

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Eberhard Otto (Godern), Joachim Günther (Plauen), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Logistikstandort Deutschland stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutsche Logistikbranche besitzt mit inzwischen über zwei Millionen Beschäftigten und einem Marktvolumen von über 150 Mrd. Euro eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung. Deutschland besitzt wichtige Voraussetzungen für ein weiteres Wachstum internationaler Logistikaktivitäten. Das hat wesentlich damit zu tun, dass Deutschland aufgrund seiner geographischen Lage in der erweiterten EU zur Verkehrsdrehscheibe geworden ist. Trotz insofern günstiger Ausgangsbedingungen für den Logistikstandort Deutschland werden die weiteren Wachstumsaussichten für die Logistikbranche nicht genutzt und zunehmend eingeschränkt. Die Ursachen dafür müssen im Interesse einer Stärkung dieser Zukunftsbranche analysiert und beseitigt werden.

Hauptursache für suboptimale Wachstumsvoraussetzungen ist die unzureichende Fortentwicklung der „Hardware“ des Logistikstandortes, also der Verkehrsinfrastruktur. Der Deutsche Bundestag bekennt sich zu einem beschleunigten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, und zwar vor allem den der Fernstraßen. 70 Prozent der Güterverkehrsleistungen werden auf der Straße erbracht und nur die Straße ist in der Lage, eine vernetzte Flächenanbindung sicherzustellen. Trotz der überragenden Bedeutung des Verkehrsträgers Straße werden seit Jahren viel zu geringe Investitionen in das Straßennetz getätigt. Diese Vernachlässigung der Straße beruht zum Teil auf einer ideologisch begründeten angeblichen Gleichbehandlung zwischen Straße und Schiene. In Wirklichkeit liegt aber keine Gleichbehandlung, sondern eine massive Ungleichbehandlung zum Nachteil der Straße vor, weil bei der gleichmäßigen Verteilung der Investitionen auf Straße und Schiene die riesigen Unterschiede bei den Verkehrsleistungen ignoriert werden. Die Schiene wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Güterverkehr und in der Güterlogistik spielen, aber sie wird – mit großem Abstand – die Nummer zwei unter den Verkehrsträgern bleiben, etwa gleichauf mit dem

Binnenschiff. Diese Realitäten müssen sich in der zukünftigen Investitionspolitik bei der Verkehrsinfrastruktur widerspiegeln.

Die Schiene wird ihre Bedeutung vor allem dann steigern können, wenn sie Verbesserungen hin zu attraktiven und kundenorientierten Schienengüterverkehrsangeboten erreichen kann. Dazu sind eine weitere Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes und die Stärkung des intramodalen Wettbewerbs auf dem Schienennetz der Schlüssel. Die Erhaltung des Straßennetzes braucht ungeachtet dessen eine höhere Priorität. Der schleichende Substanzverlust beeinträchtigt den Verkehrsfluss und damit auch die Planbarkeit der Transportlogistik. In diesem Zusammenhang spielt auch die Ausstattung der Fernstraßen mit LKW-Parkplätzen eine wichtige Rolle. Diese Unterversorgung beeinträchtigt bereits heute die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss.

Zu den in Deutschland verbesserungsfähigen Standortfaktoren gehört aber nicht nur die Logistikinfrastruktur. Von wesentlicher Bedeutung sind die Rahmenbedingungen, die durch die Wirtschaftspolitik und die Finanzpolitik geprägt werden. Deutschland hat international ein Hochpreisimage bei Steuern, Abgaben, Personal und Lohnnebenkosten. Internationale Logistikinvestoren dürften auch von den zahlreichen Überregulierungen in Deutschland bei Umweltauflagen, Genehmigungserfordernissen und auf dem Arbeitsmarkt wenig begeistert sein. Wie andere Wirtschaftsbereiche auch, braucht der Logistikstandort Deutschland eine Entbürokratisierung.

