



Jahresbericht 2021/2022

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 595.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 114 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2021).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit

die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind. Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a. Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.

2	Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien
4	Zur Situation
6	Die Branche in Zahlen
7	Der Markt
11	Zoll-, Außenwirtschaftsrecht und Umsatzsteuer
13	Brexit
14	Speditions-, Transportrecht und Versicherungsrecht
17	Arbeits- und Sozialrecht
19	Qualifikation und berufliche Bildung
21	Umwelt und Nachhaltigkeit
24	Straßengüterverkehr
29	Schienengüterverkehr
31	Luftfracht
34	Seeschifffahrts- und Seehafenspedition
36	Binnenhafenlogistik
38	Digitalisierung Prozesse und Standards
40	Logistiksicherheit Security
42	Präsidium und Geschäftsstelle
44	Gremien und Ausschüsse des DSLV
45	Landesverbände
46	Speditionen und Logistikdienstleister – Kerngeschäft und Leistungsumfang
48	Impressum

Zur Situation

Die Nachwirkungen der Corona-Pandemie, der Ukraine-Krieg, steigende Energiekosten und Personalengpässe bei einer konstant hohen Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen haben zu erheblichen Störungen globaler Lieferkettenprozesse geführt, die deutschen Speditionshäusern und Logistikunternehmen und ihren knapp 600.000 Beschäftigten im Berichtsjahr 2021 / 2022 Höchstleistungen abverlangt haben. Gleichwohl hat der nunmehr im dritten Jahr anhaltende Krisenmodus einmal mehr die Leistungsfähigkeit der Branche sowie den Wert der Logistik als solcher, die zur Sicherung der Absatz- und Beschaffungswege von Industrie und Handel und der Versorgung der Bevölkerung entscheidend beiträgt, verdeutlicht.

Trotz erheblicher Einschnitte gehört die Speditions- und Logistikbranche nach aktueller Datenlage nicht zu den Verlierern der Krisen.

Die Bewältigung der Folgen kurzfristiger - teils nicht immer abschließend durchdachter - politischer Entscheidungen wie die Schließung innereuropäischer Grenzen ohne Vorrangregelungen für den Güterverkehr und ad hoc-Lockdowns haben das Improvisationsvermögen lösungsorientierter Speditionen ebenso unter Beweis gestellt, wie der Umgang mit den jüngsten EU-Sanktionsmaßnahmen gegen Russland. Nicht nur in Zeiten annähernd wöchentlich wechselnder Vorschriften konnte der DSLV seinen Wert als stets verlässliche Informationsdatenbank für seine Mitgliedsunternehmen festigen.

Der Ukraine-Krieg hat die mit dem Regierungswechsel einhergehende Fortschrittsstimmung der Ampel-Koalition leider gedämpft. In Zeiten schwerer Krisen und geopolitischer Verwerfungen bekommt staatliches Handeln zum Schutz der Bevölkerung und zur Stabilisierung freier Märkte nachvollziehbar mehr Gewicht – gleichwohl zeigten bisherige Krisenreaktionen, dass der

Instrumentenkasten Deutschlands und der europäischen Staatengemeinschaft nicht ausreichend bestückt ist, um das Wertschöpfungs- und Wohlstandsniveau auf Dauer aufrechterhalten zu können.

An der Umsetzung der im Koalitionsvertrag getroffenen Aussage, dass „Mobilität ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge und wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland mit zukunftsfesten Arbeitsplätzen“ ist, wird sich die Bundesregierung messen lassen müssen. Dazu gehört auch eine ausgewogene Arbeitsmarktpolitik, damit die systemrelevante Speditions- und Logistikbranche ihren wachsenden Bedarf nach qualifizierten Beschäftigten decken kann.

Mit großer Sorge sieht der DSLV die seit Jahren anhaltenden Defizite bei Erhalt und bedarfsgerechtem Ausbau der Infrastrukturen sämtlicher Verkehrsträger und deren Finanzierung. Diese – besonders vor dem Hintergrund des abflachenden Investitionshochlaufs der vergangenen Jahre - nach wie vor bestehende politische Herkulesaufgabe wird – auch angesichts hoher Energieabhängigkeiten Deutschlands - flankiert von einem strukturellen Entwicklungsrückstand, der die fristgerechte Transformation des Logistiksektors hin zu einem Null-Emissions-Güterverkehr fraglich erscheinen lässt. Die auch von der Logistikbranche ausdrücklich unterstützte Verkehrswende setzt das Gelingen der Energiewende, den europaweiten Aufbau alternativer Lade- und Betankungsinfrastrukturen sowie leistungsfähige Schienen- und Wasserstraßennetze voraus. Der Digitalisierungsgrad wird für die Logistik zunehmend entscheidender Parameter für die Organisation effizienter Lieferketten, auch unter Umweltaspekten. Deshalb muss sich die Digitalisierung unbedingt zu einer inhaltsstarken Säule in der ressortübergreifenden Arbeit der Bundesregierung entwickeln.

Insbesondere die Engpässe bei Transportkapazitäten, der Fachkräftemangel, der Energiepreishöhenflug, der Anstieg der Prozesskosten aufgrund konstant sinkender Sendungsgrößen sowie wachsende Lagerbestände werden das deutlich gestiegene Niveau der Logistikkosten festigen und das Branchenwachstum maßgeblich negativ prägen. Gleichzeitig werden die Leistungsansprüche der verladenden Wirtschaft steigen. Auch wenn verlässliche Prognosen angesichts volatiler Märkte und geopolitischer Unsicherheiten kaum noch erstellt werden können und die realen Wachstumserwartungen für den Logistiksektor mit maximal 2,1 bis 3

Prozent eher verhalten erscheinen, bleiben die deutschen Speditionshäuser zuversichtlich, von einer Verbesserung der globalen Beschaffungslage und einem Konsum- und Investitionsanstieg auch im Verlauf des Jahres 2022 profitieren und als insgesamt äußerst resiliente Branche wettbewerbsfähig bleiben zu können.

Herzliche Grüße,
Ihr
DSLVBundesverband Spedition und Logistik



A handwritten signature in blue ink that reads "Axel Plaß".

Axel Plaß
Präsident

A handwritten signature in blue ink that reads "Frank Huster".

Frank Huster
Hauptgeschäftsführer

Die Branche in Zahlen



3.000

Speditionen und
Logistikdienstleister



113

Milliarden Euro
jährlicher Branchenumsatz



595.000

Beschäftigte

Der Markt

Wirtschaft erholte sich 2021

Die Erholung des deutschen Wirtschaftswachstums im Jahr 2021 wurde insbesondere vom Staatskonsum und den Ausrüstungsinvestitionen gestützt. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) im Vergleich zum Vorjahr um 2,9 Prozent. Trotz der andauernden Pandemiesituation und zunehmender Liefer- und Materialengpässe konnte sich die deutsche Wirtschaft nach dem Einbruch im Vorjahr (minus 4,9 Prozent) erholen, wenngleich das BIP 2021 im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 noch um rund zwei Prozent niedriger liegt. Wachstumsfördernd wirkten im Jahr 2021 vor allem die staatlichen Konsumausgaben und die Ausrüstungsinvestitionen. Die Konsumausgaben des

Staates stiegen trotz des bereits hohen Vorjahresniveaus im Jahr 2021 preisbereinigt um weitere 3,1 Prozent. Dagegen konnten sich die privaten Konsumausgaben 2021 nur auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres stabilisieren, liegen aber noch fünf Prozent unter dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019. In Ausrüstungen – das sind vor allem Investitionen in Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – wurde im Jahr 2021 preisbereinigt 3,4 Prozent mehr investiert, allerdings nach einem starken Rückgang im Krisenjahr 2020. Die Bauinvestitionen legten aufgrund von Engpässen bei Arbeitskräften und Material nur noch um 0,7 Prozent zu.

Außenhandel übertrifft Vorkrisenniveau

Der Außenhandel erholte sich 2021 von den ausgeprägten Rückgängen im Vorjahr. Insgesamt wurden von Deutschland Waren im Wert von 1.375,4 Milliarden Euro exportiert und Waren im Wert von 1.202,5 Milliarden Euro importiert. Nach den vorläufigen Ergebnissen von Destatis waren die deutschen Exporte damit preisbereinigt um 14,0 Prozent und die Importe um 17,1 Prozent höher als im Vorjahr. Damit konnte der Außenhandel Deutschlands 2021 den Einbruch des

Vorjahres mehr als aufholen: Die Exporte lagen um 3,6 Prozent und die Importe um 8,9 Prozent über dem Niveau des Vorkrisenjahres 2019. Die Außenhandelsbilanz schloss im Jahr 2021 mit einem Überschuss von 172,9 Milliarden Euro ab. Damit sank der deutsche Exportüberschuss allerdings im fünften Jahr in Folge. 2020 hatte der Saldo in der Außenhandelsbilanz noch plus 180,4 Milliarden Euro betragen.

Güterverkehr holt wieder auf

Nach den erheblichen Rückgängen im Vorjahr zeigte sich 2021 eine deutliche Aufholbewegung des Güterverkehrs. Das gesamtmodale Transportaufkommen stieg 2021 im Vergleich zum Vorjahr nach den vorläufigen Zahlen (Quelle: Destatis, Kraftfahrt-Bundesamt, Intraplan Consult GmbH) um 1,2 Prozent auf rund 4,34 Milliarden Tonnen. Die Güterverkehrsleistung wuchs kräftig um 4,4 Prozent auf 701,1 Milliarden Tonnenkilometer (ohne Seeverkehr). Unterstützt von der Erholung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten legten der Schienengüterverkehr, der Kombinierte Verkehr und die Luftfracht 2021 bei Aufkommen und Leistung weit überdurchschnittlich zu. Auf der Straße wurden im Jahr 2021 3,69 Milliarden Tonnen Güter befördert. Dies entspricht einem Plus von 0,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Verkehrsleistung legte deutlich stärker um 3,7 Prozent auf 505,6 Milliarden Tonnenkilometer zu. Die Differenz des prozentualen Anstiegs ist vor allem auf den Wiederanstieg der grenzüberschreitenden Transporte zurückzuführen, der bei der Leistung stärker durchschlägt als beim Aufkommen. Für den Eisenbahnverkehr im Jahr 2021 errechneten die Statistiker einen kräftigen Anstieg sowohl beim Transportaufkommen um 5,6 Prozent als auch bei der Transportleistung um 8,4 Prozent. Auch der Kombinierte Verkehr (KV) konnte mit einem Plus von 6,5 bzw. 6,7 Prozent zulegen. Somit wurden auf deutschen Schienen nach vorläufigen Berechnungen 378,9 Millionen Tonnen (davon 111,4 Mio. t im KV) transportiert. Die Transportleistung lag bei 129,9 Milliarden Tonnenkilometern

(davon knapp 58 Mrd. tkm im KV). Damit übertraf der Kombinierte Verkehr bereits im Jahr 2021 das Vorkrisenniveau von 2019 um etwa 1,8 Prozent beim Aufkommen und um 2,5 Prozent bei der Leistung.

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Jahr 2021 ein deutliches Plus. Auf deutschen Wasserstraßen wurden mit 194,2 Millionen Tonnen 3,3 Prozent mehr Güter transportiert als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung nahm um 3,8 Prozent auf 48,1 Milliarden Tonnenkilometer zu. Damit liegen Aufkommen und Leistung aber immer noch deutlich niedriger als 2019. Hier wirkten sich auch die verminderten Mineralöltransporte aus, wogegen die Kohlebeförderungen 2021 einen unerwartet starken Anstieg verzeichneten.

In der Seeschifffahrt kam es durch die Belebung des Welthandels und des deutschen Außenhandels im Jahr 2021 zu einer klaren Aufholbewegung. Die Beförderungsmenge wuchs den vorläufigen Zahlen zufolge um 4,0 Prozent auf knapp 283 Millionen Tonnen. Der Vorkrisenstand von gut 290 Millionen Tonnen im Jahr 2019 wird damit aber noch um etwa 2,5 Prozent verfehlt.

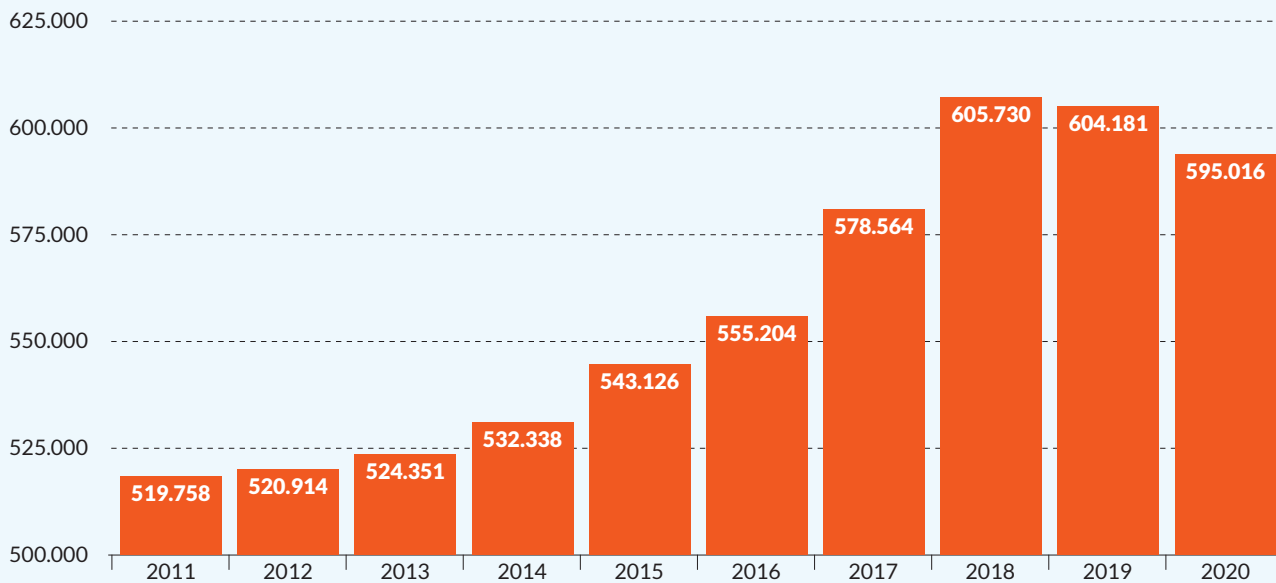
Bei der Luftfracht setzte sich der bereits 2020 begonnene Aufwärtstrend in einem rasanten Steigflug im Jahr 2021 fort. Diese Entwicklung führte zu einem zweistelligen Wachstum um 17 Prozent auf 5,4 Millionen Tonnen (Aufkommen) und um 15,8 Prozent auf 1,8 Milliarden Tonnenkilometern (Leistung). Damit übertrifft die Luftfracht das Vorkrisenniveau bereits 2021 deutlich.

