

DSLIV-Pressekonferenz

28. Juni 2012

(Hotel Pullman Berlin Schweizerhof)

Pressestatement von DSLIV-Präsident Mathias Krage

(Es gilt das gesprochene Wort!)

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen zur diesjährigen Pressekonferenz des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes im Vorfeld unseres Unternehmertages, der heute ab 16.00 Uhr hier in Berlin beginnt. Zuvor möchte ich Ihnen noch einige Informationen über die derzeitige wirtschaftliche Lage der deutschen Speditions- und Logistikwirtschaft geben.

Die Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen ist im Wesentlichen eine abgeleitete Nachfrage aus dem Wachstum von Industrie und Handel. Deshalb hängen Auf und Ab in unserer Branche ganz besonders von der Entwicklung des deutschen und mehr noch der internationalen Märkte ab. Was wir zurzeit erleben, sind zum einen Verunsicherung, die ihre Ursache in den ungelösten Fragen betreffend der Zukunft des Euroraumes hat, und zum anderen Hoffnung gepaart mit Optimismus.

Als Logistikdienstleister können wir mit dem vergangenen Jahr sehr zufrieden sein. Danach haben deutsche Spediteure mit insgesamt 516.000 Beschäftigten einen Umsatz von etwa 78 Milliarden Euro erwirtschaftet, und damit das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 überholt. Nimmt man das Ergebnis der gesamten Logistikbranche, also einschließlich der Werkverkehre und der eigenen Logistikleistungen von Industrie und Handel hinzu, dann reden wir sogar von einem Umsatz von 220 Milliarden Euro und 2,8 Millionen Beschäftigten.

Doch wie geht es weiter?

Sicherlich erweist es sich als Glücksfall, dass der deutsche Wirtschaftsmotor in Europa noch am zuverlässigsten läuft, auch wenn die Prognosen für das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts in 2012 nach bemerkenswerten 3,0 Prozent im letzten Jahr nun zwischen 0,5 und 1,3 Prozent liegen. Eine gute Beschäftigungslage mit historisch niedrigen Arbeitslosenzahlen und für die Arbeitnehmer zufriedenstellenden Lohn- und Gehaltsabschlüssen sichern eine stabile Binnennachfrage. Auch in der Außenwirtschaft stehen die Zeichen im Großen und Ganzen noch auf Wachstum. Im letzten Jahr hat die deutsche Exportwirtschaft mit einem Wachstum von über 11 Prozent die Billionengrenze durchbrochen.

Von Januar bis April sind die deutschen Ausfuhren nach Angaben von Destatis um 5,2 Prozent gewachsen und die Einfuhren um 3,3 Prozent. Diese Durchschnitte kaschieren jedoch, dass die Exporte in südeuropäische Länder wie Italien, Spanien, Portugal und Griechenland negativ waren. Mit teilweise zweistelligen Zuwachsraten legten hingegen die Exporte in die USA, nach Russland, Japan, Südkorea und Brasilien zu, woraus sich eindeutig positive konjunkturelle Impulse entwickelt haben.

Dies zeigt die Konjunkturstatistik des statistischen Bundesamtes, die aktuell für das erste Quartal 2012 veröffentlicht wurde, auch für die Speditionswirtschaft. Danach veränderte sich der Umsatz gegenüber dem 4. Quartal 2011 um +1,7 Prozent und gegenüber dem Vorjahresquartal sogar um +2,7 Prozent. Also eine deutliche Belebung der deutschen Logistikkonjunktur im Frühjahr 2012.

Die positive Entwicklung des Handels mit Drittstaaten ist im Moment die wesentliche Stütze der deutschen Wirtschaft und damit auch der Speditions- und Logistikbranche. Das allein reicht natürlich nicht aus für ein dauerhaft stabiles Wirtschaftswachstum. Vielmehr wird deutlich, wie dringend wir eine nachhaltige Lösung der EU-Staatsschuldenkrise benötigen. Und entsprechend verhalten sind die Prognosen für das laufende Jahr.