Der Logistikstandort Deutschland hat im In- und Ausland kein klares Profil und kein optimales Image. Im Gegensatz zu Deutschland haben die Niederlande, Österreich, Belgien und Frankreich – um nur die wichtigsten Beispiele zu nennen – wirkungsvolle Instrumente geschaffen, um sich jeweils als europäischen Logistikstandort mit klar umrissenem Profil international zu vermarkten. In den vergangenen Jahren ist zwar viel über eine internationale Vermarktungsstrategie auch für den Logistikstandort Deutschland gesprochen worden. Die Bundesregierung hat dazu zusammen mit der Logistikwirtschaft Vorarbeiten geleistet. Sie hat im Zusammenhang mit der Mobilitätsoffensive im Juni 2003 einen Arbeitskreis „Attraktivität des Logistik-Standortes Deutschland“ ins Leben gerufen. Konkrete Maßnahmen sind aber bislang nicht durchgeführt worden. Über die Notwendigkeit einer Organisation, die die Interessen Deutschlands im Bereich Logistik nach außen vertritt und die Möglichkeiten für ausländische Investoren aufzeigt, besteht im Grundsatz Einverständnis bei allen Beteiligten. Aus Sicht des Deutschen Bundestags sollte diese Vermarktungsaufgabe aber nicht von einer staatlichen Stelle betrieben werden. Es sollte auch nicht eine nur formal private Gesellschaft sein, die jedoch dem Bund gehört. Die Logistikwirtschaft selbst muss sich in diese Strukturen einbringen und sich an einer übergreifenden Vermarktungsgesellschaft beteiligen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ein Konzept zur Verbesserung des Logistikstandorts Deutschland unter Berücksichtigung folgender Leitlinien vorzulegen:

1. dem Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als dem Rückgrat des Logistikstandorts Deutschland stärkeres Gewicht als bisher zuzumessen;
2. die Einnahmen aus der LKW-Maut wie ursprünglich versprochen zur Aufstockung der Straßeninvestitionen auf 6 Mrd. Euro pro Jahr zu verwenden;
3. die Vorgabe aufzugeben, die Hälfte der Investitionsmittel für die Schiene zu reservieren;
4. sich zu einem beschleunigten und vorrangigem Ausbau des deutschen Fernstraßennetzes, insbesondere notwendiger Lückenschlüsse, zu bekennen und dies in der zukünftigen Bundesverkehrswegeplanung umzusetzen;

5. eine ausreichende Versorgung der Bundesfernstraßen mit LKW-Parkplätzen sicherzustellen;
6. die weitere Liberalisierung des Schienengüterverkehrs voranzubringen und den Wettbewerb auf der Schiene zu fördern;
7. die Gründung einer von der Logistikwirtschaft getragenen Vermarktungsgesellschaft für das Standortmarketing Deutschland zu unterstützen;
8. im Bereich des Arbeits- und Sozialrechts zu stabilen oder sinkenden Logistikkosten als wesentliche Indikatoren für die Standortattraktivität im internationalen Wettbewerb beizutragen;
9. die Arbeitsfaktoren als Standortkriterium auch dadurch zu stärken, dass die staatlichen Einrichtungen des Arbeitsmarktes wie die Agentur für Arbeit sowie staatliche Berufs- und Weiterbildungsprogramme einen besonderen Fokus richten auf die Bereitstellung eines logistik-orientierten Arbeitskräfteangebots mit wettbewerbsfähigen Arbeitskosten und Arbeitsqualität;
10. die Angleichung der steuerlichen und wettbewerblichen Rahmenbedingungen in Europa zu betreiben, um die im internationalen Wettbewerb stehenden deutschen Transport- und Logistikunternehmen zu stärken;
11. das Investitionsklima in der Logistikbranche durch eine Reform der Unternehmensbesteuerung mit dem Ziel niedrigerer Steuern und Abgaben zu verbessern.

Berlin, den 9. März 2005

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