Branchenumsatz 2021 wieder im Aufwärtstrend

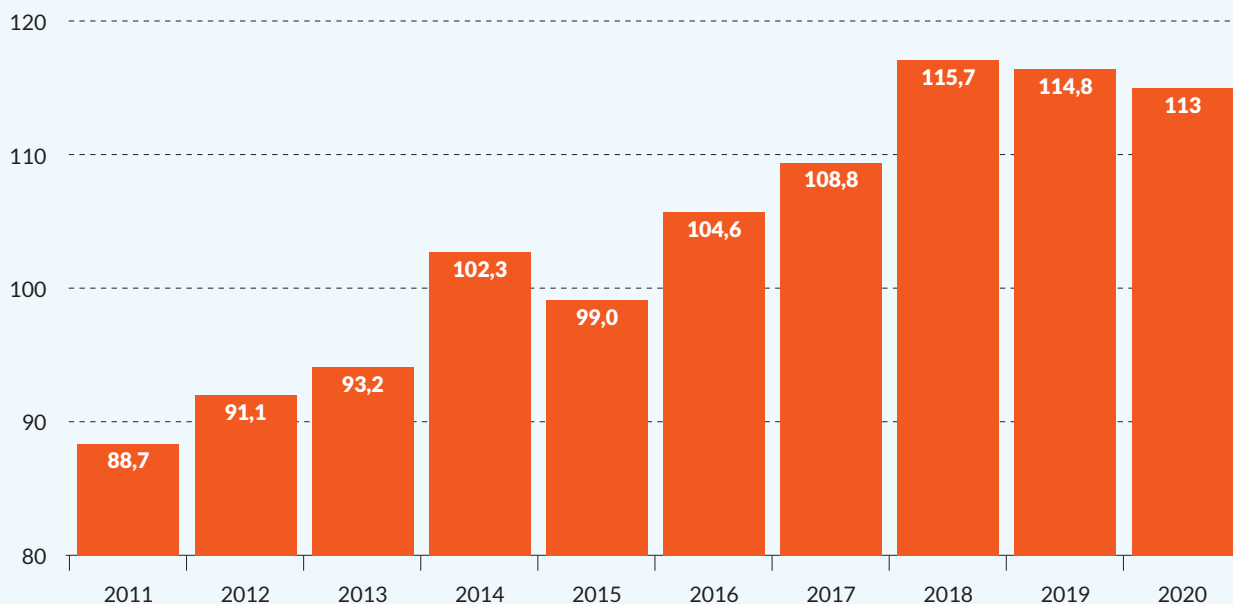
Im Jahr 2019 erwirtschaftete die Speditions- und Logistikbranche nach der Dienstleistungsstatistik des Statistischen Bundesamtes einen jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 114,8 Milliarden Euro. Damit setzte sich der 2010 begonnene Umsatztrend kontinuierlich fort. Aus den indexierten Umsatzangaben der Konjunkturstatistik des Statistischen Bundesamts lässt sich für den Wirtschaftszweig Spedition ein pandemiebedingter Rückgang um etwa 1,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr ableiten, so dass der Branchenumsatz für 2020 bei etwa 113 Milliarden Euro liegen dürfte. Für 2021 ist nach der vorläufigen Indexentwicklung hingegen von einem

zweistelligen Umsatzwachstum der Branche auszugehen, dass den leichten Rückgang in den beiden Vorjahren überkompensieren dürfte. Deutsche Speditionshäuser und Logistikdienstleister einschließlich gewerbliche Lager- und Umschlagbetriebe beschäftigen nach den Zahlen der Bundesagentur für Arbeit rund 600.000 Menschen. Mit einer nur geringfügigen Absenkung um 1,5 Prozent blieb die Zahl der Beschäftigten auch während der Corona-Krise nahezu konstant. Angesichts der steigenden Nachfrage nach Fachkräften ist heute davon auszugehen, dass sich der Wachstumskurs der Beschäftigtenzahlen weiter erhöhen wird.

Beschäftigte in der Speditions- und Logistikbranche



Umsatz (in Mrd. Euro)





Güterverkehr 2022 auf Wachstumskurs

Für 2022 erwarten die Prognostiker für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen einen Wachstumsanstieg um 1,4 Prozent auf 4,4 Milliarden Tonnen. Die Transportleistung wird nach der „Gleitenden Mittelfristprognose“ des Bundesverkehrsministeriums mit 2,1

Prozent auf knapp 7,16 Milliarden Tonnenkilometern allerdings in geringerem Umfang als 2021 zulegen, da sich die erwartete Abschwächung des Außenhandels bemerkbar machen dürfte. Noch nicht berücksichtigt sind hierin die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine.

BIP- und Logistikprognosen positiv

Nach dem Wiederanstieg 2021 wird für das Jahr 2022 eine gemäßigte Beschleunigung des deutschen Wirtschaftswachstums erwartet. Die Prognosen führender Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen sowie der Bundesregierung für die Entwicklung des realen BIP sind gleichwohl ebenso volatil wie die Märkte. Sie lagen um den Jahreswechsel 2021/2022 noch zwischen 3,5 und 4,6 Prozent und wurden im März/April 2022 auf 1,8 bis 3,1 Prozent deutlich revidiert. Die Logistik zählte nach aktueller Datenlage nicht zu den großen Pandemieverlierern, weshalb die reale Prognose für 2022 nach Auffassung der ‚Logistikweisen‘ relativ gesehen gering erscheint. Sie erwarten für den gesamten Logistiksektor ein Wachstum von 5,2 bis 5,8 Prozent nominal beziehungsweise von maximal 2,1 bis 3,0 Prozent real. Wachstumstreiber des Bruttoinlandproduktes sind demnach vor

allem die Branchen, die in der Coronakrise erhebliche Einbrüche erlebt haben. Grund für die – wenn auch nur leichte – positive Entwicklung sieht die Expertengruppe hauptsächlich in der sich im Laufe des Jahres mutmaßlich verbesserten Beschaffungslage, im wachsenden Privatkonsum sowie bei Investitionen. Unsicherheiten ergeben sich gleichwohl durch die unsichere geopolitische Lage. Vor allem deutliche Kostensteigerungen dürften das Wachstum maßgeblich negativ prägen. Auch die mit Ausbruch des Ukraine-Krieges im Februar 2022 sprunghaft angestiegenen Energiekosten haben vorläufig zu keinem Abbruch des Steigflugs der Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen geführt. Nach anfänglichen Preisschocks ist es der Mehrheit der Speditions- und Logistikhäuser gelungen, die exorbitant gestiegenen Energiekosten am Markt zu überwälzen – allerdings mit stark inflationstreibenden Effekten.

Zoll-, Außenwirtschaftsrecht und Umsatzsteuer

Einfuhrumsatzsteuererhebung: Fristenmodell auf dem Prüfstand

In den meisten EU-Mitgliedstaaten ist die unmittelbare Verrechnung von Einfuhrumsatzsteuer und Vorsteuerguthaben schon seit vielen Jahren möglich. Mit Verschiebung der Einfuhrumsatzsteuerfälligkeit, dem sogenannten Fristenmodell, zielte die Bundesregierung auf eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Union. Aus Sicht des DSLV kann das deutsche Fristenmodell aber nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zu einem EU-weiten Verrechnungsmodell sein, da Speditionshäuser hierdurch nach wie vor in Vorleistungen treten müssen und deren Liquidität verkürzt wird. Allein die unmittelbare Verrechnung der Einfuhrumsatzsteuer würde das Risiko für Speditionen, im Insolvenzfall des Importeurs keinen Ersatz für bereits verauslagte Einfuhrumsatzsteuerzahlungen zu

bekommen, reduzieren. Das Erhebungsverfahren ist in Deutschland seit dem 1. Dezember 2020 in Kraft und soll 2023 evaluiert werden. Mit einer vom Deutschen Maritimen Zentrum beauftragten Studie sollen die Standortbedingungen zwischen deutschen sowie belgischen und niederländischen Seehäfen vor dem Hintergrund unterschiedlicher Steuermodelle untersucht werden. Kern der Untersuchung ist u. a., inwieweit Liquiditätsnachteile für einzelne Glieder der Lieferkette bestehen, Verfahren für Importeure, Speditionen und die Verwaltung vereinfacht und damit die Attraktivität des maritimen Standorts Deutschland insgesamt gestärkt werden kann. Die Studie soll 2022 veröffentlicht werden und eine fundierte Grundlage für die Evaluierung bieten.

Steuerfreiheit grenzüberschreitender Transporte eingeschränkt

Die deutsche Finanzverwaltung hat auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes reagiert und den Anwendungsbereich der Umsatzsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Beförderungsleistungen zum 1. Januar 2022 eingeschränkt. Transporte ins Drittland sind demnach nur noch steuerfrei, wenn sie vom Spediteur unmittelbar an den Versender oder Empfänger der Ware erbracht, also selbst durchgeführt werden. Bei Beauftragung eines Unterfrachtführers ist dessen Beförderungsleistung nach neuer Rechtslage steuerpflichtig. Für die - bislang steuerbefreite - Trans-

portdienstleistung müssen Speditionen seit Jahresbeginn zusätzlich 19 Prozent Umsatzsteuer an den Unterfrachtführer zahlen. Zwar ist der Betrag im Rahmen des Vorsteuer-Vergütungsverfahrens abzugsfähig – allerdings mit zeitlichem Verzug, wodurch weitere nennenswerte Liquiditätsabflüsse entstehen. Anders verhält es sich, wenn der Spediteur Unterfrachtführer aus anderen EU-Mitgliedstaaten oder aus Drittländern beauftragt. Hier kann die Rechnung ohne Umsatzsteuer im sogenannten Reverse-Charge-Verfahren gestellt werden. Die Steuerschuldnerschaft geht auf



ihn als Leistungsempfänger über. Der Spediteur erklärt den Umsatz in seiner Umsatzsteuer-Voranmeldung und kann die Steuer unmittelbar verrechnen.

Laut EU-Kommission ist das der Rechtsänderung zugrundeliegende EuGH-Urteil weit auszulegen und insofern auf sämtliche Verkehrsträger anzuwenden. Damit gelten auch Airlines und Reedereien umsatzsteuerrechtlich als Unterfrachtführer, wenn sie von einem Spediteur mit der Durchführung von Drittlandtransporten beauftragt werden. Entsprechendes gilt für von Umschlag- und Lagerbetrieben sowie Zollagenten erbrachte Dienstleistungen, sofern sich diese auf Exportwaren beziehen. Von einer einheitlichen Umsetzung des Urteils in der EU kann nicht die Rede sein. Erst

die Hälfte der Mitgliedstaaten hat die Rechtsprechung bislang in nationales Recht implementiert – gleichzeitig interpretieren die EU-Länder das EuGH-Urteil unterschiedlich. Strittig ist, ob Exporte gleichermaßen wie Importe erfasst sind. Anders als andere Länder fordert Deutschland Belegnachweise, dass es sich bei dem Auftraggeber tatsächlich um den Versender handelt. Der DSLV hat das Bundesfinanzministerium aufgefordert, sich für eine einheitliche Rechtsanwendung in der EU einzusetzen. Auch wenn sich die EuGH-Rechtsprechung nicht von Cashflow-Aspekten beeinflussen lässt, ist die harmonisierte Umsetzung europäischen Rechts zwingend für angegliche Wettbewerbsbedingungen in der EU.

EU-Sanktionen gegen Russland und Belarus

Als Reaktion auf den Angriff der Russischen Föderation auf die Ukraine im Frühjahr 2022 hat die Europäische Staatengemeinschaft - ergänzend zu dem bereits seit 2014 bestehenden Embargo - weitreichende Finanz- und Wirtschaftssanktionen gegen Russland und Belarus verhängt. Die restriktiven Maßnahmen umfassen u. a. das Einfrieren von Vermögenswerten und das Verbot, den in Sanktionslisten aufgeführten Personen und Organisationen Gelder und wirtschaftliche Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Unter die sanktionierten Ressourcen fallen auch logistische Dienstleistungen und Transportdienstleistungen ebenso wie die Herausgabe von Wechseln, Bürgschaften, Akkreditiven und Konnossementen. Neben der Sperrung des europäischen Luftraums, dem Güterbeförderungsverbot für

russische Transportunternehmen in der EU und dem weitgehenden Ausschluss des russischen Bankenwesens aus dem internationalen Banken-Zahlungsnetzwerk SWIFT hat die EU weitgehende güterbezogene Maßnahmen in Kraft gesetzt. Sie betreffen vor allem den Energie- und Verkehrssektor, Güter mit doppeltem Verwendungszweck sowie Ausfuhrkontrollen. Das Verbot, sanktionierte Güter und Waren unmittelbar oder mittelbar an russische Organisationen oder Einrichtungen oder zur Verwendung in Russland zu liefern oder zu verbringen, birgt hohe wirtschaftliche und strafrechtliche Risiken für Logistikunternehmen. Bereits die Organisation einer Lieferkette mit russischem Empfänger erfüllt den Tatbestand des mittelbaren Verbringens.

Brexit

Der Austritt des Vereinigten Königreichs (UK) aus der Staatengemeinschaft der EU wurde zum 1. Januar 2021 endgültige Realität. Wenngleich ein ‚harter Brexit‘ mit dem Abschluss eines 1.500 Seiten umfassenden Handelsabkommens abgewendet werden konnte, sind Grenzabfertigung für Speditionen und ihre Im- und Exportkunden aus Industrie und Handel jetzt die Regel. Der administrative Aufwand bei Im- und Exporten für Zollanmeldungen und Sicherheitserklärungen ist erheblich gestiegen.

Bereits wenige Wochen nach dieser politischen Zäsur traten erhebliche Umsetzungsprobleme zutage. Während die meisten deutschen Speditionshäuser und Zollagenten mit Drittlandexpertise vorbereitet waren, verharrten zahlreiche Logistikkunden und Handelsunternehmen offensichtlich zu lange im Binnenmarktstatus ohne jegliche Kenntnisse über Export- und Importanmeldungen und Verfahren, die der Warenverkehr mit UK als zolltechnischem Drittland aus EU-Perspektive mit sich brachte. Mehr als 80 Prozent der Sendungen waren in den ersten Monaten fehlerhaft deklariert und nicht in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften. Transporte von Sendungen mehrerer

Versender für verschiedene Empfänger („Consolidated Cargo“) blieben bereits stehen, wenn für einzelne Sendungen Ursprungszeugnisse oder Veterinärbescheinigungen fehlten. Lkw-Touren nach UK und zurück haben in Spitzenzeiten bis zu 75 Prozent mehr Laderaum-Ressourcen gebunden als vor dem Brexit. Die Warenabfertigung staute sich derart auf, dass einige deutsche Speditionen Großbritannienverkehre kurzfristig vollständig einstellen mussten - mit Ketteneffekten für die gesamte europäische Logistik.

