

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gerhard Wächter, Dirk Fischer (Hamburg), Hartmut Schauerte, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/3010 –**

Zukunft des Logistik-Standorts Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutsche Logistikbranche mit über 2 Millionen Beschäftigten, von denen mehr als die Hälfte im „Kernsektor“ anzusiedeln sind, stellt mit einem Marktvolumen von jährlich etwa 150 Mrd. Euro einen der wichtigsten Wachstumsbereiche unserer Dienstleistungswirtschaft dar. Der Trend zur Zentralisierung und zum Outsourcing bietet den deutschen Logistik-Dienstleistern große Chancen. Darüber hinaus eröffnet die Osterweiterung der Europäischen Union für Deutschland die Möglichkeit, in den kommenden Jahren zu einem wichtigen Standort für europäische Distributionszentren zu werden. Doch gerade im Ausland sind die Möglichkeiten und Fähigkeiten unserer logistischen und logistikhnahen Dienstleister kaum bekannt. Es bestehen erhebliche Defizite beim Standortmarketing, wie das Fraunhofer Anwendungszentrum Verkehrslogistik und Kommunikationstechnik in seinem Bericht von März 2002 zum Logistikzentrum Deutschland feststellt. Nur 12,5 % der rund 950 europäischen Distributionszentren asiatischer und amerikanischer Unternehmen befinden sich in Deutschland, während in den Niederlanden aufgrund ihrer hervorragenden internationalen Vermarktungsstrategie weit über 50 % angesiedelt sind. Ursache hierfür ist auch die schlechte Gesamtkostensituation in Deutschland für ausländische Unternehmen. Direktinvestitionen ausländischer Firmen sind in Deutschland rückläufig.

1. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um den Logistik-Standort Deutschland international attraktiver zu machen und damit das wirtschaftliche Potenzial zu erhöhen?

Der Logistik-Standort Deutschland ist attraktiv:

- das Marktvolumen in Deutschland von rd. 150 Mrd. Euro repräsentiert 25 % des europäischen Marktvolumens,
- derzeit werden davon erst ca. 45 % von Logistik-Dienstleistungsunternehmen erbracht; der Trend in Industrie und Handel zum „Outsourcing“

logistischer Leistungen bietet neue Marktchancen für Innovative Logistik-Dienstleister (u. a. Kontraktlogistik).

Die Bundesregierung unternimmt große Anstrengungen, diese Position des Logistik-Standorts weiter auszubauen. Auf die Antworten zu den Fragen 9 und 11 wird wegen des Sachzusammenhangs verwiesen. Darüber hinaus sind explizit noch zu erwähnen:

- die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“, in der Vertreter der Luftverkehrswirtschaft sowie Bund und Länder mitwirken. Sie hat das Ziel, den Standort Deutschland insgesamt zu stärken. Der Initiativkreis hat Anfang April 2004 erste Handlungsempfehlungen verabschiedet, die Änderungen wichtiger Rahmenbedingungen zum Gegenstand haben (z. B. Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren). Eines der Themen, die im Weiteren behandelt werden, ist die Ausarbeitung eines Masterplans über die zukünftige Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland, die auch die bedeutende Stellung des Logistik-Standortes berücksichtigen wird.
- Zur Förderung der Binnenschifffahrt und der Einbindung der Binnenschifffahrt in überregionale Transport- und Logistikketten wurde auf Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) am 6. Mai 2004 ein Forum Binnenschifffahrt und Logistik“ eingerichtet. In diesem Forum wird die Bundesregierung mit allen wichtigen Verbänden zusammenarbeiten.

2. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes e. V. nach der Entwicklung einer Organisation, die die Interessen Deutschlands im Bereich Logistik nach außen vertritt und die Möglichkeiten für ausländische Investoren aufzeigt, also nach einem standortübergreifenden Marketing für logistische Leistungen in Deutschland?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes e. V., dass die Vorteile des Logistik-Standorts Deutschland, national wie international, stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gebracht werden müssen. Sie hat deshalb im Zusammenhang mit der Mobilitätsoffensive im Juni 2003 einen Arbeitskreis „Attraktivität des Logistik-Standortes Deutschland“ ins Leben gerufen, der bis Dezember 2003 unter Teilnahme führender Wirtschaftsverbände des Verkehrssektors getagt und dabei über die Vermarktung des deutschen Logistikstandorts Einvernehmen erzielt hat. Die Bundesregierung entwickelt zur Zeit in Kooperation mit den Firmen Invest-in-Germany GmbH und IIC (Industrial Investment Council) eine Grundstruktur für ein Vermarktungskonzept, das dann unter Einbeziehung der beteiligten Kreise weiter entwickelt und umgesetzt werden soll.

3. Welche konkreten Schritte unternimmt die Bundesregierung, Logistik stärker in Standortüberlegungen einzubeziehen, das heißt u. a. fiskalische Belastungsunterschiede im Vergleich zu europäischen Nachbarländern unter Nutzung nationaler Spielräume abzubauen und die Genehmigungsverfahren beim Bau von Logistikanlagen zu vereinfachen?

Die Bundesregierung setzt sich für faire steuerliche Rahmenbedingungen für die Logistikunternehmen in den EU-Mitgliedstaaten ein. Deutschland hat insbesondere nach jahrelangen Verhandlungen maßgeblich dazu beigetragen, dass mit der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie vom 27. Oktober 2003 ein wichtiger Teilerfolg auf dem Weg zur Angleichung der unterschiedlich hohen Energiesteuersätze in den EU-Mitgliedsstaaten erzielt worden ist. Im Übrigen profitiert auch die mittelständisch geprägte Logistikbranche vom größten Steuersenkungspro-

gramm in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, das die Bürger und Unternehmen mit den seit 1999 in Kraft gesetzten steuerlichen Maßnahmen (u. a. Steuerreform 2000, Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002) ab 2005 mit einem jährlichen Volumen von 52,4 Mrd. Euro gegenüber 1998 nachhaltig entlastet. Mittelständische Unternehmen erhalten von dieser enormen Gesamtentlastung 17,2 Mrd. Euro und gewinnen damit deutlich überproportional.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erteilung von Baugenehmigungen für Logistikanlagen ergeben sich aus den Landesbauordnungen. Das Bauordnungsrecht liegt in der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz der Länder. Die Bundesregierung hat mit der Novelle des Baugesetzbuches einen wesentlichen Beitrag zur Vereinfachung sowie zur Rechts- und Investitionssicherheit im Bauplanungsrecht geleistet.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zukunft der mittelständischen Unternehmen in der Logistik-Branche angesichts der Prognose, dass sich der bereits in Gang gesetzte Konzentrationsprozess weiter fortsetzen wird?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass auf dem Logistikmarkt insgesamt betrachtet funktionsfähiger Wettbewerb herrscht. Die überwiegende Zahl mittelständischer Unternehmen erwirtschaftet 44 % des Umsatzes der Branche. Der Konzentrationsgrad liegt einer Untersuchung der Bundesvereinigung Logistik zufolge mit 12 % etwa im Mittel der europäischen Länder (gemessen am Umsatzanteil der Top 10 am Gesamtmarkt für logistische Dienstleistungen in Deutschland mit rd. 150 Mrd. Euro).

Nach einer im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums erstellten Studie vom April 2003 haben entgegen ursprünglichen Annahmen „die mittelständischen Transportunternehmen ihre Dienstleistungsangebote in den letzten 15 Jahren ausgeweitet und ihr Geschäftsvolumen vervielfacht“. Die Studie belegt, dass der Mittelstand auch zukünftig eine wesentliche Rolle im deutschen Logistikmarkt einnimmt. Besondere Chancen werden den mittelständischen Unternehmen eingeräumt, die sich auf Branchen spezialisieren und die zwecks Einführung einheitlicher Prozesse, Systeme und Strukturen kooperieren.

Mit der Verlagerung logistischer Aufgaben von Industrie- und Handelsunternehmen auf spezialisierte Logistikdienstleister entstehen gerade auch für mittelständische Unternehmen in diesem Bereich neue Marktchancen, die es zu erschließen gilt.

