

Vorlage für die Klausursitzungen des Geschäftsführenden Vorstandes,
des Fraktionsvorstandes und der Fraktion vom 04. bis 06. September 2024

20/298

Nur zur internen Verwendung!

Entwurf

**Positionspapier der SPD-Bundestagsfraktion
„Liefern! Arbeitsbedingungen verbessern,
Infrastruktur garantieren,
Transformation gestalten“**

Liefern! Arbeitsbedingungen verbessern, Infrastruktur garantieren, Transformation gestalten

Auf einen Blick:

- Uns als SPD-Bundestagsfraktion ist wichtig, alle Herausforderungen der Logistik gleichermaßen im Blick zu haben: gute Arbeitsbedingungen, eine funktionierende Infrastruktur und eine gelungene Transformation.
- Für den **Schienengüterverkehr** fordern wir, dass der Kapazitätsausbau und die umfassende Sanierung der Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke konsequent durchgeführt werden, um Störungen und Verspätungen zu minimieren. Für die Zukunft braucht es eine Reform der Finanzierung unserer Schieneninfrastruktur: Wir betrachten eine Fondslösung als zielführende Option. Außerdem muss kurzfristig die Trassenpreisförderung auskömmlich fortgesetzt werden, langfristig muss das Trassenpreissystem umfassend reformiert werden.
- Im **Güterverkehr auf der Straße** fehlen qualifizierte Berufskraftfahrer:innen. Die Arbeitsanreize sind gering, weil ein bundeseinheitlicher Tarifvertrag fehlt. Das wollen wir ändern, indem wir die Kontrollen zum Beispiel zu Ruhezeiten, Mindestlohn und Kabotage verbessern.
- Unsere **Häfen** sind ein Flaschenhals für unseren Export. Fallen sie aus, steht die Wirtschaft still. Unsere künstlichen Wasserstraßen, Schleusen, Wehre und Kanäle sind dringend sanierungsbedürftig. Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur müssen schneller und nachhaltiger kommen. Häfen werden in Zukunft auch als bedeutsame Energiedrehkreuze fungieren, etwa über Offshore-Windanlagen und beim Aufbau einer LNG- und Wasserstoffinfrastruktur.
- Der **Frachtflugverkehr** sichert die schnelle Erreichbarkeit Deutschlands auf dem Luftweg und ist damit essenzieller Bestandteil wichtiger Lieferketten. Hier drängen wir auf den Ausbau von Verkehrswegen zwischen Bahn und Flugzeug. An den Frachtdrehkreuzen plädieren wir auf Ausweitungen des Nachtflugverbots zu verzichten. Die schwere körperliche Arbeit in der Frachtabfertigung verdient eine flächendeckende Anwendung des Tarifvertrags.

Eine starke Logistikbranche ist eine elementare Voraussetzung für den Erfolg der gesamten Wirtschaft und Industrie. Unternehmen aller Größen und Branchen sind auf eine reibungslose und effiziente Logistikkette angewiesen, um wettbewerbsfähig zu bleiben und ihre Produkte zeitnah an Unternehmen und einzelne Kund:innen zu liefern. Auch wenn nicht immer auf den ersten Blick offensichtlich, sind funktionierende Liefer- und Logistikketten zentraler Bestandteil dafür, dass im Alltag alles so verfügbar ist, wie wir es gewohnt sind. Ob beim Lebensmitteleinkauf oder auch zu Hause, wenn es kalt ist und wir heizen, die Güter und Ressourcen, die dazu benötigt werden, müssen ihren Weg zu den Endverbraucher:innen finden.

Unternehmen stehen angesichts der Transformation der Wirtschaft vor großen Herausforderungen: ob als Arbeitgeber oder als Nutzer:innen von Infrastruktur. Der Güterverkehr im Besonderen muss einen großen Teil dazu beitragen, die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu senken und so einen großen Schritt Richtung Klimaneutralität zu machen. Ob Verkehrsverlagerung oder Elektrifizierung – in allen Bereichen müssen wir besser werden, um im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel die Branche resilient und auch zukünftig wettbewerbsfähig aufzustellen! Sozialen und nachhaltigen Fortschritt in Einklang zu bringen, ist unerlässlich für den sozialen Zusammenhalt und eine zukunftsorientierte Politik für die Bürger:innen und Unternehmen in Deutschland.

Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg ist eine intakte Infrastruktur. Über die letzten Jahrzehnte wurde diese über alle Verkehrsträger hinweg nicht ausreichend in Stand gehalten. Infrastrukturengpässe werden nur langsam beseitigt. Das müssen wir ändern! Straßen, Schienen und Wasserstraßen sind die Lebensadern des wirtschaftlichen Wachstums.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist auch mitentscheidend für das Gelingen der Energiewende, etwa um schwere Komponenten für Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien oder für den Netzausbau zu transportieren. Die bedarfsgerechte Abwicklung dieser Verkehre muss jederzeit gewährleistet sein und der genehmigungsrechtliche Rahmen für solche Transporte muss in Zusammenarbeit mit den Ländern grundlegend vereinfacht werden.

Neben Transformation, Klimaschutz, Infrastrukturplanung und -finanzierung ist uns als SPD-Bundestagsfraktion klar, dass es gute Arbeitsbedingungen und hohe soziale Standards auch in der Logistikbranche geben muss. Wir setzen uns dafür ein, dass die Fachkräfte, die wir in allen Bereichen brauchen, unter fairen Bedingungen arbeiten. Auch der Fachkräftegewinn muss im Verkehrssektor noch stärker in den Fokus rücken.

Schienenengüterverkehr

Für das Gelingen der ökologisch-industriellen Transformation soll der Marktanteil des Schienenengüterverkehrs (SGV) bis 2030 auf 25 Prozent gesteigert werden. Wir fordern deshalb eine umfassende Verbesserung der Infrastruktur, gute Arbeitsbedingungen im Wettbewerb um die benötigten Fachkräfte und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Das aktuelle Schienennetz ist nicht ausreichend, um die wachsende Nachfrage zu bewältigen. Mit einer Streckenlänge von rund 38.400 km und einem täglichen Verkehrsaufkommen von 51.000 Zügen ist das Netz stark belastet. Bis 2030 wird ein Anstieg auf 59.000 Züge erwartet.

- Wir fordern, dass der Kapazitätsausbau und die umfassende Generalsanierung der Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke konsequent durchgeführt werden, um Störungen und Verspätungen zu minimieren. Für uns steht fest, dass die Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes an Fahrt aufnehmen muss. Zudem müssen die Genehmigungsprozesse für neue Infrastrukturprojekte schneller werden, wie es das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz von 2023 vorsieht.
- Die Beschleunigung von Genehmigungsprozessen kann nur dann funktionieren, wenn die Entscheidungen auf allen Ebenen schneller laufen. Dazu braucht es vor allem auch gut digital aufgestellte und personell ausgerüstete Verwaltungen vor Ort.
- Als SPD-Bundestagsfraktion wollen wir außerdem die Finanzierung der Schieneninfrastruktur langfristig grundlegend reformieren und vereinfachen, so wie es die Beschleunigungskommission Schiene 2022 in ihren Empfehlungen vorschlägt. Wir betrachten eine Fondslösung als zielführende Option, um den Erhalt und die Investitionen in die Infrastruktur mehrjährig, planungssicher und verlässlich sicherzustellen.
- Faire Arbeitsbedingungen und gut ausgebildete Mitarbeitende sind die Grundlage für effiziente und erfolgreiche Logistikunternehmen. Eine Ergänzung der Ausbildungsordnung für Speditionskaufleute mit Lehranteilen im Bereich SGV ist entscheidend, um dem Fachkräftemangel zu begegnen.