In engem Austausch mit dem Auswärtigen Amt, dem deutschen Zoll sowie mit britischen und europäischen Behörden konnte der DSLV zur administrativen Entwirrung der Verfahren beitragen. Doch auch heute, sechs Jahre nach dem Referendum der britischen Bevölkerung, ist der Brexit immer noch nicht vollendet: Der Stichtag für die letzte Phase 3 des britischen Border Operating Model wurde im April 2022 nochmals verschoben. Im Herbst 2022 soll ein neues Target Operating Model veröffentlicht werden, das die fehlenden Kontrollen auf britischer Seite erst für Ende 2023 vorsieht.

Speditions-, Transportrecht und Versicherungsrecht

OVG NRW urteilt: Lkw-Maut ist teilweise rechtswidrig

Das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) hat mit Urteil vom 30. November 2021 entschieden, dass die Erhebung der deutschen Lkw-Maut in den Jahren 2010 und 2011 zum Teil rechtswidrig war. Damit hat das OVG die Rechtsauffassung des EuGH aus dem Jahr 2020, dass die Einbeziehung der Verkehrspolizeikosten in die Mautberechnung unzulässig ist, im Grundsatz bestätigt. Darüber hinaus bemängelte das OVG NRW die Zugrundelegung des Wiederbeschaffungswertes von Autobahngrundstücken bei der Mautkalkulation als unvereinbar mit Unionsrecht. Insgesamt hat sich der von Mautzahlern auf Antrag erstattungsfähige Betrag auf etwa acht Prozent aufsummiert. Als Reaktion auf das EuGH-Urteil hatte der Bundesgesetzgeber die Mautteilsätze der Infra-

strukturkosten rückwirkend zum 28. Oktober 2020 um die Kosten der Verkehrspolizei gesenkt. Auch wenn die Bundesrepublik Deutschland als Beklagte zur direkten Rückerstattung von Teilbeträgen an mautpflichtige Transportunternehmen verpflichtet wurde, ergeben sich in der Folge grundsätzlich keine zivilrechtlichen Erstattungsansprüche des Auftraggebers aus der verladenden Wirtschaft gegenüber seinem Transportdienstleister. Allgemein sind Speditionen im Selbsttritt und Transportunternehmen weder verpflichtet, die erstattungsfähigen Mautteilbeträge auf eigene Kosten und eigenes Risiko zu verfolgen, noch besteht eine Verpflichtung, bereits erstatte Beträge an ihre Auftraggeber weiterzureichen.

Deutschland schafft rechtliche Grundlagen für eCMR

Der DSLV setzt sich seit Jahren für einen zügigen Beitritt Deutschlands zum Zusatzprotokoll vom 20. Februar 2008 zum mehr als sechzig Jahre alten Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief ein, um der fortschreitenden Modernisierung und Digitalisierung in der Speditions- und Logistikbranche Rechnung zu tragen und die papierlose Güterbeförderung auf der Straße möglichst

zeitnah etablieren zu können. Mit Wirkung zum 5. April 2022 ist Deutschland dem Zusatzprotokoll endlich formell beigetreten. Ein wichtiger Schritt – gleichwohl wurden damit zunächst nur die allgemeinen rechtlichen Grundlagen für die Verwendung eines digitalen CMR-Frachtbriefs (eCMR) in Deutschland geschaffen. Nun müssen schnellstmöglich konkrete technische Regelungen und Vorgaben zur rechtssicheren Umsetzung der Digitalisierung folgen.

Ever Given-Havarie führt zu globalem Warenstau

Die Havarie des Containerschiffs Ever Given im Suez-Kanal im März 2021 konnte endgültig erst nach einer Einigung der Reederei und ihren Versicherern mit den ägyptischen Behörden, die weitreichende Schadenersatzansprüche geltend machten, im Juli desselben Jahres aufgelöst werden. Die Folgewirkungen der zeitweiligen Kanalsperrung führten zu weiteren massiven Störungen der ohnehin schon aus dem Tritt geratenen Fahrpläne der Container-Seereedereien und zu einem gigantischen globalen Warenstau durch die verspätete Ankunft hunderter Containerschiffe in den Bestimmungshäfen. Gleichwohl blieb die zunächst befürchtete Flut havariebedingter Haftungsansprüche

von Handelshäusern und Industrieverladern gegenüber ihren Logistikdienstleistern aus. Als Verfrachter und so genannte Fixkostenspediteure sind Speditionen für derartige Verspätungsschäden gegenüber ihren Kunden ohnehin grundsätzlich nicht haftbar. Eine Haftung käme allenfalls dann in Betracht, wenn die Nutzung von Ausweichrouten die erhebliche Verzögerung unmittelbar hätte verhindern können, was angesichts der geografischen Lage überwiegend ausgeschlossen war. Gemäß Ziffer 12.2 ADSp 2017 beschränkt sich die Pflicht des Spediteurs in derartigen Fällen auf die Information seiner Kunden und auf die Befolgung ihm erteilter, angemessener Weisungen.

Marktüberwachungs-Verordnung erweitert Pflichten für Fulfillment-Dienstleister

Zum 16. Juli 2021 ist die Verordnung (EU) 2019/1020 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten unmittelbar auch in Deutschland in Kraft getreten. Mit der Verordnung soll u. a. der Verbraucherschutz durch Erhöhung der Produktsicherheit gestärkt werden. Sie bezieht in den Katalog der materiell Verpflichteten auch Fulfillment-Dienstleister ein. Unter die Definition des Fulfillment-Dienstleisters im Sinne der Verordnung fallen Unternehmen, die Produkte, an denen sie keine Eigentumsrechte haben, lagern, verpacken, adressieren oder versenden – mithin klassische Aufgaben von Logistikunternehmen. Im Falle einer weiten Auslegung dieser Vorschrift würden auch Speditionsunternehmen mit einem logistischen Dienstleistungsangebot in den Anwendungsbereich fallen, obwohl nach Zielsetzung der Marktüberwachungs-Verordnung vorrangig Betreiber digitaler Plattformen adressiert werden sollen. Insofern müssten Logistikunternehmen in den Fällen, in denen Hersteller, Bevollmächtigte, Einführer oder Händler

nicht in der EU ansässig sind, eine Vielzahl von Pflichten wie die Überprüfung von Konformitäts- oder Leistungserklärungen, die Information der Marktüberwachungsbehörden über Produktrisiken und Kontaktdaten der Beteiligten erfüllen. Neben Post- und Paketdienstleistungen sind gleichwohl „Frachtverkehrsdienstleistungen“ vom Anwendungsbereich der Verordnung hingegen ausgenommen – ein eher unbestimmter Ausnahmetatbestand, der im Sinne der Rechtssicherheit für die betroffenen Unternehmen unbedingt einer präzisen und bundesweit einheitlichen Auslegung bedarf. Da neben der Marktüberwachungs-Verordnung jetzt auch in der Neufassung des Verpackungsgesetzes Fulfillment-Dienstleister als Adressaten bestimmter Pflichten benannt werden, ist durch eine bundeseinheitliche Auslegung durch die zuständigen Landesbehörden unbedingt Rechtssicherheit herzustellen, so die gegenüber dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geäußerte Forderung des DSLV.



DSLVL erarbeitet Musterklausel zur höheren Gewalt

Im Mai 2021 hat der DSLV eine unverbindliche Musterklausel zur fakultativen Verwendung herausgegeben. Sie soll Leistungshindernisse infolge Pandemien oder Cyberattacken rechtlich regeln. Eine Anpassung vertraglicher Regelungen wurde erforderlich angesichts der vielfältigen rechtlichen Probleme, die sich aus den

erheblichen Beeinträchtigungen vertraglicher Leistungspflichten aufgrund höherer Gewalt ergeben. Die Musterklausel kann in Rahmenverträge oder sonstige eigenständige Vertragswerke, die weder auf die ADSp 2017 noch auf die Logistik-AGB 2019 verweisen, einbezogen werden.

OLG Stuttgart weitet Haftung des Fixkostenspediteurs aus

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Urteil vom 25. August 2021 (AZ: 3 U 287/20) entschieden, dass Fixkostenspediteure in den Fällen für Güterschäden mit 8,33 Sonderziehungsrechten/kg haften, in denen sie mit ihrem Auftraggeber einen Verkehrsvertrag über eine grenzüberschreitende Beförderung mit verschiedenen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung geschlossen haben, der Ort des eingetretenen Schadens hingegen unbekannt ist. Damit weicht das Urteil von der Rechtsauffassung des DSLV, wonach die

Haftung gemäß Ziffer 23.1.2 ADSp 2017 auf lediglich zwei Sonderziehungsrechte begrenzt ist, ab. Die Auffassung des DSLV wird auch von der juristischen Fachliteratur weitgehend gedeckt. Im Einvernehmen mit den übrigen ADSp-Trägerverbänden soll die Rechtsprechung nicht in einer gesonderten neuen Ausgabe des rechtsverbindlichen Klauselwerks ADSp münden, sondern erst in eine zukünftige Revision Eingang finden.

Arbeits- und Sozialrecht

Die Corona-Pandemie hat die Unternehmen, den Arbeitsmarkt und die Arbeitsbeziehungen vor enorme Herausforderungen gestellt und teilweise tiefgreifend verändert. Staatliche Vorgaben zum betrieblichen Infektionsschutz sowie zur Organisation betrieblicher Abläufe und Prozesse wie verpflichtendes mobiles Arbeiten oder 3G-Regelungen am Arbeitsplatz haben sich oftmals als nicht praxistauglich im Logistikalltag erwiesen. Insbesondere die Anwendung der gesetzlichen 3G-Regelung auf mobil eingesetztes Personal (Lkw-Fahrende) und damit verbundene Kontrollverpflichtungen an vermeintlichen Kontaktstellen wie Be- und Entladestellen von Logistik-, Handels- und Betriebsstätten stellte Speditionen und Transportunternehmen vor organisatorische Herausforderungen und führte kurzfristig zu erheblichen Verzögerungen logistischer Prozesse. Speditionen und Logistikbetriebe haben vor allem durch Selbstschutzmaßnahmen wie

umfassende betriebliche Hygienekonzepte und individuelle betriebliche Vereinbarungen zum mobilen Arbeiten dazu beigetragen, dass betriebsbedingte Personenkontakte auf das Notwendigste reduziert wurden und das Infektionsgeschehen im Logistiksektor auf sehr geringem Niveau verblieb. Aus Sicht der Logistikbranche war der erleichterte Zugang zum Kurzarbeitergeld die wirkungsvollste Maßnahme, um wirtschaftliche Risiken in der Phase des ersten harten Corona-Lockdowns für die Unternehmen abzumildern. Gleichwohl mussten nur sehr wenige der im DSLV organisierten Unternehmen hierauf zurückgreifen, um eine pandemiebedingte wirtschaftliche Unternehmenskrise abzuwenden. Um künftig krisen- oder saisonbedingte Auftragsschwankungen flexibel bedienen und Personal flexibel einsetzen zu können, bedarf es vor allem einer Flexibilisierung des Arbeitsrechts und dessen Anpassung an Digitalisierungsfortschritte.

Staatlicher Mindestlohn greift auch in die Lohnfindung der Sozialpartner ein.

Der gesetzliche Mindestlohn wurde auf Empfehlung der paritätischen Mindestlohnkommission zum 1. Januar 2021 auf 9,50 Euro und sechs Monate später auf 9,60 Euro brutto pro Zeitstunde angehoben. Zum 1. Januar 2022 erfolgte dann eine weitere Erhöhung auf 9,82 Euro mit einer zum 1. Juli 2022 vorgesehenen nächsten Anpassung auf 10,45 Euro. Dieser Schritt wird jetzt bereits von der bereits im Koalitionsvertrag von SPD, Bündnis90/Die Grünen und FDP vereinbarten gesetzlichen Anhebung auf 12 Euro überlagert. Das zukünftige

Mindestlohnniveau überschreitet die bestehenden Entlohnungsstrukturen in der Speditions- und Logistikbranche in der Regel nicht, wird aber Wellenbewegungen nicht nur in den unteren Lohngruppen des Logistiksektors auslösen. Bedenklich aus Sicht des DSLV ist deshalb nicht die absolute Lohnhöhe, sondern einmal mehr die direkte Einflussnahme des Staates in die Tarifautonomie von Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretungen und auf zukünftige Tarifverträge.

Personalbedarf steigt: Logistikbranche steht vor großen Herausforderungen

Der demografische Wandel stellt hohe Herausforderungen an die Logistikbranche. Speditions- und Logistikbetriebe beschäftigen neben Hochschulabsolventen vieler Fachbereiche auch im Rahmen des Dualen Systems ausgebildete kaufmännische und gewerbliche Angestellte, wie Berufskraftfahrer. Auch wenn sich der Fachkräftemangel zunehmend in einer spürbaren Anhebung des Gehalts- und Lohnniveaus spiegelt, bedarf es auch ordnungspolitischer Maßnahmen zur Linderung des Fachkräftemangels wie der Entbürokrati-

sierung der Fachkräfteeinwanderung und einer grundlegenden Flexibilisierung des Arbeitsrechts. Arbeitgeber der Branche müssen attraktive Angebote z. B. zur betrieblichen Altersvorsorge und – dort, wo möglich – zum mobilen Arbeiten schaffen. Homeoffice-Regelungen haben während der Corona-Pandemie eine Bewährungsprobe für Arbeitgeber und Arbeitnehmer durchlaufen – einer gesetzlichen Regelung bedarf es nicht. Einsatzmöglichkeiten ihrer Beschäftigten müssen in der Regelungsverantwortung der Unternehmen verbleiben.

Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz erhöht Bürokratiebelastung

Mit dem Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz) sollen in Deutschland ansässige Unternehmen mit mehr als 3.000 Beschäftigten ab 1. Januar 2023 verpflichtet werden, auch im Ausland elementare Menschenrechte zu schützen. Zum 1. Januar 2014 soll das Gesetz auf Unternehmen ab 1.000 Beschäftigte ausgeweitet werden. Etwaige Risiken im eigenen Geschäftsbereich und in den globalen Beschaffungsstrukturen müssen ermittelt und analysiert werden, um gezielt Zwangs- und Kinderarbeit, Diskriminierung, Missachtung von Arbeitsschutzmaßnahmen sowie Umweltschädigungen ausschließen zu können. Größere Speditionshäuser tragen daher zukünftig eine höhere Verantwortung bei der unmittelbaren Dienstleisters-

wahl und deren Geschäftsgebaren. Bei mittelbaren Zulieferern soll die Haftung des Unternehmens auf substanzielle Kenntnisse von Verstößen begrenzt werden. Bei Verstößen können Bußgelder von bis zu zwei Prozent des jährlichen Konzernumsatzes drohen. Der DSLV hat die grundsätzliche Zielrichtung des Gesetzes unterstützt, hat aber das Vorpreschen Deutschlands im Vorgriff auf die Inkraftsetzung einheitlicher europäischer Regelungen, die zu vorübergehenden internationalen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Unternehmen führen werden, kritisiert. Kritisch ist auch, dass der Staat einmal mehr hoheitliche Überwachungsdefizite dadurch zu heilen versucht, indem er Kontrollen auf einzelne Wirtschaftsakteure abwälzt.

