

DSLVL-Position:

Koalitionsvertrag 2013 bleibt unter den Erwartungen

Der zwischen CDU/CSU und SPD vereinbarte Koalitionsvertrag erfüllt in den Kapiteln „Verkehr“ und „Modernes Arbeitsrecht“ die Forderungen des DSLVL nur teilweise. Unzureichend sind Vorstellungen der zukünftigen Regierungsparteien zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, zum Mindestlohn und zur gesetzlichen Regelung der Tarifeinheit. Auch wenn Mobilität und Logistik zu den Leitmärkten gezählt werden, fehlt es an den von der Bodewig-Kommission geforderten Haushaltsmitteln und an Vorstellungen für eine Reform der Mittelverwendung. Zu begrüßen sind die im Koalitionsvertrag enthaltene Weiterentwicklung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“ sowie die Maßnahmen, die dem Missbrauch von Werkverträgen begegnen sollen.

Am 27. November 2013 haben CDU/CSU und SPD ihren Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“ beschlossen (Anlage). Aus dem 185 Seiten umfassenden Vertrag werden im Folgenden die Kapitel „In Deutschlands Zukunft investieren: Infrastruktur – Verkehr“ und „Gute Arbeit – Modernes Arbeitsrecht“ näher beleuchtet sowie die umwelt- und energiepolitischen Aspekte bewertet.

„In Deutschlands Zukunft investieren: Infrastruktur – Verkehr“

Bereits in der Präambel des Vertrags wird das Ziel „Standortvorteil Infrastruktur mit mehr Investitionen stärken“ formuliert. Diesem Ziel sollen „die Ausweitung der Lkw-Maut sowie eine europarechtskonforme Pkw-Maut“ dienen. Mittels Pkw-Maut sollen lediglich Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw an der Finanzierung zusätzlicher Ausgaben für das Autobahnnetz beteiligt werden, ohne im Inland zugelassene Fahrzeuge höher als heute zu belasten (Seite 9). Die Politik hat damit die Chance verpasst, sämtliche Infrastrukturnutzer in die direkte Finanzierung der Verkehrswege einzubeziehen. Dies ist besonders bedauerlich vor dem Hintergrund, dass das Bewusstsein für die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur bei Wirtschaft und Bevölkerung noch nie so ausgeprägt war wie heute. Ob die unterschiedliche Behandlung von Gebietsfremden und Inländern tatsächlich EU-rechtskonform gestaltet werden kann, darf allerdings bezweifelt werden.

Im Kapitel „Wachstum, Innovation und Wohlstand“ werden „Mobilität und Logistik mit ihren breiten Wertschöpfungsketten“ zu den Leitmärkten gezählt (Seite 19). Daneben führen die Koalitionsparteien die Maritime Wirtschaft als „Schlüsselindustrie“ auf, die es zu stärken gilt, um „Deutschland weiter zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen und die Nationalen Maritimen Konferenzen fortzuführen“ (Seite 20).

Die Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung neben der Erhöhung von Haushaltsmitteln wird als wichtige Maßnahme im Kapitel „Verkehr“ (Seiten 39 bis 47) zur Frage der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung dargestellt. Erst in der Schlussphase der Koalitionsverhandlungen wurden die Einführung einer Pkw-Maut, die Ausweitung der bestehenden Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen sowie die Berücksichtigung externer Kosten bei der Umsetzung neuer Mauthöhesätze beschlossen.

Es wurde aber darauf verzichtet, konkrete haushalterische Maßnahmen zur überjährigen Verwendung der generierten Mehreinnahmen zu beschreiben. So wurden die von der Bodewig-Kommission vorgeschlagenen verkehrsträgerbezogenen Infrastrukturfinanzierungsfonds, die der Deutsche Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLVL) ausdrücklich unterstützt hat, noch in den letzten Verhandlungstagen von den Haushältern gestrichen. Bereits zuvor entfiel die aufgeführte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Erhalt von Bundesfernstraßen. Insgesamt sind die von der Bodewig-Kommission genannten effizienzsteigernden Maßnahmen im Koalitionsvertrag kaum wiederzufinden. Damit wurde eine für den DSLVL wesentliche Rahmenbedingung, eine konsistente Finanzierung mit mehr Kosteneffizienz und Leistungstransparenz zu entwerfen, nicht erfüllt.

Die vereinbarte Erhöhung der Haushaltsmittel ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, bleibt aber mit insgesamt nur fünf Milliarden Euro über die nächsten vier Jahre deutlich unter dem bereits von der Daehre-Kommission festgestellten Finanzierungsdefizit von jährlich mehr als 7,2 Milliarden Euro für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Sie entspricht auch nicht den Wahlprogrammen von CDU/CSU und SPD; erneut konnten sich die Fachpolitiker gegenüber den Haushaltspolitikern nicht durchsetzen.

Positiv zu bewerten sind hingegen folgende vereinbarte Ziele:

- Weiterentwicklung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“
- Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzpts und Beseitigung von Engpässen bei der land- und seeseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen mit internationaler Bedeutung
- Schaffung einer eigenen günstigsten Mautklasse für EURO VI-Fahrzeuge
- Erstellung einer netzorientierten Bundesverkehrswegeplanung
- Erstellung eines Verkehrsinfrastrukturberichts
- Reform der Auftragsverwaltung Straße
- Verkürzung der Bauzeiten durch Fortschreibung eines mit den Ländern verbindlich festgelegten effizienten Baustellenmanagements
- Berücksichtigung weiterer Parameter neben der Tonnage für die Prioritäteneinstufung bei den Bundeswasserstraßen
- Ablehnung genereller Betriebsbeschränkungen von Flughäfen mit einem Nachtflugverbot
- Förderung der für das Schienengüterverkehrsnetz relevanten Infrastruktur nicht bundeseigener Bahnen und Sicherstellung, dass alle Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in die Infrastruktur zurückfließen.