- Für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ist eine Anpassung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen notwendig. Besonders die Trassenpreiserhöhungen im nächsten Jahr werden die SGV-Unternehmen belasten und somit die Verlagerungsziele gefährden. Kurzfristig muss deshalb die Trassenpreisförderung auskömmlich fortgesetzt werden, damit der SGV wirtschaftlich attraktiver wird. Langfristig braucht es eine umfassende Reform des Trassenpreissystems, welches einen fairen Kompromiss zwischen auskömmlicher Bestandsfinanzierung der Infrastruktur sowie attraktiven Wettbewerbsbedingungen für die Logistikunternehmen schafft.
- Weiterhin muss die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) beschleunigt und europaweit koordiniert werden, um die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des SGV zu steigern. Die SPD-Bundestagsfraktion fordert ein umfassendes Förderprogramm und die Schaffung verbindlicher Rahmenbedingungen auf EU-Ebene, um die Implementierung der DAK zeitnah zu realisieren.
- Außerdem muss der Kombinierte Verkehr (KV) als wichtiger Wachstumsmarkt innerhalb des SGV stärker gefördert werden, insbesondere mit Blick auf den Ausbau der für den KV elementaren Terminalinfrastruktur.

Straßengüterverkehr

Nahezu drei Viertel aller Gütertransporte in Deutschland finden auf der Straße statt. Wir wollen diesen hohen Anteil reduzieren, gut und sinnvoll verlagern, vor allem auf die Schiene. Der überwiegende Teil der Gütertransporte wird aber weiterhin auf der Straße verbleiben, da die meisten Gütertransporte in Deutschland auf Strecken unter 300 km stattfinden. Hier hat der Lkw dauerhaft Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern. Angesichts des hohen Anteils des Straßengüterverkehrs am Gesamtgütertransport müssen wir die Dekarbonisierung der Fahrzeuge beschleunigt voranbringen.

Die Transport- und Logistikbranche trifft der Fachkräftemangel massiv. Es fehlen qualifizierte Berufskraftfahrer:innen. Ursachen hierfür sind vielfältig. Wir müssen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen, Aus- und Weiterbildungsfragen, Kontrollmöglichkeiten, Digitalisierungsfolgen, bürokratische Hemmnisse und auch Zuwanderungsbedingungen für das Berufsfeld weiterentwickeln.

Unternehmen und Fahrer:innen schildern uns die Belastungen im Straßengütertransport: Stress und Zeitdruck, Müdigkeit am Steuer, fehlendes Familienleben, fehlende Wertschätzung, die Lohnhöhe. Ein bundeseinheitlicher allgemeinverbindlicher Tarifvertrag fehlt. Sozialdumping bleibt unübersehbar, menschenverachtende Arbeitsbedingungen auf der Autobahn sind tägliche Realität. Wir müssen alle Hebel nutzen, um die Arbeitsbedingungen für alle Berufskraftfahrer:innen im und außerhalb ihres Fahrzeugs auf ein Level zu heben, das nicht nur menschenwürdig, sondern tatsächlich attraktiv ist. In der SPD-Bundestagsfraktion fordern wir weiterhin und mit Nachdruck, dass dem maßgeblich von uns formulierten umfassenden Beschluss des Bundestages für faire Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr (Drs. 20/6423) entsprochen wird. Das bleibt der Maßstab unserer Politik.

- Wir können und müssen die Kontrollen, u. a. zu Ruhezeiten, Mindestlohn und Kabotage, verbessern. Für effiziente Kontrollen müssen wir auch für konsistente Marktzugangsbedingungen sorgen. Wir brauchen Bedingungen, die den europäischen Rahmensetzungen entsprechen und nicht hinter ihnen zurückbleiben.
- Für die Unternehmen im Güterverkehr auf deutschen Straßen ist es noch immer zu billig, geltende Regeln zu missachten. Wir brauchen höhere Bußgelder, die den unternehmerischen Vorteil eines Verstoßes erkennbar übersteigen, wie es das Ordnungswidrigkeitengesetz (§17,4) vorsieht.
- Für Vergaben des Bundes und bundeseigener Unternehmen werden wir durchsetzen, dass die sozialen Bedingungen des Transports und die Arbeitsbedingungen stark berücksichtigt und Tariftreue angewendet werden.
- Unsere Investitionen in Verkehrsinfrastruktur müssen den Erfordernissen der Transportlogistik und ihrer Fahrer:innen gerecht werden. Verfügbarkeit und Qualität der Stellflächen an und um Autobahnen müssen massiv verbessert werden. Hohe Aufenthaltsqualität und multimodale Nutzbarkeit müssen zum Standard werden. Eine intelligente Bewirtschaftung kann dazu beitragen.