„MobilitätsRente“ | DSLV und Partner gründen neues Versorgungswerk

Das im Juli 2020 von DSLV und seinen Versicherungspartnern R + V und Allianz gemeinsam mit mehreren Verbänden des Verkehrssektors als MobilitätsRente gegründete Versorgungswerk der Verkehrswirtschaft nimmt Fahrt auf. Durch die Bündelung bisheriger Einzelaktivitäten zur Absicherung der Beschäftigten der jeweiligen Verbandsmitglieder zu einem gemeinsamen Produktportfolio der Versicherungspartner sollen bestehende Leistungen gestärkt und ausgeweitet sowie attraktive Konditionen zur Altersvorsorge und Kran-

ken- und Unfallversicherung mit dem Effekt der Mitarbeiterbindung im Güter- und Personenverkehrssektor angeboten werden. In Anbetracht des demografischen Wandels, sinkenden Rentenniveaus und dem anhaltenden Fachkräftebedarf hat der DSLV im Einklang mit den Bemühungen der Bundesregierung seine gesamtgesellschaftliche Verantwortung wahrgenommen und stärkt hiermit die betriebliche Altersvorsorge als eine der drei Säulen der Altersvorsorge.

Qualifikation und berufliche Bildung

Ausbildungssituation in der Speditionsbranche erholt sich nur leicht

Die „Duale Ausbildung“ bleibt eine win-win-Situation: Sie sichert Unternehmen qualifizierte Fachkräfte und Nachwuchstalente beste Karriereperspektiven in der Logistik. Ein großer Anteil der im DSLV organisierten Betriebe hat auch während der Corona-Krise an der Ausbildung festgehalten und in den kaufmännischen und gewerblichen Berufen ausgebildet. Insbesondere die finanzielle Unterstützung aus dem Bundesprogramm ‚Ausbildungsplätze sichern‘ diente während der Corona-Krise als Anreiz, weiter in die duale Ausbildung zu investieren. Das Vor-Pandemieausbildungsniveau ist

zwar noch nicht erreicht, aber nach Daten des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) für das Jahr 2021 nehmen vor allem die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge bei den Speditionskauleuten, Fachkräften für Lagerlogistik und Fachlageristen wieder langsam zu. Dennoch lässt sich bereits seit mehreren Jahren ein deutlicher Überhang an betrieblichen Ausbildungsstellen beobachten. Beunruhigend sind hierbei vor allem die sinkenden Zahlen bei jungen Menschen, die eine Berufsausbildung beginnen.

Modernisierung der Berufsausbildung: Digitalisierung im Fokus

Die DSLV-Mitgliedsunternehmen engagieren sich für die Ausbildung – zwei Drittel von ihnen bilden unter anderem in den verschiedenen Logistikberufen aus. Doch um eine zielgerichtete und kompetente Ausbildung der Fachkräfte von morgen sicherzustellen, muss das Berufsbild der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung auf aktuellem Stand gehalten werden. Die Frage ist, inwieweit die bestehende Ausbildungsverordnung noch zur aktuellen Branchenentwicklung passt. Eine Umfrage des DSLV hat ergeben, dass zumindest ein Teil der Speditionsunternehmen es

befürwortet, künftig das Thema Digitalisierung in der Ausbildungsverordnung direkt zu berücksichtigen. Die unterschiedlichen Vorstellungen der Sozialpartner müssen bei einer Anpassung der Ausbildungsinhalte gründlich abgewogen werden. Denn die Inhalte müssen offen, praxisnah und verständlich bleiben, damit sie auf alle Unternehmen übertragbar sind und auch kleinere Firmen ausbildungsfähig bleiben. Über die Ausbildungsverordnung hinausgehende Inhalte können bereits heute jederzeit vermittelt werden.

Social Media-Kampagne „Move“ gibt spannende Einblicke in die Logistik

Eine der großen Herausforderungen auf dem Ausbildungsmarkt ist, dass Nachwuchskräfte bereits früh eine praxisorientierte Berufsorientierung erhalten, die ihnen die vielfältigen Beschäftigungsperspektiven einer dualen Ausbildung in der Speditions- und Logistikbranche aufzeigt. Dieser Aufgabe wird die Ausbildungskampagne „MOVE! Du bewegst was!“ gerecht und die jungen Talente erfahren von ihren ausgezeichneten Karriereperspektiven. Hier lassen Azubis der Branche tief blicken, indem sie als Influencer Beiträge in sozialen Netzwerken posten und für eine Ausbildung in der Speditions- und Logistikbranche werben – mit spannen-

den Einblicken in den Arbeitsalltag der Nachwuchslogistiker. Der DSLV unterstützt den bundesweiten Rollout der vom VSL – Verband Spedition & Logistik Baden-Württemberg initiierten Kampagne. Die Logistikbranche bietet allerdings nicht nur vielseitige Ausbildungs- und Berufschancen, sondern in den kaufmännischen und gewerblichen Ausbildungsberufen auch attraktive Ausbildungsvergütungen. Mit bis zu 1.045 Euro pro Monat im ersten Ausbildungsjahr liegen die tariflichen Azubi-Gehälter in der Speditionsbranche bis zu 79 Prozent höher als für 2022 gesetzlich festgelegt.

Young Freight Forwarder Germany Award

Jährlich seit 2006 zeichnet der DSLV in Kooperation mit der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) Nachwuchstalente der Branche mit dem Young Freight Forwarder Germany Award aus. Mit dem Preis werden nicht nur die jungen Speditionskaufleute selbst, sondern auch deren Ausbildungsbetriebe geehrt, die in eine erstklassige Berufsausbildung investieren. Der YFFGA macht zudem öffentlichkeitswirksam auf die Logistikbranche mit ihren vielfältigen Karriereperspektiven aufmerksam. Bewerben können sich Kaufleute für Spedition und

Logistikdienstleistung bis 27 Jahre, die ihre IHK-Abschlussprüfung mit mindestens 87 Punkten abgeschlossen haben. Erstplatzierte erhalten neben einem Wertgutschein über 2.000 Euro für Weiterbildungsmaßnahmen im Logistiksektor die Gelegenheit zur Teilnahme am globalen Nachwuchswettbewerb der International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), dem Young Logistics Professionals Award. *Weitere Informationen unter youngfreightforwarder.de*

BKrfQ-Recht: Gesetzliche Bremse verzögert praxisgerechte Weiterbildung

Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung (EU) 2018/645 bietet enormes Modernisierungspotential für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern, das Deutschland bis heute nicht ausschöpft. EU-Recht bietet demnach ausdrücklich die Option, bis zu zwölf Stunden der Weiterbildung für Berufskraftfahrer durch den Einsatz von E-Learning-Konzepten bzw. integriertem Lernen bei Wahrung des Qualitätsniveaus der theoretischen Ausbildung zu realisieren. Um den Forderungen der Wirtschaft nach zügiger Modernisierung zu entspre-

chen, wurde die Bundesregierung nach Annahme eines Entschließungsantrags des Deutschen Bundestages bereits im Oktober 2020 aufgefordert, bis Mai 2021 eine novellierte Fassung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung unter Einschluss spezifischer Regelungen zum E-Learning vorzulegen. Bis heute liegt kein Ergebnis vor, so dass erhebliche Zweifel bestehen, dass das E-Learning für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern überhaupt politisch gewollt ist.

Umwelt und Nachhaltigkeit

Verschärfte Klimaziele – mit Auswirkungen auf den Verkehr

Im April 2021 hat das Bundesverfassungsgericht das deutsche Klimaschutzgesetz als in Teilen verfassungswidrig erklärt und den Gesetzgeber aufgefordert, bis Ende 2022 nachzubessern, indem verbindlichere CO₂-Minderungsziele für die Zeit ab 2030 verankert werden. Der vorliegende Gesetzentwurf legt mit 65 Prozent für das Jahr 2030 ein neues Zwischenziel fest, bis zum Jahr 2040 soll die Minderung bereits 88 Prozent betragen. Auch eine Anpassung der Sektorenziele ist vorgesehen. Die jährlich zulässige Emissionsgrenze soll für den Verkehrssektor von derzeit jährlich

95 Mio. Tonnen CO₂ auf 85 Mio. Tonnen zusätzlich gesenkt werden.

Auch wenn der Güterverkehr lediglich mit knapp 46 Mio. Tonnen zu den heute vom Verkehrssektor verursachten 146 Mio. Tonnen beiträgt, werden immense Anstrengungen nicht nur der Logistikbranche selbst, sondern vor allem von der Nutzfahrzeugindustrie, von Immobilienentwicklern und der Energiewirtschaft als Zulieferer der Speditions- und Transportunternehmen erwartet.

Europa soll ‚Fit-for-55‘ werden

Mit ihrem Green Deal hat die Europäische Union die Klimapolitik zu einer wichtigen Leitlinie für die Mobilitätspolitik der Zukunft gemacht. Die Logistikbranche ist sich ihrer Rolle für eine nachhaltige CO₂-Reduzierung bewusst. Täglich arbeitet sie an der Effizienzoptimierung ihrer Prozesse, sei es in der Lagerlogistik, im Luft- oder Seefrachtbereich, im Binnenschiffs- und Schienengüterverkehr oder im Straßengüterverkehr. Doch diese Anstrengungen reichen nicht. Neben der Verlagerung signifikanter Gütermengen auf Schiene und Wasserstraßen muss jetzt vor allem das CO₂-Reduktionspotential schwerer und leichter Lkw zügig gehoben werden. Das technische Rüstzeug hierfür müssen Fahrzeugindustrie und die Energieanbieter liefern.

Das 2021 von der EU-Kommission vorgestellte ‚Fit-For-55‘-Paket enthält zahlreiche legislative Maßnahmen, mit denen die grüne Transformation des Verkehrssektors in Europa beschleunigt werden kann – sofern die gesetzlichen Instrumente richtig eingesetzt und mit Investitionsanreizen für die Wirtschaft gekoppelt werden. Durch steigende CO₂- und Energiepreise wird der Kostendruck auf die Logistikbranche zwar konstant erhöht, allein dadurch gelingt der Umstieg auf emissionsfreie Antriebsarten nicht. Hierfür brauchen die Unternehmen reale Alternativen, auf die sie ausweichen können – und eine ausreichende Kapitaldecke, um sie beschaffen zu können. Konkrete Lösungen zur Minderung des CO₂-Ausstoßes dürfen nicht durch

staatliche Eingriffe erzwungen werden, sondern müssen weiterhin den Marktteilnehmern überlassen bleiben. Die Unternehmen der Logistikbranche drängen selbst auf rasche Lösungen, können aber nur aktiv zum Klimaschutz beitragen, wenn sie – auch im globalen Kontext – leistungs- und wettbewerbsfähig bleiben. Staatliche CO₂-Einnahmen aus dem Güterverkehr müssen deshalb von der europäischen Staatengemeinschaft in Form von Förderprogrammen ohne Abstriche an den Verkehrssektor zur Investition in grüne Fahrzeug-, Technik- und Infrastruktur-Innovationen zurückfließen. Voraussetzung hierfür ist eine europaweite, wettbewerbsneutrale CO₂-Bepreisung, die mit einem Vermeidungseffekt einhergeht und die Mehrfachbelastungen ausschließt. Die Einbeziehung des Verkehrssektors in ein Europäisches Emissionshandels-System (EU-ETS) bietet im Grundsatz hierfür die richtige Basis, auch um nationale Alleingänge wie das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), das heute vor allem deutsche Unternehmen einseitig belastet, zu beenden. Brüssel muss mit der Einführung eines ETS für den Straßengüterverkehr seinen Blick auch über den Tellerrand des ‚Fit-For-55‘-Pakets bis zur Eurovignetten-Richtlinie richten und unbedingt vermeiden, dass für identische CO₂-Emissionen durch verschiedene Bepreisungsinstrumente mehrfach Gebühren erhoben werden. An der hierzu auch im Koalitionsvertrag der Ampel-Parteien getätigten Vermeidungszusage wird der DSLV die Bundesregierung messen. Auch die Revision der Energiesteuerrichtlinie (ETD) wird das Kostengefüge der Logistik deutlich anheben, bis fossile Brennstoffe von CO₂-neutralen Energieträgern abgelöst werden können. Statt kurzfristig zusätzliche Steuerbelastungen einzuführen, muss deshalb vorrangig die Förderung der Herstellung und flächendeckenden Verteilung grünen Stroms durch erneuerbare Energien im Zentrum der Anstrengungen aller EU-Mitgliedstaaten stehen. Eine signifikante Erhöhung der Besteuerung fossiler Energieträger ohne marktreife

Alternativen wird massive Auswirkungen auf das Kostengefüge logistischer Dienstleistungen haben. Insbesondere für die international operierenden Verkehrsträger See- und Luftverkehr muss Brüssel zusätzlich darauf achten, dass europäische Unternehmen im globalen Wettbewerb gegenüber Marktbegleitern aus Drittstaaten nicht zurückgeworfen werden. Wichtige Impulse kann demgegenüber die Inkraftsetzung einer EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) liefern. Die Speditions- und Logistikbranche operiert international, so dass alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge überall in Europa auf eine standardisierte Infrastruktur treffen müssen. Wichtig ist es deshalb, dass die gesetzten AFIR-Zielwerte in den Mitgliedstaaten vor allem entlang der TEN-T-Korridore konsequent umgesetzt, regelmäßig unter Einbeziehung der Nutzer evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden. Die Verlautbarung der EU-Kommission, einheitliche Zielwerte für den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alle Mitgliedsstaaten verbindlich vorzuschreiben, ist deshalb grundsätzlich zu begrüßen. Die Inkraftsetzung des ‚Fit-For-55‘-Pakets muss sich trotz höchster Dringlichkeit beim Klimaschutz an der tatsächlichen Verfügbarkeit von Alternativen orientieren. Der schleppende Aufbau der Ladeinfrastruktur steht dem flächendeckenden Einsatz alternativer Antriebstechnologien heute noch entgegen. Gleichzeitig ist angesichts globaler Konflikte zu befürchten, dass es in Deutschland und Europa zunehmend an grundlastfesten Energiearten fehlt. Die gesamtgesellschaftlichen Kosten in Europa für die grüne Transformation allein des Verkehrssektors werden sich auf eine mehrstellige Milliardensumme belaufen. Das werden auch die Logistikteilmärkte sämtlicher Verkehrsträger spüren. Nullemissions-Logistik wird es nicht zum Nulltarif geben. Sonst wird das zu einem reinen staatlichen Inkasso-Modell ohne spürbare ökologische Folgen.