5. Wie hoch sind Steuer- und Abgabenlast sowie staatlich verursachte betriebliche Bürokratiekosten inländischer Logistik-Unternehmen im Vergleich zu ihren Mitwettbewerbern im europäischen Ausland (nach Betriebsgrößenklassen)?

Der Anteil der Steuern und Abgaben bezogen auf den Umsatz bei inländischen Logistikunternehmen (Unternehmen im Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung) stellt sich folgendermaßen dar:

Unternehmensgrößenklasse	Anteil in %
bis 250 000 Euro	2,3
250 000 bis 1 Mill. Euro	1,8
1 Mill. Euro und mehr	0,6

(Quelle: Destatis, Dienstleistungsstatistik 2001, Wirtschaftsabschn. I)

Für einen nach Betriebsgrößen differenzierenden Vergleich der Steuer- und Abgabenlast sowie staatlich verursachter betrieblicher Bürokratiekosten deutscher und ausländischer Logistikunternehmen liegt der Bundesregierung kein hinreichendes Datenmaterial vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Welche Kosten und Einnahmeverluste sind inländischen Logistik-Unternehmen bislang insgesamt und pro Unternehmen durch den Aufbau des elektronischen Mauterfassungssystems entstanden?

Für die Einbaukosten der Fahrzeuggeräte (On-Board-Unit/OBU) kann in Abhängigkeit von den jeweils beim Fahrzeug vorliegenden technischen Voraussetzungen, der Einbaudauer und der unterschiedlichen Lohnniveaus in den Werkstätten zwischen 100 und 300 Euro pro Fahrzeug angesetzt werden. Der Einbau einer OBU dauerte in der Regel zwischen zwei und vier Stunden. Wie hoch der dabei entstehende Nutzungsausfall war, kann nicht eindeutig ermittelt werden, da dieser zwischen den Speditionen und Fahrzeugen differiert.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die von ihr geplanten Kürzungen beim Verkehrsinfrastrukturausbau in Bezug auf die Attraktivität des Logistikstandortes Deutschland?

Verkehrsinfrastruktur stellt ein wesentliches Element zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland dar. Die Bundesregierung strebt deshalb an, Infrastrukturinvestitionen auf hohem Niveau zu halten und bei der erforderlichen Priorisierung der Investitionen auch die Stärkung des Logistikstandorts Deutschland zu berücksichtigen.

8. Wie hat sich die Zahl der Logistik-Unternehmen (nach Betriebsgrößen) und ihrer Mitarbeiter seit Amtsantritt der Bundesregierung im Vergleich zum europäischen Ausland entwickelt?

Der Logistikmarkt ist in den vergangenen Jahren vom Umsatz und der Anzahl der Beschäftigten kontinuierlich gewachsen.

Auch wenn in den letzten Jahren eine Konzentrationstendenz erkennbar war, ist der Markt im Logistikbereich weitgehend doch mittelständisch strukturiert.

Zu den vom Statistischen Bundesamt im Rahmen der Dienstleistungsstatistik erfassten Logistik-Unternehmen zählen Unternehmen, die den Schwerpunkt ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit auf dem Gebiet Spedition und sonstiger Verkehrsvermittlung haben. In diesem Bereich gab es danach im Jahr 2001 9 483 Unternehmen mit einem Umsatz von 44,5 Mrd. Euro und 244 500 Beschäftigten.

Daneben gibt es jedoch noch eine Reihe weiterer Logistik-Unternehmen wie Gütertransport, Kurierdienste, Lagereien, Seehäfen, Flughafenbetriebe etc. In der Statistik nicht erfasst sind die Logistikdienstleistungen, die von oder innerhalb von Unternehmen erbracht werden, die ihren Schwerpunkt in anderen Bereichen haben. Verbände gehen daher von einem Marktvolumen von ca. 150 Mrd. Euro und etwa 2 Millionen Beschäftigten im Logistikbereich aus.