- Die Genehmigungen für Schwerlast- und Großraumtransporte, vor allem auch die für den nötigen Umbau der Energieinfrastruktur, wollen wir weiterhin erheblich beschleunigen. Dies kann z.B. durch die umfassende Digitalisierung und Entbürokratisierung des Genehmigungsprozesses erreicht werden.

Seehäfen und Wasserstraßen

Im globalen Wettbewerb sind die Häfen ein „Bottleneck“ für unsere Wirtschaft – fallen sie aus, steht die Wirtschaft still. 90 Prozent des internationalen Warenhandels werden über den Seeweg transportiert. Das heißt für uns: Ohne funktionierende und wettbewerbsfähige Seehäfen und ohne klimafreundlichen Seeverkehr verlieren wir den Anschluss in der Welt und unseren Status als eine der führenden Exportnationen. Die See- und Binnenhäfen haben inzwischen eine herausragende Bedeutung als Energie- und Logistikkreuzen sowie für die Krisenbewältigung und die Verteidigung Deutschlands. Wir tun also gut daran, unsere alten Muster zu überdenken und müssen unsere Häfen verstärkt als nationale Aufgabe begreifen.

Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bietet die Wasserstraße erhebliche Kapazitätsreserven und zeichnet sich durch Zuverlässigkeit und Flexibilität aus. Insbesondere hinsichtlich des Kombinierten Verkehrs und bei Großraum- und Schwertransporten hat die Binnenschifffahrt große Entwicklungsmöglichkeiten. Damit die Potenziale der Binnenschifffahrt effizient genutzt werden können, ist eine bedarfsgerechte und verlässliche Infrastruktur unabdingbar.

- Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich für eine einheitliche Regulatorik bei den europäischen Wettbewerbsbedingungen ein. So ist beispielsweise eine klare Begrenzung der Schiffsgrößen vonnöten, um Havarien und Ladungsverluste auf den Seeverkehrsrouten, in unseren Häfen und auf den Wasserwegen zu verhindern.
- Künstliche Wasserstraßen, Schleusen, Wehre und Kanäle wurden zu großen Teilen während des 19. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erbaut und sind mittlerweile dringend sanierungsbedürftig. Um die Binnenschifffahrt als umweltfreundlichen Verkehrsträger gewinnbringend in multimodale Logistikketten einzubinden, muss noch schneller und nachhaltiger in die Wasserstraßeninfrastruktur investiert und diese saniert und angepasst werden.
- Unsere Häfen entwickeln sich zu bedeutsamen Energiedrehkreuzen und tragen erheblich zum Gelingen der Energiewende bei. Dies müssen wir als Chance begreifen, vor allem im Bereich Offshore-Windanlagen oder bei der Bereitstellung von schwerlastfähigen Flächen. Die Häfen haben außerdem eine Schlüsselfunktion beim Aufbau einer LNG- und Wasserstoffinfrastruktur, die wir für die Dekarbonisierung unserer Industrie dringend benötigen. Wir dürfen bei der Energieversorgung nicht von einer Ressourcenabhängigkeit in eine Transportabhängigkeit steuern. Der Wirtschaftsstandort Deutschland braucht den gesicherten Zugriff auf eine eigene, hochflexible Tankschiff flotte unter deutscher Flagge.
- Unser größtes Pfund ist unser maritimes Know-how: unsere Fachkräfte in der Branche, die Beschäftigten in den Häfen, an Bord der Schiffe und in der Zuliefererindustrie. Wenn die hohen deutschen Arbeits-, Sicherheits-, und Sozialstandards in den Häfen und auf See nicht eingehalten werden und wir dadurch unser maritimes Know-how sowie unsere maritime Ausbildung nicht sichern können, besteht ein hohes Gefährdungspotential sowohl für die Infrastruktur in den Häfen und in den seewärtigen Zufahrten als auch für Leib und Leben. Wir setzen uns deshalb dafür ein, sozialpartnerschaftliche Vereinbarungen, Tarifbindung und Tariftreue zu stärken und fördern weiterhin die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften für das gesamte maritime Cluster.