DSLW-Werkstattgespräche – Auf dem Weg zum Null-Emissions-Straßengüterverkehr

Der Fortschritt bei Antriebs- und Lkw-Technologien nähert sich dem Ziel emissionsfreier Fahrzeuge. Nach Angaben vieler Hersteller stehen für den Straßengüterverkehr zahlreiche Null-Emissions-Varianten vor der Serienreife, teilweise allerdings noch ohne für den Fernverkehr ausreichende Reichweiten. Im Rahmen

seiner Reihe ‚Werkstattgespräche – Auf dem Weg zum Null-Emissions-Straßengüterverkehr‘ hat der DSLV Nutzfahrzeughersteller und Technologieanbieter zu ihren strategischen Vorstellungen zur grünen Transformation des Straßengüterverkehrs befragt. Die Werkstattgespräche haben gezeigt, dass die ökologische

Transformation des Industriesektors Nutzfahrzeugherstellung (OEM) begonnen hat, sich aber noch auf unterschiedlichem Entwicklungsstand befindet. Aktuell steht insbesondere die Gas-Technologie in Serienreife bereit und kann perspektivisch durch den Einsatz von Bio-Gas nahezu vollständig dekarbonisiert werden. Auf dem Sprung zur Serienreife ist die Entwicklung batteriebetriebener leichter und mittlerer Nutzfahrzeuge – mit Reichweiten von inzwischen bis zu 400 km. Laut den Aussagen der OEM scheint das Rennen im Bereich der Nah-, Regional und Verteilerverkehre entschieden, da die Vorteile batterieelektrischer Antriebe (BEV) alle anderen Technologien ausstechen. Echte Serienreife wird hier schon in den kommenden Jahren erwartet. Für schwere Nutzfahrzeuge mit größeren Reichweiten ist das Rennen zwischen BEV und Wasserstoffantrieb nicht entschieden. Die OEM geben an, in sechs bis acht Jahren für BEV Kostenparität mit auf fossilen Brennstoffen basierenden Fahrzeugtechnologien herstellen zu können, für FCEV soll dies in acht bis zehn Jahren geschehen. Bis dahin sind trotz bestehender Förderzusagen des Bundes hohe Anschaffungspreise und eine damit verbundene Unsicherheit bezüglich der Total

Cost of Ownership (TCO) weiterhin Anschaffungshindernisse für die Speditions- und Logistikbranche. Mit vielen Fragezeichen ist weiterhin der Einsatz von strombasierten Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels versehen. Niedrige Energieeffizienz, hoher Primärenergiebedarf und kaum vorhandene Produktionskapazitäten lassen einen zügigen, wirtschaftlichen Einsatz dieser Technologie im Straßengüterverkehr nicht erwarten. Eine weitere Erkenntnis aus den Werkstattgesprächen ist allerdings, dass die Verkehrswende bislang vor allem aber durch den noch schleppenden Aufbau alternativer Lade- und Betankungsinfrastrukturen in Europa gebremst wird. Aus Sicht des DSLV wird deshalb neben der Aufrechterhaltung der bislang hohen Förderzusagen durch die neue Bundesregierung der baldige Beschluss Brüssels zur Reform der Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) mit einheitlichen Umsetzungsquoten in den EU-Mitgliedstaaten entscheidend sein. Maßgeblich für den Erfolg einer echten grünen Transformation des Straßengüterverkehrssektors ist darüber hinaus auch, ob und wie der zukünftig hohe Strombedarf des Verkehrssektors aus erneuerbaren Energien gedeckt werden kann.

DSLVL ist ECTA-Mitglied

Der DSLV ist 2021 dem Umwelt-Think Tank European Clean Trucking Alliance (ECTA) beigetreten, um seine Unterstützung für die zügige Ausgestaltung eines

einheitlichen europäischen Rechtsrahmens zur vollständigen Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs bis zum Jahr 2050 zu unterstreichen.

Straßengüterverkehr

Mit einem Anteil von mehr als 70 Prozent an der deutschen Verkehrsleistung ist der Straßengüterverkehr dominierender Verkehrsträger. Trotz volkswirtschaftlich wie ökologisch notwendiger gemeinsamer Verlagerungsanstrengungen von Politik und Wirtschaft wird der Straßengüterverkehr die tragende Säule für die arbeitsteilige Wirtschaft bleiben. In logistisch hochentwickelten Systemen werden Sendungen als Ladungen, Teilladungen, Stückgüter und Pakete flexibel auf europäischen Straßen transportiert. Für das Funktionieren des Wettbewerbs bedarf es eines

europäisch austarierten Marktes auch unter Bedingungen, die Sozial- und Umweltaspekte berücksichtigen. Das so genannte Mobilitätspaket verfolgt das Ziel mit einem wettbewerbs-, sozial und umweltpolitischen Ordnungsrahmen, europäisch einheitliche Regeln für einen sicheren, wirtschaftlich und ökologisch effizienten, sozial ausgewogen und fairen Straßengüterverkehr festzulegen. Die Brüsseler Institutionen haben nach jahrelangen Verhandlungen in den Jahren 2021 und 2022 einen abschließenden, aber nicht unumstrittenen Kompromiss erzielen können.

Mobilitätspakets wirkt nur bei konsequenten Kontrollen

Mit Verordnung (EU) 2020/1054 zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrtenschreibern sollen insbesondere die Sozialvorschriften im europäischen Straßengüterverkehr zwischen den EU-Mitgliedstaaten harmonisiert und die Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal verbessert werden. Im Februar 2022 sind weitere Teile des EU-Mobilitätspakets in Kraft getreten. Mit Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1055 sollen Wettbewerbsbedingungen für den internationalen Straßengüterverkehr in der EU angeglichen und die systematische Langzeit-Kabotage verhindert werden. Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr müssen spätestens nach acht Einsatzwochen an den Ort einer Betriebsstätte in dem Land, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, zurückkehren. Auch das Kabotagerecht wurde durch Einführung einer viertägigen Karenzzeit verschärft. Der grenzüberschreitende Einsatz auch kleinerer Fahrzeuge unterliegt seit Mai 2022 einer

Genehmigungspflicht – der gewerbliche Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen über 2,5 t erfordert seitdem eine EU-Lizenz. Ob der neue Rechtsrahmen wirksam zur Verbesserung des Wettbewerbs- und Sozialschutzes beiträgt, wird wesentlich von der Kontrollintensität in den Mitgliedstaaten abhängen. Hohe Erwartungen liegen deshalb in der Um- und Ausrüstung von Lkw mit digitalen Fahrtenschreibern bis spätestens 2025. Weiterhin politisch umstritten und wenige Tage vor Inkrafttreten am 2. Februar 2022 immer noch nicht interpretationsfrei war Richtlinie (EU) 2020/1057 mit besonderen Regeln („Lex Specialis“) für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor. Auch sie sollen zum angemessenen Sozialschutz des Fahrpersonals beitragen, indem für ausgesuchte grenzüberschreitende Beförderungsfälle und Kabotagetransporte ein Anspruch auf den im jeweiligen Gastland geltenden Mindestlohn entsteht. Der DSLV als berufenes Mitglied

eines Expertenkreises der EU-Kommission hat sich an den mehrmonatigen Arbeiten zur Entwicklung eines zwischen den Mitgliedstaaten harmonisierten Verständnisses und eines Durchführungsrechtsakts zu den Funktionen einer öffentlichen Schnittstelle entwickelt, die mit dem Binnenmarktinformationssystem (IMI) für

die Entsendung von Lkw-Fahrenden im Straßensektor verbunden ist. Sie dient heute als zentrale digitale Anlauf- und Dialogstelle für Güterkraftverkehrsunternehmen zur Einreichung individueller Entsendungserklärungen. Sie hat die bestehenden nationalen Portale ersetzt.

Neue Lkw-Mautsätze dürfen nicht zu Mehrfachbelastungen führen

Mit Verabschiedung der Eurovignetten-Richtlinie Anfang 2022 hat das Europäische Parlament die endgültigen Voraussetzungen zur Vereinheitlichung der Mauterhebungssystematik in den EU-Mitgliedstaaten geschaffen. Dieser überfällige Schritt hätte hingegen konsequenter vollzogen werden können. Mit der Einbeziehung der CO₂-Emissionen sowohl in die entfernungs-basierte Lkw-Maut als auch in die externen Kosten folgt die Eurovignetten-Richtlinie dem ‚polluter pays principle‘. Stellschrauben hierfür sind die tatsächliche Höhe der zukünftigen Mautgebühren und der Zeitraum, in dem zwischen CO₂-emissionsfreien, -armen und -intensiven Fahrzeugen differenziert wird. Dadurch können Anreize für eine Transformation hin zu emissionsfreien Nutzfahrzeugen geschaffen werden – sofern hierfür zeitnah ein marktfähiges Angebot für schwere Nutzfahrzeuge entsteht. Die vollständige Mautbefreiung für batterieelektrische und Brennstoffzellen-Lkw ist als anreizgebendes Instrument richtig, ist aber nur bis 2025 befristet und greift damit zeitlich deutlich zu kurz. Insbesondere die Fortschritte in der Wasserstoff-/Brennstoffzellen-Technologie lassen marktfähige Schwerlast-Lkw in diesem Zeitraum kaum erwarten. Die Speditions- und Logistikbranche braucht bei der Techniktransformation ihrer Lkw-Flotten Planungssicherheit. Das aktuelle LNG-Desaster zeigt: Viele Speditionen haben im Vertrauen auf eine umweltpolitische Unterstützung für gasbetriebene Lkw massiv in eine – wie sich jetzt herausstellt – Sackgassentechnologie investiert, die über lange Zeit als CO₂-arm deklariert und als solche auch finanziell gefördert wurde. Sollte Deutschland die Eurovignetten-Richtlinie wie geplant zum 1. Januar 2023 umsetzen, würde die verbliebene Frist, in der LNG-Lkw noch von der Maut befreit sind, drastisch verkürzt. Eine derartige Trial-and-

Error-Politik darf sich beim Aufbau neuer Antriebs- und Aufladeinfrastrukturen nicht wiederholen. Für den Fall, dass der Straßengüterverkehr Teil des Europäischen Emissionshandelssystems (ETS) wird, hat Brüssel die Vermeidung von Doppelbelastungen für identische CO₂-Emissionen durch verschiedene Bepreisungsinstrumente aber zumindest im Blick. Hieraus müssen dann aber auch die richtigen legislativen Konsequenzen folgen und die CO₂-basierten Lkw-Mautsätze proportional wieder abgesenkt werden. Entscheidend wird vor allem sein, wie die Bundesregierung ihre Zusage aus dem Koalitionsvertrag einlöst, zukünftig Doppelbelastungen zu verhindern – und zwar ohne, dass hieraus ein weiteres Bürokratiemonster für Unternehmen und Behörden aus umständlichen Nachweispflichten und Rückvergütungsansprüchen entsteht. Spätestens wenn sich eine europäische Lösung für die Ausweitung des Emissionshandels abzeichnet, muss der Straßengüterverkehr aus dem Wirkungskreis des nationalen Emissionshandels und des Brennstoffemissionshandels-gesetzes herausgelöst werden.

Der Schwerlastverkehr hat im Jahr 2021 mit einem Mautumsatz von 7,61 Mrd. Euro zum Bundeshaushalt beigetragen. Das entspricht einer Steigerung von etwa drei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Noch besteht eine gesetzliche Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Erhalt der Infrastruktur, die Deckung der Ausgaben aus der Mauterhebung und für Förderprogramme für den Straßengüterverkehr. Der DSLV fordert das Prinzip verkehrsträgerbezogener Finanzierungskreisläufe in der Haushaltsgesetzgebung weiterhin konsequent zu festigen und vor allem die Einnahmen aus der Lkw-Maut dem System Straße zu dessen dringend erforderlichen Erhalt ungekürzt wieder zuzuführen.

DSLVL kritisiert: Mautänderungsgesetz berücksichtigt keine CO2-Mautteilsätze

Mit einem Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes sollen zunächst nur neue Mautteilsätze zur Anlastung der vom Straßengüterverkehr verursachten Infrastruktur-, Luftverschmutzungs- und Lärmkosten zum 1. Januar 2023 in Kraft treten. Die angekündigten zusätzlichen CO2-basierten Mautteilsätze sollen nach Angaben des BMDV in einem gesonderten Gesetz geregelt werden. Die Eurovignetten-Richtlinie weist nicht mehr Höchstwerte, sondern lediglich Bezugswerte für die Anlastung externer Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten aus, die von den Mitgliedstaaten höher angesetzt werden können, sofern nationale Kosten über den Bezugswerten liegen. Hiervon will Deutschland jetzt Gebrauch machen. Insofern sollen die Mautteilsätze für Luftverschmutzung mit einer Steigerung von bis zu 170 Prozent und für Lärmbelastung mit bis zu 700 Prozent Einfluss auf die neuen Mautsätze bekommen. Ausdrücklich weist das BMDV darauf hin, dass die angekündigte CO2-Differenzierung der Mautsätze, die zusätzliche

Erhebung eines CO2-Zuschlags sowie die im Koalitionsvertrag explizit erwähnte Vermeidung einer sich hieraus ergebenden Doppelbelastung noch nicht Teile dieses Änderungsgesetzes sein werden, sondern mit einem separaten Änderungsgesetz geregelt werden sollen. Das heißt, dass die hier genannten Mautteilsätze noch um CO2-basierte Mautteilsätze ergänzt werden. Zur möglichen vollständigen oder teilweisen gesetzlichen Befreiung CO2-freier und -armer Nutzfahrzeuge von der Lkw-Maut liegen noch keine Informationen vor. In seiner Stellungnahme hat der DSLV u. a. kritisiert, dass sich die Änderungen der verschiedenen Mautteilsätze – unabhängig von ihrer Höhe – voraussichtlich zu verschiedenen Zeitpunkten ergeben werden und zukünftige Mautbefreiungstatbestände noch unbekannt sind. Durch fehlende Transparenz wird die geplante Kostenüberwälzung am Markt für Speditionshäuser und ihre Transportdienstleister dadurch zukünftig erschwert.