Da die Dienstleistungsstatistik erst seit dem Jahr 2000 durchgeführt wird, sind Aussagen zur Entwicklung der Unternehmen seit Antritt der Bundesregierung nicht möglich. Ein Vergleich mit Zahlen zur Logistikbranche aus dem europäischen Ausland ist daher und auch wegen unterschiedlicher Abgrenzungen auch nicht angebracht.

9. In welcher Form findet die Logistik-Branche eine entsprechende Berücksichtigung sowohl in der von der Bundesregierung initiierten Außenwirtschafts- als auch in der Mittelstandsoffensive?

Die in der Außenwirtschaftsoffensive angekündigte Überleitung des „Büro des Beauftragten für Auslandsinvestitionen in Deutschland“ in eine Bundesgesellschaft – die Invest-in-Germany GmbH – hat zum 1. Juli 2003 stattgefunden. Die Logistikbranche ist eine der Zielbranchen, die im Mittelpunkt der Marketingaktivitäten der Invest-in-Germany GmbH stehen. So war Invest-in-Germany z. B. im März dieses Jahres Teil des deutschen Standes bei der Messe „Semaine Internationale du Transport et de la Logistique“ in Paris. Ein Vermarktungskonzept für den Logistik-Standort Deutschland wird zurzeit entwickelt, vgl. Antwort zu Frage 2.

Mit der Mittelstandsoffensive „pro Mittelstand“ will die Bundesregierung eine neue Dynamik im Mittelstand entfachen. Von der Bündelung verschiedener Maßnahmen und Fokussierung auf kleine und mittlere ExistenzgründerInnen und bestehende mittelständische Unternehmen profitiert auch der Mittelstand in der Logistikbranche. So werden beispielsweise statistische Berichtspflichten reduziert und vereinfacht. Rahmen- und Finanzierungsbedingungen werden verbessert. Besondere Beachtung gilt der Stärkung der Innovationsfähigkeit des Mittelstandes. Die Optimierung und Modernisierung logistischer Prozesse über die gesamte Wertschöpfungskette und Branchengrenzen hinweg vor dem Hintergrund zunehmender Arbeitsteilung, schärferen Wettbewerbs und neuer Marktchancen durch die EU-Erweiterung stellt auch die mittelständischen Logistik-Unternehmen vor neue Herausforderungen. In dem von der Bundesregierung geförderten Netzwerk der E-Commerce-Kompetenzzentren wurde deshalb ein Themenschwerpunkt eLogistik gebildet. Mit dem Deutschen Internetpreis des BMWA werden 2004 innovative Lösungen zu dem Thema „Digitale Prozessketten im Mittelstand“ prämiert.

10. Wie kann die per se von Prozess- und Netzvereinfachung geprägte Logistik-Branche im Aufbau intelligenter Verkehrssysteme gefördert werden?

Ziel intelligenter Verkehrssysteme ist der rationellere Einsatz von Fahrzeugen, eine optimale Disposition der Ladung und die ständige Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Zentrale. Mit dem Einsatz von Logistik- und Flottenmanagementsystemen lassen sich nicht nur Leerfahrten minimieren, sondern auch die Anzahl und Länge der Fahrten und damit insgesamt die Verkehrsleistung im Straßen- wie generell im Güterverkehr reduzieren. Durch optimierte Transportplanung können sowohl Emissionsminderungen als auch betriebswirtschaftliche Kostenersparnisse erreicht werden.

Entwicklung und Betrieb von Verkehrstelematik sind in erster Linie privatwirtschaftliche Aufgaben. Der Wettbewerb entscheidet darüber, welche Telematikanwendungen sich am Markt durchsetzen. Die öffentliche Hand setzt die erforderlichen Rahmenbedingungen und stellt ihre Verkehrsdaten der Privatwirtschaft zur Verfügung. Darüber hinaus fördert und begleitet die Bundesregierung aktiv die Entwicklung und Einführung von Telematiksystemen. Dies erfolgt durch verschiedene Forschungsvorhaben und in Form eines ständigen Dialogs mit den Ländern, der Industrie und Anbietern von Telematik-Dienstleistungen. Ziel ist es, künftigen Handlungsbedarf für alle Beteiligten rechtzeitig zu identifizieren und koordiniert umzusetzen.