Luftfracht

Der Frachtflugverkehr sichert die schnelle Erreichbarkeit Deutschlands auf dem Luftweg und ist damit essenzieller Bestandteil globaler Lieferketten. Besonders die Beförderung eiliger Güter auf dem Luftweg ist alternativlos. In zahlreichen Krisen- und Katastrophenfällen kann schnelle Hilfe nur eingeflogen werden und so die Versorgung sichergestellt werden.

In Europa ist Deutschland der weitaus wichtigste Umschlagplatz für Luftfracht. Das dezentrale deutsche Luftverkehrssystem mit den drei Frachtdrehkreuzen Frankfurt, Köln/Bonn und Leipzig/Halle sorgt für Wertschöpfung und eine starke Logistikbranche in der Fläche Deutschlands. Die SPD-

170 Bundestagsfraktion begrüßt den angekündigten Ausbau der Frachtzentren an den Flughäfen Köln/Bonn
171 und Leipzig/Halle und sieht beide Erweiterungen als Beleg für die Stärke und Zukunftsfähigkeit der deut-
172 schen Luftfracht. Aber auch jenseits der drei Drehkreuze ist Deutschland überall mit seiner guten Flug-
173 hafeninfrastruktur gut an die Weltmärkte angebunden.

174
175 Wie auch die Passagierluftfahrt ist die Luftfracht von einem intensiven globalen Wettbewerb geprägt. Es
176 bedarf auch in der Luftfracht eines Level Playing Field, also fairer Wettbewerbsbedingungen unabhängig
177 vom Standort. Neben den staatlichen Standortkosten sind die unterschiedlichen Arbeitskosten, staatliche
178 Subventionen und die Kostenbelastung der Transformation hierbei wesentliche Faktoren. Analog zur
179 Passagierluftfahrt hat der Schutz der europäischen Luftfahrt von unfairem Wettbewerb durch außereuro-
180 päische Mitbewerber hierbei Priorität.

181
182 – Die SPD-Bundestagsfraktion drängt auf den Ausbau intermodaler Verkehre zwischen Bahn und Flug-
183 zeug. Die Luftfrachtzentren sollten entsprechend stärker mit Gleisanschlüssen ausgestattet werden
184 und entsprechende Lieferketten durch die Logistikbranche aufgebaut werden.

185 – Luftfracht, insbesondere Expressgut erfordert eine Beförderung rund um die Uhr, deshalb setzt sich
186 die SPD-Bundestagsfraktion dafür ein, an den Frachtdrehkreuzen auf Ausweitungen des Nachtflug-
187 verbotes zu verzichten. Dem Lärmschutz der Anwohnenden ist durch die Aufschläge für die Flugha-
188 fennutzung in Tagesrandzeiten oder Maßnahmen des effektiven Lärmschutzes wie optimierten An-
189 flugverfahren Rechnung zu tragen.

190 – Die Luftfrachtbranche muss ihrer Verantwortung für mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz in der Lo-
191 gistik gerecht werden. Der Markthochlauf von nachhaltigem Luftfahrttreibstoff (SAF) muss in der Luft-
192 fracht besonders zügig gelingen, die höhere Preiselastizität der Versender in der Luftfracht und deren
193 Nachhaltigkeitsberichterstattung sorgen für eine vorhandene Zahlungsbereitschaft für SAF-Zu-
194 schläge, die genutzt werden muss.

195 – Die SPD-Bundestagsfraktion drängt auf die flächendeckende und allgemeinverbindliche Anwendung
196 des Tarifvertrags der Bodenverkehrsdienste. Die schwere körperliche Arbeit in der Frachtabfertigung,
197 häufig im Nacht- und Schichtdienst erfordert eine angemessene Vergütung und einen entsprechenden
198 Lastenausgleich inklusive Gesundheitsschutz. Auch die hohe körperliche Belastung des fliegenden
199 Personals, das regelmäßig Nachtflüge abwickelt, muss entsprechend berücksichtigt werden.