Bundeshförderung zur Anschaffung umweltfreundlicher Nutzfahrzeuge neu strukturiert

Das bisherige Förderprogramm für die Anschaffung energieeffizienter und/oder CO2-armer Nutzfahrzeuge wurde im März 2021 durch zwei weitere Programme ersetzt. Mit dem bis Oktober 2021 befristeten Flottenerneuerungsprogramm (ENF) wurde vor allem der in der Hochphase der Corona-Krise ins Stocken geratene Absatz der Nutzfahrzeughersteller-Industrie unterstützt. Bei gleichzeitiger Verschrottung eines älteren Lkw der Schadstoffklassen bis EURO V wurde die Anschaffung von Lkw modernster EURO VI-Baureihen sowie Lkw mit Wasserstoff-/ Brennstoffzellen- oder Elektroantrieb mit bis zu 15.000 Euro gefördert. Gegenstand der Förderung war zudem die Anschaffung intelligenter Trailer-Technologien, deren Einsatz erhebliche Effizienzreserven im Betrieb bietet und damit den Energieverbrauch mindert. Mit einem Volumen von insgesamt 1,6 Milliarden Euro wird durch die Richtlinie über die Förderung von leichten und

schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) jetzt die Anschaffung leichter und schwerer alternativ angetriebener Nutzfahrzeuge mit bis zu 80 Prozent der Investitionsmehrausgaben im Vergleich zu einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor sowie die Errichtung einer dazugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur unterstützt. 5,4 Milliarden Euro stehen für die bis zu 80-prozentige Förderung bei der Errichtung einer alternativen Tank- und Ladeinfrastrukturen (Pkw und Lkw) zur Verfügung. Nach einem ungewöhnlich langen Brüsseler Genehmigungsverfahren startete die erste Förderperiode verspätet im August 2021. Der zweite Förderaufruf ist in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 geplant. Der bislang schleppende Ausbau alternativer Infrastrukturen hat bislang zu einem eher verhaltenen Abruf der Fördermittel geführt.



Rechtsrahmen bremst Einsatz öko-effizienter Lang-Lkw

Um die für den Verkehrssektor gesteckten Klimaziele zu erreichen, müssen auch im Straßengüterverkehr sämtliche Öko-Effizienzpotentiale gehoben werden, z. B. durch den flächendeckenden Einsatz von so genannten überlangen Fahrzeugkombinationen. Doch aufgrund rechtlicher Restriktionen können auch im zehnten Jahr ihrer Zulassung weder die modularen 25,25 m-Einheiten noch die auf 17,88 m verlängerten Sattelzugkombinationen ihre für den Hub-Hub-Verkehr der Systemlogistik prädestinierten Einsatzmöglichkeiten entfalten. Bereits eine generelle Beförderungszulassung für

verpackte Handelswaren, die als gefährliche Güter klassifiziert sind, könnte den Einsatz der Lang-Lkw spürbar fördern. Vorschläge zur Überwindung rechtlicher Hindernisse enthält ein ausführliches Positionspapier des DSLV. Auch grenzüberschreitende Einsatzmöglichkeiten sind bis auf bilaterale Sonderfälle (D-NL) durch EU-Recht beschränkt. Der DSLV hat deshalb Brüssel aufgefordert, harmonisierte europarechtliche Grundlagen durch Anpassung der Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung höchstzulässiger Maße und Gewichte zu schaffen.

DSLV veröffentlicht Studie zur Stückgutlogistik

Die Stückgutlogistik (auch: Systemlogistik oder Sammelgutverkehr) ist ein entscheidendes Scharnier zwischen den Wertschöpfungsstufen der wichtigsten Industriezweige und den Beschaffungsschnittstellen des Handels. Gleichzeitig gewinnt sie wachsende Anteile am B2C-Geschäft. In 15 Stückgutnetzen mit jeweils bis zu 100 Depotstandorten werden die flächendeckende Abholung, Bündelung und Zustellung von jährlich mehr als 120 Millionen Sendungen mit einer Gewichtsspanne von 30 bis zu 3.000 kg allein in Deutschland organisiert - mit stark steigender Tendenz. Gleichwohl stehen die wirtschaftliche Bedeutung und das ökologische Potential des Sammelgutverkehrs wie bei kaum einem anderen Segment der Logistik in einem derartigen Missverhältnis zu seiner öffentlichen Wahrnehmung. Um das Verständnis bei politischen

Entscheidungsträgern und in der Öffentlichkeit für dieses logistische Spezialsegment zu stärken, hat der DSLV das Marktvolumen der Stückgutlogistik im Rahmen einer Studie erheben lassen. Neben einer grundlegenden Erläuterung der systemischen Prozesse liefert die Studie auch Einschätzungen zu Herausforderungen und Zukunftsentwicklungen des Sammelgutverkehrs. Während sich politische Debatten oft nur auf den Ordnungsrahmen mit Blick auf Paketdienste und schwere Lkw-Fernverkehre konzentrieren, wird das mehrstufige und ökologisch äußerst effiziente System Sammelgut vom Gesetzgeber oftmals nicht verstanden - zum Teil mit negativen Folgen für die Netzbetreiber. Die Studie soll deshalb zum allgemeinen Erkenntnisgewinn über den mehrstufigen Produktionsprozess bestehend aus regionaler Abholung, Umschlag, Konsoli-

dierung, Hauptlauf, regionaler Zustellung und über die Zusammenarbeit der Akteure beitragen. Mit dem sprunghaft wachsenden Aufkommen in den Systemnetzen der Stückgutlogistik sind auch die Sendungskosten im Jahr 2021 ausweislich des ‚DSLVL-Kostenindex Sammelgut‘ drastisch gestiegen. Verstärkt sind auch die Sendungskosten der Stückgutlogistik

gestiegen. Angesichts des konstant wachsenden Sendungsvolumens und der rasanten Entwicklung der Energiekosten und infolge des Kriegsgeschehens in der Ukraine wird dieser Trend kaum abflachen. Auch die Personalkosten befinden sich infolge des allgemeinen Fachkräftemangels im Steigflug.

Systemlogistik ist tragende Säule für die Versorgung urbaner Zentren

Mehr als 30 Prozent aller Sendungen werden in urbanen Zentren ausgeliefert. Damit trägt die Stückgutlogistik entscheidend zur Versorgung der Städte bei. Der Anteil der Sendungen, die dem Endverbraucher direkt zugestellt werden (B2C), ist während der Corona-Krise sprunghaft um 61 Prozent auf 17 Prozent am Gesamtaufkommen des Sammelgutverkehrs gestiegen - allerdings mit deutlich höheren Prozesskosten als im B2B-Geschäft. In der Flächenabholung und -zustellung dominieren Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 bis 18 Tonnen. Angesichts der Sendungsgrößen scheidet eine Aufgliederung der regionalen Lieferrelationen in kleinere Fahrzeugeinheiten oder - wie politisch oft blauäugig gefordert - der alternative Einsatz von Lastenfahrrädern in der Regel

aus. Auch die Einrichtung zusätzlicher urbaner Konsolidierungszentren würde der Studie zufolge die Komplexität des Sammelgutverkehrs eher erhöhen und ist deshalb als Lösung zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens - mit 5,3 Prozent der Fahrleistung trägt die Stückgutlogistik hier nur marginal und punktuell bei - ungeeignet. Vordringliches Problem für die städtische Lieferlogistik bleibt deshalb die Flächenkonkurrenz und das Fehlen exklusiver Be- und Entladezonen. Die Lieferlogistik muss sowohl in der konkreten Städte- und Verkehrsplanung auf kommunaler Ebene als auch bei der Ausgestaltung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften auf Bundesebene stärker als bisher berücksichtigt werden, lautet die Forderung des DSLV.

StVO-Novelle behindert urbane Logistik

Erst im April 2021 konnten sich Bund und Ländern auf eine bindende Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) verständigen. Infolgedessen trat im November 2021 eine Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) in Kraft - mit belastenden Folgen für den Wirtschaftsverkehr in den Städten. Die drastisch erhöhten Strafen für Verstöße gegen Halte- und Parkverbote (u. a. Halten in zweiter Reihe) ignorieren

die praktischen Verhältnisse in dicht besiedelten Städten mit hoher Verkehrsdichte, in denen Haltezonen für den Lieferverkehr faktisch meist nicht vorhanden sind. Wenigstens enthält der Koalitionsvertrag die politische Absicht, die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Ausweitung gekennzeichnete Be- und Entladezonen in den Kommunen zu schaffen.

Schienengüterverkehr

2021 wurden rund 379 Millionen Tonnen Güter mit Eisenbahnen befördert, davon 111,46 Millionen Tonnen im Kombinierten Verkehr, dem klassischen Transportsegment der Spedition im Schienengüterverkehr. Die politischen und tatsächlichen Rahmenbedingungen haben sich zulasten des Straßengüterverkehrs verändert: Das Verkehrsaufkommen wächst kontinuierlich und die Straßenverkehrsinfrastruktur gerät an ihre Belastungsgrenze, der Lkw-Fahrermangel verfestigt sich zu einem Dauerproblem und konstant steigende Energiekosten und CO₂-Emissionspreise zwingen den Straßentransportsektor in teure Fahrzeugalternativen. Speditionen müssen im Interesse ihrer Kunden aus Industrie und Handel über neue Logistikkonzepte nachdenken. Die Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger ist ausdrücklich erklärtes Ziel deutscher und europäischer Verkehrs- und Umweltpolitik. Auch der Koalitionsvertrag äußert sich zur zukünftigen Rolle des Systems Schiene und zur Stellung der Deutschen Bahn AG, z.B. durch das klare Bekenntnis zur Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr und dem erklärten Ziel, das Staatsunternehmen DB als integrierten Konzern zu erhalten.

Die Maßnahmen, die zur Stärkung des Systems Schiene in den vergangenen Jahren beschlossen wurden, zeigen

erste Wirkungen, wenngleich die positiven Effekte durch die Corona-Pandemie zuletzt wieder stagnierten. Anders als im Personenverkehr wirkt der Wettbewerb im Schienengüterverkehr weitgehend. Der Anteil nicht bundeseigener Bahnen betrug zuletzt 57 Prozent der Schienenverkehrsleistung in Deutschland - Tendenz weiter steigend.

Doch auch das System Schiene hat derzeit erhebliche Schwächen und befindet sich bedingt durch Personalmangel, Infrastrukturausfälle und Baumaßnahmen in einem historischen Qualitätstief. Angesichts dessen ist die dringend erforderliche Steigerung des Modal Split-Anteils des Schienengüterverkehrs von 19 auf 25 Prozent in nur noch acht Jahren (bis 2030) ernsthaft gefährdet. Sie gelingt nur unter marktgerechten Voraussetzungen. Erst wenn der Schienengüterverkehr die hohen Anforderungen des Logistiksektors an Servicequalität, Zuverlässigkeit, Preis und Planungssicherheit erfüllen kann, um dadurch bislang nicht bahn-affine Kundengruppen akquirieren zu können, werden politische Verlagerungsideen praktische Realität. Aus der Perspektive des Logistiksektors ist das Funktionieren sowohl des Einzelwagenverkehrs, des Ganzzugverkehrs und vor allem des Kombinierten Verkehrs entscheidend – für sämtliche Angebote gibt es aber noch erhebliches Optimierungspotenzial.

DSLW unterstützt Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr

Die praktische Umsetzung des vom DSLW mitgestalteten Masterplans Schienenverkehr, in den der Masterplan Schienengüterverkehr inhaltlich aufgegangen ist,

bleibt herausfordernd. Vor allem das Ausräumen der Interessen der Personen- und Güterbeförderungen birgt Konfliktpotenzial. Die Implementierung des

Deutschlandtakts im Personenverkehr darf nicht dazu führen, dass der Schienengüterverkehr Kapazitäten verliert oder in unattraktive Nebenstrecken oder Slots gedrängt wird. Die Stärkung des Kombinierten Verkehrs als wesentliche Entlastungsalternative für den Straßengüterverkehr muss aus Sicht des DSLV Kern der Maßnahmenumsetzung sein, gefolgt von einer generel-

len Anreizsetzung für den Verkehrsträgerwechsel (Multimodalität) sowie der Reaktivierung und dem Ausbau von Gleisanschlüssen zur Belegung des Einzelwagenverkehrs. Besonders wichtig bleibt deshalb eine kontinuierliche, über mehrere Legislaturperioden andauernde Haushalts- und Förderpolitik.

Kombinierter Verkehr benötigt europaweit harmonisierte Rahmenbedingungen ...

Die für Ende 2022 angekündigte Überarbeitung der 30 Jahre alten Richtlinie über den Kombinierten Verkehr (92/106/EWG) ist überfällig, nicht zuletzt, um einen regulatorischen Konflikt mit der Rechtsetzung des ersten EU-Mobilitätspakets zu heilen, mit dem die Kriterien für die Anwendung des Kabotagerechts auf

solche Straßentransporte, die dem Kombinierten Verkehr vor- und nachgelagert sind, nicht harmonisiert, sondern ins alleinige Ermessen der EU-Mitgliedstaaten übertragen wurden. Dadurch werden systemische Vorteile des Kombinierten Verkehrs deutlich geschwächt.

... und eine stabile, langfristig planbare finanzielle Förderung der Infrastruktur

Mit dem Haushalt 2022 hat die Politik ein klares Bekenntnis zum Kombinierten Verkehr abgegeben, indem sie die KV-Förderrichtlinie, um zusätzliche fünf Millionen Euro auf 77,7 Millionen Euro anreichern will. Mit jeweils fünf Millionen Euro zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen sollen in den kommenden drei Jahre auch die nötigen Planungsperspektiven geschaf-

fen werden. Mit der gezielten Förderung von Ersatzaufwendungen wird der weitere Ausbau der Terminal-Infrastruktur möglich. Um auch korrespondierende Terminals im europäischen Ausland aufzubauen, bedarf es eines europaweiten Förderprogramms, das sich an der deutschen Förderrichtlinie orientiert, so die Forderung des DSLV.

Gleisanschluss-Charta in der Umsetzungsphase

Die von einem branchenübergreifenden Verbändebündnis getragene Gleisanschluss-Charta zielt auf eine signifikante Erhöhung der Gleisanschlüsse für Speditionen und Industriekunden. Sie wird maßgeblich bestimmt durch die Richtlinie des Bundes zur Anschlussgleisförderung mit einem auskömmlichen Volumen in Höhe von 34 Millionen Euro. Darin ist erstmals auch die vom DSLV geforderte finanzielle Förderung für die Errichtung multifunktionaler Terminals (Railports) in Höhe von bis zu 80 Prozent der Errichtungskosten

enthalten, die zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs beitragen. Auf der Agenda stehen noch der Abbau von Bürokratie, die Anschlussfähigkeit von Gewerbeflächen und die Kostensenkung für Zugänge zum öffentlichen Schienennetz. Inkonsequent ist demgegenüber die für den Haushalt 2022 beschlossene Kürzung der Gleisanschlussförderung um 16 Millionen Euro. Hier wäre ein deutliches politisches Signal gegen den seit fast drei Jahrzehnten anhaltenden Rückgang von Gleisanschlüssen wünschenswert gewesen.