So ging die Stimmung in Teilen der Branche trotz einer guten Auftragslage im ersten Quartal 2012 erheblich in den Keller. Schuld daran war die Ertragslage, die vor allem von den Transportunternehmen als unzureichend eingestuft wurde. Offensichtlich ist nur wenigen Transporteuren gelungen, trotz zunehmender Mengen auch ihre Erträge zu steigern. Als Grund wird das hohe Niveau der Treibstoff- und Energiekosten genannt. Positiver war und ist die Einschätzung bei den Speditions- und Logistikunternehmen. Hier hat die Zahl der Optimisten für die nächsten sechs Monate abgenommen, doch etwa 60 Prozent rechnen noch mit stabilen Preisen und Umsätzen.

Keinen wirklichen Knacks erleidet unser Selbstbewusstsein aufgrund der Einstufung Deutschlands auf Platz vier in der Weltbank-Rangliste der Top-Logistikstandorte. Die im Mai neu veröffentlichte Studie gibt überhaupt keinen Anlass, an der Weltklasse unseres Logistikstandortes zu zweifeln. Natürlich waren wir sehr stolz, Logistikweltmeister zu sein. Doch unter insgesamt 155 untersuchten Staaten haben wir erneut eine Spitzenposition erreicht. In Europa liegen wir hinter Finnland an zweiter Stelle und sind somit Vize-Europameister in Sachen Logistik. Und in der Bewertung des Faktors Infrastruktur liegt Deutschland nach wie vor auf Platz Eins.

Klar ist auf jeden Fall, dass wir uns nicht auf den Lorbeeren vergangener Zeiten ausruhen dürfen. Dies gilt auch und besonders für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. Unser Ziel muss weiterhin sein, alle verfügbaren Mittel in den Erhalt von Straßen, Schienen und Wasserstraßen zu stecken. Der Bundesverkehrsminister hat erkannt, dass die gegenwärtig im Investitionsrahmenplan festgeschriebenen 10 Milliarden Euro pro Jahr nicht ausreichen sondern drei bis vier Milliarden zusätzlich benötigt werden. Dies ist ein erster Schritt.

Ein weiterer ist, dass das BMVBS nun eine öffentliche Diskussion über die Konzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015 und die darin enthaltenen Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen angekündigt hat. Der DSLV begrüßt diese Nachricht über eine breitere Beteiligung der Öffentlichkeit und der Verbände sehr. Insbesondere vor dem Hintergrund der eher verschlossenen Diskussion um die Wegekostenrechnung in der Vergangenheit.

Wie überhaupt das Thema Bürgerbeteiligung einen immer breiteren Raum einnimmt. Wir als Branchenverbände dürfen nicht mehr nur auf unsere ureigenen Interessen, sondern auch auf die Belange der Gesamtgesellschaft schauen. Ein Beispiel ist die Debatte um den Verkehrslärm. Die Spedition nimmt die Sorgen um dessen gesundheitsschädliche Auswirkungen sehr ernst. Und gerade Güterverkehr zu Lande, zu Wasser und besonders in der Luft ist mit Lärm verbunden.

Wir fordern, Lärm wo er unnötig ist zu vermeiden. Nur müssen wir uns in Deutschland auch der Diskussion stellen, welcher Lärm unumgänglich ist, um das erreichte wirtschaftliche Niveau und unseren Wohlstand sicher zu stellen. Wir sind schließlich – Gott sei Dank möchte ich hinzufügen – immer noch ein industrieller Produktionsstandort. Der Logistikstandort Deutschland kann sicher an den meisten Flughäfen auf einen durchgängigen Nachtflugbetrieb verzichten. Aber an einigen Standorten sollte dies weiter möglich sein, wie etwa in Köln/Bonn, Halle/Leipzig und in Frankfurt zumindest in den Nachtrandstunden. Als global vernetzter Wirtschaftsstandort können wir es uns nicht leisten, im Luftfrachtbereich nachts komplett von der Bildfläche zu verschwinden.

Ebenso wenig kann es sich ein modernes Industrieland erlauben, auf eine innovative Technik wie den Lang-Lkw zu verzichten. Mit Schaudern müssen wir erleben, wie ein ökologisch und ökonomisch sinnvolles Konzept von Anfang an mit unsachgemäßer Polemik und falschen Argumenten bekämpft wird und zum Objekt oppositionspolitischen Taktierens verkommt. Jüngstes Beispiel ist die Entscheidung der neu gewählten Landesregierung in Schleswig-Holstein, aus dem Feldversuch mit dem Lang-Lkw auszusteigen. Uns ist nicht bekannt, dass sich die dortigen Verkehrspolitiker im Vorfeld mit den beteiligten Verbänden zu einem objektiven Erfahrungsaustausch getroffen hätten. Statt Aufklärung bei verunsicherten Bürgern zu betreiben, setzt man lieber auf einseitige Profilierung und das Schüren diffuser Ängste. Dies mag kurzfristigen politischen Erfolg beschern, schadet jedoch langfristig der Glaubwürdigkeit.

