten

in Frankfurt und an anderen wichtigen Standorten, wie Köln/ Bonn, einsetzen. Bereits im Koalitionsvertrag wurde festgelegt, dass „insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten“ an den Flughäfen sicherzustellen sind.

- **Initiative für Logistik im städtischen Raum – Urban Logistics – (B1)**

Die KEP-Dienste sind aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Sie sichern mit ihren Lieferungen die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung. Folgende Untersuchungen und Aktivitäten sind im Rahmen dieser Maßnahme zu berücksichtigen:

- Zugangsbeschränkungen (z.B. Umweltzonen) nur mit Augenmaß und nach Nutzenabwägung
- bundesweite Harmonisierung der Bedingungen für Umweltzonen
- Halte-/ Parkmöglichkeiten ausschließlich für Lieferfahrzeuge
- Förderung alternativer Antriebe (z.B. Förderung von Elektrofahrzeugen)
- Engpass- und Staubeseitigung

- **Verstärkte Investitionen in innovative und kapazitätssteigernde Technologien (B2)**

In der Maßnahmenbeschreibung wird nur sehr nebensächlich der Einsatz von innovativen Fahrzeugkonzepten zur Bewältigung des erwarteten Verkehrsmengenwachstums genannt. Überdies umfasst die Maßnahme B2 „lediglich“ die Erarbeitung einer Förderrichtlinie zur Unterstützung entsprechender Innovationen - nicht Konzepte zur Umsetzung bereits vorhandener, aber nicht angewandter Innovationen.

Der BIEK fordert daher eine stärkere Berücksichtigung des Einsatzes bereits existierender innovativer Nutzfahrzeugkonzepte im Masterplan Güterverkehr und Logistik. Mit der Festlegung eines bundesweiten Feldversuchs im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung bereits den ersten Schritt getan. Die erheblichen Effizienzpotentiale müssen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Straße genutzt werden. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von Spitzenverbänden der Wirtschaft (BDI, BGA, BGL, BIEK, bvh, BWVL, DIHK, DSLV, VDA und VdTÜV) sowie der Prüforganisation DEKRA hat sich intensiv mit dem Einsatz innovativer Nutzfahrzeugkonzepte auseinandergesetzt. Eine gemeinsame Erklärung zum Feldversuch der Bundesregierung benennt die Anforderungen der Wirtschaft und bietet eine konstruktive Zusammenarbeit an. Der Einsatz innovativer Nutzfahrzeuge - nicht nur deren Entwicklung - sollte durch eine Maßnahme im Masterplan konkretisiert werden.

- **Start einer Aus- und Weiterbildungsinitiative / Regelmäßiges Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung in Güterverkehr und Logistik (F2+F3)**

Die KEP-Branche ist ein bedeutender Produktivitäts- und Jobmotor für die gesamte Volkswirtschaft. Die BIEK-Mitgliedsunternehmen tragen durch die Beschäftigung von circa 65.000 Mitarbeitern aktiv zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Einkommen in Deutschland bei – und das zu fairen Bedingungen. Die KEP-Branche wächst beständig und steht damit vor der Herausforderung, fortlaufend qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen und langfristig zu halten. Die BIEK-Unternehmen bilden in rund 20 verschiedenen Berufen aus: Ob Bürokaufmann oder Fachinformatikerin, KEP-Kauffrau oder Servicefachkraft für Dialogmarketing – die beruflichen Möglichkeiten und Karrierepfade innerhalb der KEP-Branche sind vielfältig. Unter dem Motto „Wir bilden unseren eigenen Nachwuchs aus!“ haben sich die BIEK-Mitglieder eine hohe Übernahmequote zum Ziel gesetzt und ermöglichen zwischen 85 und bis zu 100% ihrer Auszubildenden ein festes Arbeitsverhältnis im Anschluss an eine erfolgreich beendete Lehrzeit.

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Fachkräftemangels werden die Maßnahmen F2 und F3 in den nächsten Jahren immer größere Bedeutung gewinnen. Die Attraktivität des Standortes Deutschland steht damit in enger Verbindung.

2. Zu überarbeitende Maßnahme

- **Einbeziehung externer Kosten (C4)**

Diese Maßnahme ist komplett zurückzustellen. Die Bundesregierung darf keinesfalls einer Einbeziehung externer Kosten, wie sie derzeit auf EU-Ebene diskutiert wird, zustimmen, da dies einer Diskriminierung des Verkehrsträgers Straße gleich käme. Ein System der Anlastung externer Kosten darf nur verkehrsträgerübergreifend sein.

3. Zusätzlich zu integrierende Maßnahme:

- **Stärkung der steuerlichen Rahmenbedingungen für den Logistikstandort Deutschland**

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. Mehrwert-



steuerrichtlinie 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 Artikel 221 der MWStSyStRL 2006/112/EG 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.

Kontakt:

Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V. (BIEK)

Marten Bosselmann

Geschäftsführer

Dorotheenstraße 33

10117 Berlin

Tel. 030/20 61 78-6

Fax 030/20 61 78-88

E-Mail: info@biek.de

www.biek.de

Berlin, 26. März 2010