Luftfracht

Luftfrachtlogistik nicht nur in der Krise systemrelevant

Die Luftfrachtbranche erlebte infolge der Corona-Pandemie einen einschneidenden Wandel. Neben dem Lockdown ganzer Märkte war die Stilllegung der Passagierflugzeugflotten, in denen in Vorkrisenzeiten rund die Hälfte der weltweiten Luftfrachttonnage als sogenannte Beiladefracht („Bellyfracht“) befördert wurden, wesentlicher Treiber des Rückgangs. Damit wurde die Konnektivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland jäh unterbrochen - Luftfrachtspediteure und ihre Kunden der verladenden Industrie standen vor enormen operativen und dispositiven Herausforderungen. Speditionshäuser, die rund 80 Prozent der per Luftfracht nach Deutschland importierten Güter

abwickeln, übten auch in der Hochphase der Krise eine Schlüsselfunktion bei der Aufrechterhaltung der Lieferketten aus. Die hohe Organisationskompetenz der Spedition und ihre enge Kooperation mit Airlines hat die Versorgung wichtiger Industriezweige – zum Teil durch Chartern für alleinige Frachtzwecke umgerüsteter Passagierflugzeuge – mit produktionsrelevanter, hochwertiger und zeitkritischer Ware sicherstellen können. Nach einer relativen Normalisierung der pandemischen Lage konnte der internationale Flugverkehr für die meisten Destinationen wieder aufgenommen werden.

2021 mit dynamischem Wachstum für die Luftfracht

Trotz coronabedingter Einschnitte verzeichnete der Luftfrachtverkehr im Jahr 2021 eine weitgehend positive Entwicklung mit hohen zweistelligen Wachstumsraten. Hierzu haben das Wachstum globaler Warenströme, die Erholung der Wirtschaft vor allem in China und in den USA sowie anhaltender Lieferkettenstörungen im Seeverkehr beigetragen. Damit entkoppelte sich der Luftfrachtverkehr deutlich vom Passagierverkehr. Obwohl durch die Einschränkungen bei Passagierflügen nach wie vor weniger Beiladekapazität zur Verfügung stand, wurden nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes an den größeren

deutschen Flughäfen im Jahr 2021 erstmals mehr als fünf Millionen Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Das Beförderungsvolumen stieg gegenüber dem Vorjahr um 17,5 Prozent auf insgesamt 5,3 Millionen Tonnen. Auch im Vergleich mit 2019 legte der Luftfrachtverkehr um 12,7 Prozent kräftig zu und konnte damit als einziger Verkehrsträger das Vorkrisenniveau bereits 2021 deutlich übertreffen. Zwischenzeitlich befindet sich die Luftfracht erneut im Krisenmodus. Gegeneinander gerichtete Wirtschaftssanktionen infolge der kriegerischen Handlungen Russlands in der Ukraine haben zur wechselseitigen Sperrung des europäischen und

russischen Luftraums geführt. Die weitgehende Umroutung von Langstreckendestinationen haben dem Luftverkehrsmarkt erneut bis zu 20 Prozent der

Kapazitäten entzogen. Wie zuvor bereits in der Corona-Krise befinden sich die Frachtraten aufgrund des verknappten Angebots wieder im Steigflug.

DSLVL fordert einheitliche Wettbewerbsbedingungen

Die nationale Umsetzung des EU-Rechtsrahmens hat großen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Luftfrachtspeditionen und auf die Aufrechterhaltung internationaler Lieferketten. Ausdrücklich unterstützt der DSLVL die Umsetzung eines hohen Sicherheitsniveaus in der europäischen Luftfahrt – dies allerdings zu gleichen Bedingungen in allen EU-Mitgliedstaaten. Der Wettbewerb wird hingegen durch flexiblere Auslegungen europäischen Rahmenrechts durch die Luftfahrtaufsichtsbehörden anderer EU-Mitgliedstaaten einseitig zu Lasten des deutschen Standortes spürbar verzerrt. So führte die Auslegung der EU-Luftsicherheitsverordnung durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zur ersatzlosen Streichung des in Deutschland bis 2019 zugelassenen Sonderkontrollverfahrens, sodass Luftfracht bereits über benachbarte europäische Flughäfen wie Amsterdam, Lüttich oder Luxemburg geroutet wird. Dort stehen in Übereinstimmung mit EU-Recht alternative, in Deutschland nicht zugelassene Kontrollverfahren zur Gewährleistung der

Luftfrachtsicherheit zur Verfügung - im Anschluss an eine Kontrolle erfolgt der Rücktransport kostenintensiv per Lkw zu den deutschen Abflughäfen oder als Direktflug an den vorgesehenen Bestimmungsort. Um den offensichtlichen Wettbewerbsnachteil des Luftfrachtstandorts Deutschland aufzulösen, müssen die Vorschriften des gemeinsamen europäischen Rechtsrahmens zur Luftfrachtsicherheit von sämtlichen Luftsicherheitsbehörden auch einheitlich umgesetzt werden, lautet die Forderung des DSLVL. Hierzu hat der DSLVL den regelmäßigen Dialog mit dem LBA intensiviert und institutionalisiert. Hier stehen Themen wie kalkulierbare Zeiträume für Kontrollen übergroßer Sendungen außerhalb genehmigter Betriebsstätten ebenso wie die Forderungen nach beschleunigten Verfahren der Aufsichtsbehörden bei Anträgen und Genehmigungsanfragen, die Vorerfassung von Begleitdokumenten sowie die Vergabe des Sicherheitsstatus einer Luftfrachtsendung durch reglementierte Beauftragte aus dem Homeoffice auf der Agenda.



Frachtinfrastruktur an den Flughäfen optimieren

Neben dem Mangel an qualifiziertem Personal im Umschlag und Handling führen auch strukturelle Engpässe und organisatorische Mängel bei einzelnen Handlingagenten der Airlines zu massiven Staus bei der Luftfrachtabfertigung und zeitweilig hohen Wartezeiten, vor allem bei der Frachtabholung im Import. Dies hatte bei anhaltenden Abfertigungsproblemen am größten deutschen Frachtflughafen bereits zur Folge, dass Airlines einzelne Flüge mit Importfracht zeitweilig über andere Flughäfen, wie z. B. Maastricht und

Basel-Mühlhausen-Freiburg, geroutet haben. Das führt zu erheblichen Friktionen in den Prozessketten der Spediteure, weil dann auch Exportfracht zum Teil per Lkw von Frankfurt am Main zu anderen Flughäfen transportiert werden muss. Die Abfertigungsprobleme bedeuten einen Standortnachteil für die verladende Wirtschaft und die Spediteure. Die Flughafenbetreiber sowie die Handlingpartner der Airlines müssen ihre Abfertigungsprozesse nachhaltig optimieren, um den Luftfrachtstandort Deutschland nicht zu gefährden.

DSLV, BDI und BDL: Branche und Politik müssen gemeinsam handeln

Neben der Erfüllung logistischer Qualitätsanforderungen zählt zunehmend auch der Klimaschutz zu den Erwartungen der Kunden aus Industrie und Handel. Für eine CO₂-neutrale Luftfrachtlogistik sind vor allem Fortschritte beim Einsatz ökologisch nachhaltiger Flugkraftstoffe erforderlich. Zusätzliche Technikinnovationen und Prozessoptimierungen für den Flugbetrieb und das Ground Handling der Airlines, Flughäfen und Logistikunternehmen müssen aber von politischen Rahmenbedingungen flankiert werden, die deutsche Unternehmen im europäischen Wettbewerb nicht noch weiter zurückwerfen, so die einheitliche Position von DSLV, dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) beim gemeinsamen Digitalen

Branchengespräch ‚Luftfracht und Klimaschutz‘. Weitere Beiträge zu mehr Nachhaltigkeit in der Luftfrachtlogistik erwartet die Branche durch zügige Fortschritte bei der Umstellung auf digitale Frachtdokumente und beim Datenaustausch mit den zuständigen Behörden. Auch der lange geforderte einheitliche europäische Luftraum („Single European Sky“) würde zur Optimierung des Routings und damit zur CO₂-Minderung im Luftverkehr beitragen. Der Luftfrachtstandort Deutschland darf nicht durch Wettbewerbsnachteile wie etwa im europäischen Vergleich ineffizientere Abfertigungsprozesse, steuerliche Sonderregelungen bei der Einfuhrumsatzsteuer oder uneinheitliche Frachtkontrollverfahren ins Hintertreffen geraten.

Seeschiffahrts- und Seehafenspedition

Pandemie und Ukraine-Krise belasten maritime Lieferketten

Achtzig Prozent des deutschen Im- und Exportvolumens wird mit Seeschiffen abgewickelt. Die Leistungskraft maritimer Lieferketten ist deshalb entscheidend für die globale Wettbewerbsfähigkeit des Industrie-, Handels- und Logistikstandortes Deutschland. Mit Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 wurden die globalen maritimen Lieferketten erheblich gestört – mit nachhaltigen, bis heute spürbaren negativen Folgen für die Absatz- und Beschaffungswege von Industrie und Handel, für Häfen sowie für die Dispositionsmöglichkeiten der Speditionshäuser als Organisatoren der Lieferketten. Reederei-Fahrpläne und Hafenkapazitäten konnten über längere Zeiträume nicht mehr synchronisiert werden. Während über Tage infolge von Abfertigungsstaus in den chinesischen Häfen keine Schiffe in die europäischen Häfen einliefen, verdichteten sich anschließend nach gleichzeitiger Ankunft mehrerer Carrier die Containermengen, so dass auch die Hinterlandverkehre überlastet waren. Um die volatilen Containermengen überhaupt noch bewältigen zu können, begrenzten Seehäfen die Möglichkeit zur Anlieferung von Exportcontainern auf einen Zeitraum

von maximal 24 Stunden vor Schiffsankunft, so dass eine flexible Disposition und Organisation der Hinterlandprozesse erheblich erschwert wurde. In den Westhäfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) mussten Binnenschiffe viele Tage auf eine Be- oder Entladung warten, wodurch sich die Probleme auch auf die Binnenhäfen entlang der Rheinschiene ausdehnten und sich dort gigantische Containermengen aufstauten. Während Leercontainer in Asien zur Mangelware wurden, häuften sich diese in Europa und den amerikanischen Häfen. Anders als zunächst erwartet, brachen Konjunktur und Konsum in Europa und in den USA nicht ein, so dass die maritime Güterverkehrsnachfrage die vorhandenen Schiffskapazitäten überstiegen. Nach Angaben des World Container Index stiegen die Frachtraten für einen 40-Fuß-Standardcontainer auf der Destination Shanghai - Rotterdam von 2.000 US-Dollar im Januar 2020 auf mehr als 14.000 US-Dollar im Januar 2022. Durch den russischen Überfall auf die Ukraine hat sich das extrem hohe Frachtrateniveau verfestigt.

DSLVB fordert ausbalancierten Wettbewerb

Funktionierende maritime Lieferketten setzen auch einen ausbalancierten Rechtsrahmen, der horizontale und vertikale Wettbewerbsgleichheit für Reedereien, Häfen, Seehafenbetriebe, Speditionen und die verladende Wirtschaft herstellt, voraus. Die aktuellen rechtli-

chen Rahmenbedingungen sind hingegen nicht ausgewogen. Sie tragen vielmehr zu Wettbewerbsverzerrungen bei, bemängelt der DSLVB mit Verweis auf das geltende System der Schiffstonnagesteuer und die EU-Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiff-



fahrtskonsortien. Nicht hinnehmbar ist, dass steuerliche Erleichterungen, die eigentlich zur Stabilisierung der Marktstellung europäischer Seeschiffahrtlinien im internationalen Wettbewerb gedacht sind, jetzt von großen Container-Reedereien dazu genutzt werden, Speditionen gezielt aus den Hinterlandmärkten zu verdrängen. In immer mehr EU-Staaten organisieren Reedereien auch die Hinterland-Lieferketten inklusive Terminaldienstleistung, Landtransport und Lagerung als so genannte Haus-Haus-Verkehre selbst – bei einem Tonnagesteuersatz von lediglich sieben Prozent. Damit

treten sie als Lieferkettenorganisatoren in unmittelbare Konkurrenz zu Speditionen, die einem effektiven Körperschaftssteuersatz von 27 Prozent unterliegen. Auf diese Wettbewerbsverzerrung hat auch bereits die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) hingewiesen. Die Bundesregierung und die Europäische Kommission müssen sicherstellen, dass der geringe Tonnagesteuersatz auf den Betrieb eines Seeschiffes beschränkt bleibt und nicht auf reedereifremde Dienstleistungen ausgedehnt werden kann.

EU-Recht fördert Seeschiffahrtsoligopole

Verstärkt wird die wettbewerbliche Unwucht durch die Konzentration der Angebotsseite. Europäisches Wettbewerbsrecht schränkt die herrschende Marktmacht der Reederei-Allianzen nicht ein – im Gegenteil: Die Europäische Kommission hat noch im März 2020 die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) EG 906/2009 für Seeschiffahrtskonsortien um weitere vier Jahre verlängert. Dadurch bleiben Container-Linienreedereien vom grundsätzlichen Verbot unternehmensübergreifender und wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen und Verhaltensweisen weiterhin ausgenommen. Das Angebot der Containerschiffahrt hat sich inzwischen auf neun Linienreedereien verengt, die sich in drei global agierende Allianzen zusammengeschlossen haben und derzeit zusammen etwa 86 Prozent des weltweiten Containervolumens kontrollieren. Diesem Angebotsoligopol steht eine wachsende Nachfrage gegenüber und die Seefrachtraten bleiben auf exorbitant hohem Niveau. Dass sich Märkte verschieben und Preise bei Nachfragesprüngen steigen, ist weder unüblich noch grundsätzlich zu kritisieren. Es

verdichten sich hingegen die Hinweise, dass der Seefrachtmarkt nicht mehr marktgerecht funktioniert. Der maritime Sektor wird von der europäischen Politik zu einseitig durch die Brille der Schiffahrtsbranche betrachtet, die übersieht, dass Speditionshäuser und Seehafenbetriebe einen erheblichen Anteil der maritimen Logistikprozesse steuern, bemängelt der DSLV. Aus EU-Sicht ist es zwar grundsätzlich richtig, maritimes Know-how durch vorteilhafte Rahmenbedingungen in Europa zu halten. Inakzeptabel ist es allerdings, wenn einseitige Privilegien zu Wettbewerbsverzerrungen im gesamten europäischen Gütertransportsektor führen. Die USA, Kanada, Australien, Neuseeland, Großbritannien und Südkorea haben ihre Aufsichtsbehörden inzwischen angewiesen, Sektoruntersuchungen im Containerschiffahrtsbereich einzuleiten. Der Europäische Verband für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistungen (CLECAT) hat die EU-Kommission nachdrücklich aufgefordert, diesen Beispielen für Europa zu folgen.