Dabei könnte sich gerade Schleswig-Holstein bei seinen skandinavischen Nachbarn ein Bild vom Einsatz längerer Fahrzeuge im Straßenalltag machen. Diese weisen sogar noch höhere zulässige Gesamtgewichte auf als in Deutschland und integrieren sich dennoch problemlos in den Verkehr. Zudem werden in einem Verweigerer Land wie Nordrhein Westfalen jährlich über 20.000 Genehmigungen für den Großraum- und Schwerverkehr erteilt. In diesem Zusammenhang genießt die Initiative von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas unsere volle Unterstützung, der sich um die Zulassung von Lang-Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen denjenigen Ländern bemüht, die diese auch im nationalen Verkehr erlauben.

Deutschland in der Mitte Europas ist keine Insel der Glückseligen, sondern steht im globalen Wettbewerb. Darum geben wir uns sehr viel Mühe, den Logistikstandort Deutschland weltweit zu vermarkten. Der Ende des Jahres 2010 in Kooperation mit dem Bundesverkehrsministerium gegründete Verein zur Förderung des Logistikstandortes Deutschland firmiert inzwischen sehr erfolgreich unter der Marke „Logistics Alliance Germany“. Der Verein bringt seine inzwischen 25 Mitglieder auf internationalen Messen und Delegationsreisen in Kontakt mit den wichtigsten Verkehrs- und Logistikmärkten weltweit. Zielländer sind Staaten, wie China, Indien, Brasilien, Argentinien, die USA und derzeit besonders die Türkei. Was sehr gut funktioniert, ist das Sichtbarmachen der deutschen Community auf Messen für die ausländischen Teilnehmer. Wir erfahren dabei große Unterstützung durch das Bundesverkehrsministerium und insbesondere durch dessen Staatssekretär und Logistikbeauftragten der Bundesregierung Dr. Andreas Scheuer, der eine bemerkenswerte Arbeit leistet.

Im Wettbewerb gewinnt man nicht nur durch eine gute Verkehrsinfrastruktur, sondern ebenso durch qualifizierte und gut ausgebildete Mitarbeiter. Das Thema Fachkräftemangel hat inzwischen auch die Spedition erreicht, und dies nicht nur bei den Berufskraftfahrern. Eine aktuelle Umfrage des ZEW-Transportmarktbarometers belegt, dass bei über einem Drittel der Transportunternehmen der Mangel an Kraftfahrern schon heute eine Rolle spielt. Weitere 38 Prozent rechnen damit, dass sie ihn in diesem Jahr noch spüren werden. Etwa in Form steigender Transportpreise und Engpässe beim Lkw-Laderaum. Erfreulich ist, dass die Gesamtzahl der Ausbildungsverhältnisse bei den Berufskraftfahrern in 2011 um fast 20 Prozent auf über 6.300 angestiegen ist. Weniger erfreulich ist, dass sich jedes Jahr etwa 20.000 Kraftfahrer in den Ruhestand verabschieden. Hierauf muss die Branche reagieren, und sie tut dies bereits. Ausbildung ist eine Sache. Wir werden uns alle jedoch auch Gedanken um eine attraktivere Gestaltung der Arbeitsplätze von Berufskraftfahrern machen müssen.

Im Bereich der Kaufleute sind die personellen Engpässe noch nicht ganz so eklatant. Hier bestehen derzeit knapp 14.000 Ausbildungsverhältnisse, wovon fast 6.000 neu abgeschlossen wurden. Dies waren 14,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Dennoch haben wir bei den Kaufleuten das Problem, dass diese aufgrund ihrer guten und breit gefächerten Ausbildung in den Speditionsbetrieben auch gerne von anderen Wirtschaftszweigen abgeworben werden.