Insgesamt fällt das Kapitel „Verkehr“ im aktuellen Koalitionsvertrag vor dem Hintergrund der politischen Forderungen des DSLVL dennoch eher unbefriedigend aus. Von Innovation zeugt dieses Kapitel nicht. An Expertisen, Analysen und detaillierten Verbesserungsvorschlägen der Wirtschaft dazu hat es im Vorfeld nicht gemangelt.

Umwelt und Energie

Umwelt- und energiepolitische Themen werden in verschiedenen Kapiteln des Koalitionsvertrags abgehandelt. Dabei bleiben die Aussagen beispielsweise zur Luftqualität (Seite 121) oder zu alternativen Antrieben und Kraftstoffen (Seite 44) insgesamt vage. Beim Thema Lärmbelastung (Seiten 41 und 42) hingegen wird man – wenn auch nur um Nuancen – konkreter. Lärm soll reduziert werden, insbesondere die Schiene steht dabei im Fokus; aber auch im Luftverkehr sollen Lärm- und Schadstoffminderungsziele erreicht werden. Dies will man über nicht näher definierte „technische Innovationen“ absichern, auch diese Maßnahmen werden lediglich angerissen. Lediglich beim Gewässerschutz (Seite 120) ist der weitere Weg konkreter. „Die bundeseinheitliche Regelung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen soll zügig umgesetzt werden“, das heißt die „Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ (AwSV) geht dann wohl demnächst ins Bundesratsverfahren.

Selbstverständlich sind auch Themen wie Energieeffizienz und Nachhaltigkeit – sowohl allein als auch in Kombination – Bestandteil des Papiers. Welche Konsequenzen sich hieraus ergeben, bleibt weitgehend offen. Im Rahmen der Fortsetzung des „Aktionsplans Güterverkehr und Logistik“ (Seite 46), soll „eine Strategie zum sauberen und energieeffizienten Gütertransport“ (weiter-)entwickelt werden. Auch das ist wenig konkret. Klar ist nur, dass in allen Bereichen „effizienter und nachhaltiger“ gewirtschaftet werden soll.

Es bleibt festzustellen, dass alle Themen – sowohl die des klassischen Umweltschutzes als auch Aspekte wie Nachhaltigkeit und Energiewende – Teil der Koalitionsvereinbarung sind, ohne dass konkrete Folgen erkennbar werden. Die zukünftige Koalition hat sich jeglichen Handlungsspielraum offengehalten.

„Gute Arbeit – Modernes Arbeitsrecht“

Gemäß Koalitionsvertrag soll zum 1. Januar 2015 ein flächendeckender gesetzlicher Mindestlohn von 8,50 Euro brutto je Zeitstunde für das ganze Bundesgebiet eingeführt werden (Seiten 67 und 68). Branchenspezifische Besonderheiten und regionale Unterschiede sollen in einer Übergangsregelung für maximal zwei Jahre gewährt werden. Diese können demzufolge nach dem 31. Dezember 2016 nicht mehr berücksichtigt werden.

Auch wenn die Speditions- und Logistikbranche keine Niedriglohnbranche ist und die Tariflöhne in der Regel hier über 8,50 Euro brutto liegen, hat sich der DSLV gegen einen Eingriff der Politik in die Lohnfindung ausgesprochen und unterstützt statt dessen die Tarifautonomie als wichtige Grundlage der sozialen Marktwirtschaft.

Ferner bestimmt der Koalitionsvertrag, dass missbräuchliche Vertragskonstruktionen bei Werkverträgen zu Lasten von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern verhindert werden sollen (Seite 69). Dafür ist es nach den Vorstellungen der zukünftigen Regierungsparteien erforderlich, die Prüftätigkeit der zuständigen Behörden auszuweiten und effektiver zu gestalten sowie die Informations- und Unterrichtsrechte des Betriebsrats zu konkretisieren und verdeckte Arbeitnehmerüberlassung zu sanktionieren. Der Inhalt des Koalitionsvertrags entspricht in diesem Punkt im Wesentlichen den Forderungen des DSLV und des ihm angeschlossenen Arbeitgeberverbands Spedition und Logistik Deutschland e. V. (ASL). Insbesondere sollen die Mitbestimmungsrechte der Betriebsräte bei der Vergabe von Aufträgen an Geschäftspartner durch Werkverträge nicht ausgeweitet werden.

CDU/CSU und SPD haben die sich aus der Tarifpluralität ergebenden Probleme erkannt. Aus dem Koalitionsvertrag ergibt sich insofern Bedarf zur gesetzlichen Regelung der Tarifeinheit nach dem betriebsbezogenen Mehrheitsprinzip unter Einbindung der Spitzenorganisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Es ist richtig, dass die zukünftigen Regierungsparteien die Tarifeinheit gesetzlich regeln wollen (Seite 70). Es ist aber nicht richtig, eine Bewertung nach dem Mehrheitsprinzip vorzunehmen, da dieser Grundsatz nicht die Konkurrenzsituation zwischen großen Branchengewerkschaften (beispielsweise ver.di und IG Metall) berücksichtigt. Vielmehr sollte diejenige Gewerkschaft tarifpolitisch für ein Unternehmen zuständig sein, die dem Betrieb aufgrund des wirtschaftlichen Schwerpunkts fachlich und sachlich am Nächsten steht.

Insgesamt enthalten die Koalitionsvereinbarungen zum Arbeitsrecht mehr belastende als entlastende Elemente. Welche Auswirkungen für die Praxis hiermit verbunden sind, hängt letztlich von der konkreten Umsetzung der Vorschläge ab.