11. In welcher Form hat sich die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren für den Logistik-Standort Deutschland engagiert und mit welchem Ergebnis?

Der Logistikbranche kommen zunächst die Maßnahmen der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Reformagenda 2010 und dem Bürokratieabbau zugute; wie z. B. die Lockerung des Kündigungsschutzes, die Ausdehnung des Pfändungsschutzes oder vorgesehene Änderung des Arbeitsschutzgesetzes, wovon besonders mittelständische Unternehmen profitieren (vgl. auch Antwort zu Frage 9).

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung ist ein wichtiger Baustein zur Steigerung der Attraktivität des Logistik-Standortes Deutschland. Dieser besteht zum einen in der Bereitstellung der für logistische Dienstleistungen erforderlichen Verkehrsinfrastruktur. Hier hat die Bundesregierung in den Jahren 1999 bis 2003 auf hohem Niveau Investitionen getätigt, die – mit Ausnahme bei den Bundeswasserstraßen in den Jahren 2001 und 2002 – jährlich jeweils höher lagen als im Jahre 1998. Insgesamt flossen in diesem Zeitraum rd. 19,3 Mrd. Euro in die Schiene, 20,3 Mrd. Euro in die Bundesfernstraßen und rd. 3 Mrd. Euro in die Bundeswasserstraßen. Zum anderen hat die Bundesregierung, u. a. indem sie sich auf EU-Ebene für eine weitere Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes einsetzte, die Rahmenbedingungen für den intramodalen Wettbewerb auf dem Schienennetz verbessert, sodass für die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vermehrt Anreize zur Schaffung von attraktiven und kundenorientierten Schienengüterverkehrsangeboten bestehen.

Im Bereich des Luftverkehrs hat sich die Bundesregierung in internationalen Gremien (ICAO, OECD) für die weitere Liberalisierung des Luftfrachtverkehrs eingesetzt. Auch im Bereich der bilateralen Luftverkehrsbeziehungen konnten Liberalisierungsfortschritte erreicht werden. Von diesen Maßnahmen profitiert auch der Logistik-Standort Deutschland.

Schließlich legt die Bundesregierung ein besonderes Augenmerk auch auf die Verbesserung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Dies ist bislang u. a. durch eine gezielte Förderung des Neu- und Ausbaus von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehr geschehen. Der Kombinierte Verkehr auf der Schiene ist von 34 Mio. t im Jahre 1998 kontinuierlich auf rd. 37,5 Mio. t im Jahre 2003 gestiegen; im Bereich der Binnenschifffahrt von 8 Mio. t im Jahre 1998 auf rd. 13,5 Mio. t im Jahre 2002. Bei der Binnenschifffahrt und insbesondere auch bei der Küstenschifffahrt hat sich die Bundesregierung des Weiteren gemeinsam mit den Küstenländern, dem Land NRW sowie Firmen und Verbänden der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt durch Gründung des Short Sea Shipping Promotion Centers (SPC) am 2. Juli 2001 engagiert, um durch Beratung, Information und Werbung zum Abbau von Verlagerungshemmnissen und zur Schaffung von mehr Transparenz bei der logistischen Abwicklung von Gütertransporten mit dem Küstenschiff oder dem Binnenschiff beizutragen.

Mindestens ebenso wichtig ist für einen attraktiven Logistik-Standort und dessen Wettbewerbsfähigkeit das Vorhandensein von gut ausgebildetem Personal. Deshalb hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Fachverbänden und den Sozialpartnern mit der Anfang 1999 ins Leben gerufenen Ausbildungsinitiative Logistik sich dafür eingesetzt, dass sowohl auf der Ebene der beruflichen Weiterbildung wie auch auf Hochschulebene spezielle Angebote für den Bereich der Logistik entwickelt wurden. Das berufliche Weiterbildungsprogramm konnte nunmehr dem Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. und dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. sowie dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag und deren Bildungseinrichtungen kurzfristig zur Nachnutzung zur Verfügung gestellt werden.