In Sachen Image haben wir Ihnen im November vergangenen Jahres auf dem Unternehmertag in Dresden einen professionell gedrehten Werbefilm über die Berufswelt Spedition und Logistik vorgestellt. Dieser wurde zwischenzeitlich auch über unsere Website und YouTube verbreitet und kann und soll von jedermann für die eigene Nachwuchswerbung verwendet werden. Dass uns die Förderung des Nachwuchses am Herzen liegt, können Sie im Übrigen morgen bei der Vergabe des Nachwuchspreises Spedition und Logistik im Beisein von Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer auf dem Unternehmerforum 1 unseres Unternehmertages erleben. Ich lade Sie alle herzlich dazu ein.

Anschließend wird uns Herr Dr. Ramsauer eine Zwischenbilanz des „Aktionsplans Güterverkehr und Logistik“ vorstellen. Dies ist natürlich von zentralem verkehrspolitischen Interesse für den DSLV, denn aus diesem Maßnahmenplan sind bereits viele sinnvolle Initiativen erwachsen. Wir sehen ihn darüber hinaus mittlerweile als das zentrale Programm an, um den Verkehrs- und Logistikstandort Deutschland weiter zu entwickeln. Darüber hinaus ist der Plan auf einen engen Dialog mit den beteiligten Verbänden angelegt, was uns die Möglichkeit gibt, unsere Vorstellungen und Meinungen direkt einzubringen.

Dabei werden durchaus kritische Punkte aufgegriffen, wie die Optimierung der Abläufe an den Verladerampen. Im Rahmen des Netzwerks Güterverkehr und Logistik haben hierzu bereits Tagungen und Gespräche stattgefunden. Ein erster Teilbericht wird demnächst fertig sein und die Verbände sollen Fragebögen an ihre Mitglieder verteilen. Sicherlich helfen uns diese ganzen Analysen weiter. Ob sich deshalb an den teilweise unhaltbaren Zuständen in der Praxis etwas ändern wird, bleibt abzuwarten. Dies würde nämlich die Bereitschaft seitens der Beteiligten voraussetzen, etwas ändern zu wollen. Darauf dürfen wir gespannt sein, denn dazu gehört mehr, als die Schuld alleine bei den sogenannten „Rampenkönigen“ zu suchen. Für eine Änderung der Zustände ist es jedenfalls höchste Zeit, sonst werden wir bald keine Fahrer mehr finden, die bereit sind, sich den oft herabwürdigenden Zuständen vor Ort auszusetzen.

Ein weiteres Beispiel für den im Prinzip engen Austausch mit dem Ministerium sind die Gespräche rund um die Mautharmonisierungsprogramme „De Minimis“ sowie „Aus- und Weiterbildung“. Nachdem das BMVBS, das Bundesamt für Güterverkehr und die Verbände das anfänglich stockende bürokratische Verfahren ans Laufen gebracht haben, ergeben sich nun Probleme bei der Auszahlung der Mittel. Für die Förderperiode 2012 sind beim Bundesamt für Güterverkehr mehr als 54.000 Anträge auf Förderung eingereicht worden. Das ist zunächst ein großer Erfolg. Das Jahr ist nun schon fast zur Hälfte verstrichen, doch lediglich 15 Prozent der Antragsteller haben einen Zuwendungsbescheid und dadurch Planungssicherheit erhalten. Ein Großteil der Gelder für das laufende Haushaltsjahr ist indes schon für Anträge aus 2011 reserviert. Es ist mehr als absehbar, dass am Ende dieses Jahres zehntausende Anträge ohne Zuwendungsbescheid bleiben.

Der DSLV sieht den Zeitpunkt gekommen, diejenigen Gelder, die zu Beginn der Förderprogramme im Topf verblieben sind, im Rahmen der Mittelbewirtschaftung zusätzlich zu mobilisieren und auszuzahlen. Dazu möchte ich festhalten, dass wir hier nicht um Almosen betteln, sondern einen Anspruch auf Gelder erheben, die uns als Kompensation für geleistete Mautzahlungen bereits vor der Einführung der Lkw-Maut versprochen wurden.

Wir könnten die Liste, der Punkte, die unseren Verband derzeit auf Trab halten noch weiter fortsetzen, etwa um die schleppende Umsetzung des neuen Luftsicherheitsgesetzes oder unseren aktuellen Kampf gegen einen bürokratischen Schildbürgerstreich namens „Gelangensbestätigung“. Doch möchte ich angesichts der kurzen Dauer unserer Pressekonferenz Ihren weiterführenden Fragen nicht im Wege stehen.

Vielen Dank!