

ANFRAGE

des Abgeordneten Josef A. Riemer
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Logistik-Performance-Index 2014

Die Weltbank hatte im August Deutschland in einem Vergleich von 160 Ländern erneut zum Logistik-Weltmeister gekürt, gefolgt von den Niederlanden, Belgien, Großbritannien und Singapur. Der aktuelle Weltbank Logistik-Performance-Index (LPI) 2014 (<http://lpi.worldbank.org>) vergleicht Länder in ihrer Logistikperformance. Österreich verschlechterte sich in dieser Studie seit 2007 massiv vom 5. auf den 22. Platz. Der internationale LPI analysiert die Logistikperformance der Länder auf Grundlage der jüngsten theoretischen und empirischen Forschung und der praktischen Erfahrung der Logistik-Profis im internationalen Speditionsgewerbe.

Die Komponenten des Indexes sind

- Die Effizienz der Zollabfertigung und der Grenzverwaltung
- Die Qualität des Handels und der Verkehrsinfrastruktur
- Die Leichtigkeit der Vermittlung preisgünstiger Transporte
- Die Kompetenz und die Qualität der Logistikdienstleistungen
- Die Fähigkeit zur Verfolgung und Spurensendungen
- Die Häufigkeit, mit der Sendungen Empfänger innerhalb geplanter oder erwarteter Lieferzeiten erreichen

Für den Präsidenten des österreichischen Zentralverbandes Spedition & Logistik, Wolfram Senger-Weiss, ist dieses Ergebnis alarmierend: *„Es ist Feuer am Dach des Logistikstandorts Österreich, dem Netz unseres heimischen Wirtschaftsstandortes.“* Für Senger-Weiss gilt es vordringlich, neben vielen langfristigen Aktivitäten, zwei Schwerpunkte zu setzen: *„Erstens einen Logistikbeauftragten im Verkehrsministerium zu ernennen und diesen mit den notwendigen Kompetenzen auszustatten. Zweitens den soeben vom Verkehrsministerium gestarteten Güterverkehrsplan auf die Bedürfnisse der Logistikbranche abzustimmen und diese dann auch umzusetzen. Versäumt man das, wird man statt Arbeitsplätzen und Wertschöpfung für die heimische Wirtschaft nur noch Transit ernten, der durch die erfolgreicheren Logistikkachbarländer erzeugt werden wird.“*

In Österreich sei eine Reihe von Gründen für die Verschlechterung des Logistikstandortes verantwortlich, so der Geschäftsführer des ZV Spedition & Logistik Oliver Wagner: *„Angefangen bei zoll- und steuerrechtlichen Wettbewerbsnachteilen, über die sehr hohe LKW-Maut, den ausufernden Fahrverboten, bis hin zu wenig attraktiven Gestaltung von Multimodalität, also der Verbindung unterschiedlicher Verkehrsträger beim Transport, gibt es genügend längst bekannte Gründe warum wir als Standort an Boden verlieren.“* Darüber hinaus fehle auch ein klares Kommitment, wie der Logistikstandort Österreich zukünftig positioniert sein soll. *„Ein Logistikbeauftragter könnte die Summe der einzelnen Teile dementsprechend bündeln.“*

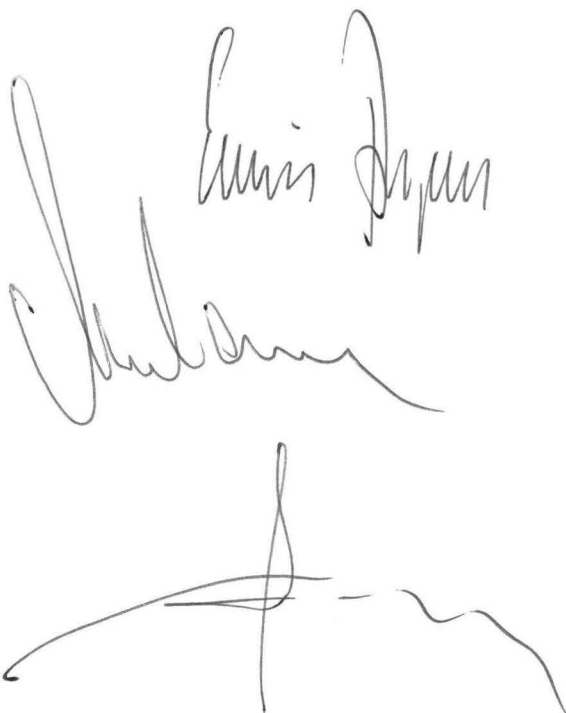
Bemerkenswert ist für Senger-Weiss auch, dass gerade Deutschland, der wichtigste Handelspartner Österreichs, den Platz 1 des Weltbank Logistik-Performance-Index 2014 belegt. *„Die deutsche Bundesregierung hat in ihrem aktuellen Regierungsprogramm der Logistik hohe Aufmerksamkeit gewidmet und die Förderung der Marke "logistics made in germany" explizit festgeschrieben. In Österreich wurde diese, von*

uns gestellte Forderung eines Logistikkapitels im Regierungsprogramm, abgelehnt. Wir geben die Hoffnung aber nicht auf, dass die Politik aus negativen Studienergebnissen wie dem der Weltbank doch noch lernt“.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Welche Maßnahmen werden seitens Ihres Ministeriums unternommen, um in Österreich die Effizienz der Zollabfertigung und der Grenzverwaltung zu verbessern?
2. Inwieweit gibt es eine Zusammenarbeit des Verkehrsministeriums mit anderen Ministerien, um die Effizienz der Zollabfertigung und der Grenzverwaltung zu verbessern?
3. Was wird unternommen, um die Qualität des Handels und der Verkehrsinfrastruktur zu verbessern?
4. Wie wird die Leichtigkeit der Vermittlung preisgünstiger Transporte gefördert?
5. Welche Vorschläge gibt es zur Verbesserung der Kompetenz und der Qualität der Logistikdienstleistungen?
6. Wie wird die Fähigkeit zur Verfolgung und Spurensendungen verbessert?
7. Wie wird die Häufigkeit, mit der Sendungen Empfängern innerhalb geplanter oder erwarteter Lieferzeiten erreichen, erhöht?
8. Warum wird vom Verkehrsministerium kein Logistikbeauftragter eingesetzt, der mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet ist?
9. Was wird gegen die zoll- und steuerrechtlichen Wettbewerbsnachteile, über die sehr hohe LKW-Maut, den ausufernden Fahrverboten, bis hin zu wenig attraktiven Gestaltung von Multimodalität beim Transport unternommen?





HK
18/9