Binnenhafenlogistik

DSLVL unterstützt Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt

Eine signifikante und nachhaltige Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur ist unabdingbar, um die wachsende Güterverkehrsnachfrage unter Berücksichtigung ökologischer und klimapolitischer Zielstellungen zu bewältigen. Mit dem vom DSLVL unterstützten Masterplan Binnenschifffahrt hat die Politik einen ersten wesentlichen Schritt getan, um das System Wasserstraße nachhaltig zu stärken. Als Mitglied im Beirat zum Masterplan setzt sich der DSLVL gemeinsam mit den Branchenverbänden der Industrie, der Binnenschifffahrt, der Binnenhäfen und weiteren Stakeholdern für eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in digital geprägte Logistikprozesse der verladenden

Industrie sowie für Investitionsanreize in eine umweltfreundliche, wirtschaftliche Flotte ein. Das Bundesverkehrsministerium hat in Kooperation mit den Wirtschaftsverbänden in einer Arbeitsgruppe die Verlagerungspotentiale von Güterverkehren auf das Binnenschiff untersucht und konkrete Vorschläge für bedarfsgerechte Infrastrukturen und Förderanreize für Umschlaganlagen in Binnenhäfen entwickelt. Dazu gehören auch die Forderungen nach einer Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen für Massengut im Vor- und Nachlauf zu den Binnenhäfen und nach einer deutlich schnelleren Umsetzung der Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein.

Binnenhäfen als multimodale Schnittstellen stärken

Kontraproduktiv im Hinblick auf die Stärkung des Systems Binnenschifffahrt wirkt sich aus, dass seit Jahren immer mehr Hafenaareale ganz oder teilweise für Zwecke der Wohnraumnutzung umgewidmet werden. Auch die Hafenzufahrt für Lkw wird aus lokalen umweltpolitischen Erwägungen zunehmend beschränkt. Notwendig ist es vielmehr, die Funktion der Binnenhäfen als multimodale Schnittstellen bei der Planung von

regionalen Straßeninfrastrukturvorhaben stärker zu berücksichtigen, um Hindernisse im Vor- und Nachlauf zu den Häfen zu vermeiden. Die Binnenhafenlogistiker fordern diesbezüglich eine stärkere Einflussnahme des Bundes auf die Länder und Kommunen, damit die übergeordneten Ziele des Masterplans nicht konterkariert werden.



Digitalisierung des Systems Binnenschifffahrt vorantreiben

Die Arbeitsgruppe Digitalisierung zum Masterplan Binnenschifffahrt hat sich im April 2021 unter Leitung des Bundesverkehrsministeriums konstituiert. Arbeitsgrundlage sind die Handlungsempfehlungen des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) zur Digitalisierung von Binnenschifffahrt und Wasserstraßen („Digital Enhancement of Vessels Infrastructure and Logistics“ - DEVIL), die vom DSLV sowie den Verbänden der Industrie, der Binnenhäfen und des Schiffbaus mitgetragen und nun weiterentwickelt werden. Die Arbeitsgruppe wird sich zunächst auf die Umsetzung prioritärer Maßnahmen wie Netzausbau, Schleusenmanagement und die digitale Liegestellenübersicht konzentrieren.

Gegenüber dem BMDV plädiert der DSLV gemeinsam mit acht weiteren Verbänden für einen zügigen Lückenschluss bei der 4G-Versorgung entlang der Bundeswas-

serstraßen. Gleichzeitig müssen im Hinblick auf Anwendungen im Bereich der Industrie 4.0, der autonomen Schifffahrt oder einer am Internet der Dinge ausgerichteten Logistik schnellstmöglich entsprechende Konzepte und Planungen für einen 5G-Hochlauf an den Wasserstraßen angestoßen werden. Als Hemmnis für eine verstärkte Digitalisierung der Binnenschifffahrt erweisen sich die Defizite bei der Personallage in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Auf Unverständnis im Beirat zum Masterplan stieß die Erkenntnis, dass die sich im Aufbau befindliche Bündelungsstelle Digitalisierung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) erst bis zum Jahr 2030 vollständig einsatzbereit sein wird. Hier fordert der DSLV gemeinsam mit weiteren Spitzenverbänden eine deutliche Beschleunigung des personellen Aufbaus.

Digitalisierung Prozesse und Standards

Digitalisierung ist ein marktrelevanter Motor für alle Unternehmen. Etablierte Speditionshäuser entwickeln sich zunehmend von reinen Softwareanwendern für die Disposition und Tourenplanung hin zu Logistikdienstleistern mit weitgehend digitaler Abwicklung der meisten Geschäftstransaktionen. Der Digitalisierungsgrad in der Logistik ist hoch und wächst evolutionär und geräuschlos. Gleichwohl wird die Digitalisierung noch gebremst durch viele Schnittstellen und Medienbrüche.

Hybride Speditionen sind zukunftsfähig

Der Weg zu plattformübergreifenden Freight Eco Systems, die durch Datensammlungen gesamtwirtschaftliche Lösungen wie die Vermeidung von Leerfahrten und CO₂-Emissionen auf europäischer Ebene beitragen könnten, ist nach allgemeiner Einschätzung noch weit und zu sehr von ‚Silodenken‘ geprägt. Das fehlende Vertrauen in den Schutz eigener Firmen- und Kundendaten steht der Interoperabilität von Plattformen spürbar entgegen. Zusätzliche Hindernisse sind fehlende Standards und die Heterogenität logistischer Prozesse. Auch wenn vor allem digitale Plattformen die Markttransparenz fördern und zur Effizienzsteigerung logistischer Prozesse auf ausgewählten Teilmärkten der Logistik beitragen können, den gesamten Logistikmarkt beherrschen werden sie nicht. Zu diesem Ergebnis kam das zuschauerstarke Expertenpanel des vom DSLV ausgerichteten virtuellen Forums ‚Plattformökonomie – Speditionen der Zukunft‘ auf der Leitmesse transport logistic 2021.

Wichtige politische Handlungsfelder sind die Entwicklung eines standardisierten Datenaustausches insbesondere mit Behörden, die flächendeckende Bereitstellung von Hochgeschwindigkeitsdatennetzen sowie einen digitalen Wandel begleitende Bildungspolitik. Über Fördermaßnahmen muss sichergestellt werden, dass auch kleinere und mittlere Unternehmen die notwendigen Investitionen in neue Technologien tätigen können.

Für den Erfolg von Plattformen sind neben einem hohen Sendungs- und Ladungsaufkommen einheitliche Datenformate, Standards und industrialisierte Abläufe grundlegende Voraussetzung. Diese einseitig auf Logistikmärkten gegenüber der verladenden Wirtschaft aus Industrie und Handel durchzusetzen, wird auch schnell wachsenden und finanzstarken digitalen Speditionen nicht gelingen. Zu sehr ist der Markt geprägt von einer Vielzahl von Logistikdienstleistern, die ihren heterogenen Kundengruppen individuelle Lösungen anbieten. Für die Etablierung monopolartiger Strukturen ist der Transport- und Logistikmarkt viel zu fragmentiert.

Die Stärken etablierter Speditionen bleiben Erfahrungen im Supply Chain (Event) Management – also Flexibilität und Wissen, das Technologie allein nicht abbilden kann und auf das auch Plattformbetreiber zukünftig angewiesen sein werden. Die Speditionswelt der Zukunft wird kein ‚entweder oder‘, sondern eine

Kombination beider Welten sein. Etablierte Speditionen und digitale Marktbegleiter können damit voneinander lernen. Obsolet werden Speditionen in Zukunft deswegen nicht. Vielmehr können sie ihre Geschäftsmodelle durch Plattformlösungen um zusätzliche Serviceangebote erweitern.

Marktfähig bleiben vor allem die Speditionshäuser, die Marktkenntnisse, Fachwissen und individuelle Kunden- nahe mit digitalem Leistungsvermögen verknüpfen können – also Hybride. Demgegenüber werden rein

digitale Speditionen und Plattformen ihre Stärken vor allem in standardisierten und automatisierten Transportprozessen, wie zum Beispiel in FCL-Märkten mit Ladungsverkehren, entfalten und hier Marktanteile gewinnen. Hier entsteht allerdings auch der größte Druck auf die klassische Speditions- und Transportwelt. Die Kapitalstärke neuer Marktakteure in Verbindung mit automatisierten Dispositionsprozessen verändert nicht nur die Frachtraten, sondern auch das Margengefüge.



eFTI nimmt Fahrt auf

Bei grenzüberschreitenden Beförderungen in der EU erfolgt der Informations- und Datenaustausch noch größtenteils mit Papierdokumenten. Bis heute fehlen vor allem den nationalen Überwachungsbehörden die technischen Möglichkeiten für die Kontrolle gesetzlich vorgeschriebener Beförderungsdokumente in elektronischer Form. Eine weitere Hürde ist die Vielzahl inkompatibler IT-Systeme zur elektronischen Datenübermittlung zwischen Unternehmen und Behörden. Ein entscheidender Schritt zur Digitalisierung von Dokumentationsprozessen in der Logistik, von dem auch die Kontrollbehörden in Europa profitieren sollen,

ist die europäische Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI). Die Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten der EU sind verpflichtet, ab 2024 Frachtinformationen in elektronischer Form zu akzeptieren. Für Transportunternehmen bleibt die Teilnahme an den elektronischen Verfahren freiwillig. Zur Weiterentwicklung des Datenmodells und der Prozessgestaltung, die in weiteren EU-Rechtsakten münden soll, beteiligt sich der DSLV an den Arbeiten des Digitalen Transport- und Logistikforum (DTLF) der Europäischen Kommission.

Logistiksicherheit | Security

Logistikdienstleister verantworten globale Lieferketten, in die täglich erhebliche Warenwerte eingespeist werden. Um organisiertem Frachtraub vorzubeugen und abzuwehren, bedarf es zum Schutz dieser hochwertigen Güter während Transport, Lagerung und Umschlag umfassender Sicherheitsmaßnahmen. Im Mittelpunkt des Schutzinteresses der Speditionsbranche stehen Logistikanlagen, Transportmittel, Verkehrs- und IT-Infrastrukturen. Durch Implementierung technischer, personeller und organisatorischer Präventivmaßnahmen reagieren Speditionen auf die grundsätzlich hohe Gefährdungslage und können so den unbefugten Zugriff auf das Transportgut größtenteils

abwehren. Auch kriminaltechnische Gegenmaßnahmen und schnelles polizeiliches Handeln zeigen inzwischen Wirkung. Hierfür bedarf es stets präsenter, spezialisierter und international vernetzter Ermittlungsbehörden, die den Fahndungsdruck auf die größtenteils organisierte Frachtkriminalität konstant hochhalten. Für einen regelmäßigen Informations- und Wissensaustausch steht der DSLV im kontinuierlichen Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium, dem Bundesinnenministerium, den Bundes- und Landeskriminalämtern sowie dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik.

Projekt ‚CARGO‘ erfolgreich

Beispielgebend für die enge und erfolgreiche Kooperation des DSLV mit nationalen und internationalen Polizeibehörden ist das Projekt ‚Cargo‘ unter Federführung des LKA Sachsen-Anhalt. Im ‚Cargo‘-Teilprojekt ‚Prävention‘ wurden Handlungsempfehlungen für Fahrer, Disponenten und Transportunternehmen erarbeitet, durch die das Sicherheitsbewusstsein geschärft und Hinweise für eine an die Gefährdungslage angepasste Tourenplanung einschließlich Parkplatzwahl und Technikoptionen gegeben werden. Nach Erhebungen des DSLV konnte die Frachtdiebstahlquote während der Laufzeit des Projekts im Zeitraum zwi-

schen 2017 und 2021 stetig gesenkt werden. Dabei wirkten allerdings auch Grenzschießungen und rückläufige Verkehrszahlen während der Phasen des harten, pandemiebedingten Lockdowns positiv auf das Deliktgeschehen. Im Verlauf des Jahres 2021 war wieder eine Zunahme krimineller Zugriffe zu verzeichnen, die bis heute anhält. Frachtdiebstahl bleibt weiterhin eine ernstzunehmende Bedrohung für die Logistikbranche. Deshalb spricht sich der DSLV dringend für die Fortführung des Austausches in einem Folgeprojekt ‚Cargo 2.0‘, idealerweise unter Leitung des Bundeskriminalamtes aus.



DSLVL drängt auf zügige Umsetzung des europäischen SSTPA-Standards

Eine Sicherheits-Achillesferse bleiben die gesetzlichen Lenk- und Fahrzeitunterbrechungen des internationalen Straßengüterverkehrs, die aufgrund des ohnehin bestehenden Mangels an Lkw-Parkplätzen teilweise abseits größerer Verkehrsadern erfolgen müssen. Auf Parkplätzen ohne ausreichende Sicherheitsinfrastruktur sind Fahrer und Ladung besonders schutzlos gegenüber Straftätern, die hier gezielt Fracht ins Visier nehmen. Mit dem von der Europäischen Kommission unter Mitwirkung des DSLVL erarbeiteten europäischen

Sicherheitsstandard für Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPA), steht jetzt erstmals ein Rahmenprofil für Lkw-Parkplätze zur Verfügung, das nicht nur Sicherheitsaspekte, sondern auch eine an den Bedarfen des Lkw-Fahrpersonals ausgerichtete Infrastruktur wie sanitäre Einrichtungen umfasst. Damit sich Routen- und Tourenplanungen der Logistik insbesondere beim Transport hochwertiger Waren hieran orientieren können, drängt der DSLVL auf zügige Umsetzung in den Mitgliedstaaten.

Kritik an der neuen BSI-KritisV

Der Grad der IT-Sicherheit kann zur existentiellen Frage jedes Logistikunternehmens werden. Die auf dem IT-Sicherheitsgesetz fußende BSI-Kritis-Verordnung bestimmt solche Unternehmensstandorte, die als schützenswerte Infrastrukturen für die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit in Deutschland gelten

und definiert Schwellenwerte und graduell verpflichtende IT-Sicherheitsmaßnahmen für Betreiber solcher Infrastrukturen. Die Stellungnahme des DSLVL zur seit 1. Januar 2022 in Kraft befindlichen 2. Kritis-Änderungsverordnung hat zu einer Präzisierung des Anwendungsbereichs geführt.

Präsidium



Das Präsidium des DSLV: Mathias Krage, Axel Plaß, Dr. Johannes Offergeld (v.l.n.r.)

Präsident

Axel Plaß
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Vizepräsident & Schatzmeister

Mathias Krage
Krage & Gerloff Logistik GmbH

Mitglied des Präsidiums

Dr. Johannes Offergeld
Adam Offergeld Spedition GmbH & Co. KG

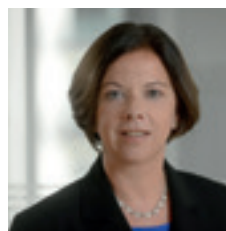
Geschäftsstelle

Geschäftsführung



Frank Huster

Hauptgeschäftsführer
+49 (0) 30 4050228-10
FHuster@dslv.spediteure.de



Jutta Knell

Rechtsanwältin

Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin
Zoll- und Außenwirtschaftsrecht
Umsatzsteuer
+49 (0) 30 4050228-30
JKnell@dslv.spediteure.de



Niels Beuck

Geschäftsführer
Europäische Angelegenheiten,
Sicherheitspolitik
Schienengüterverkehr
Kombinierter Verkehr
+49 (0) 30 4050228-50
NBeuck@dslv.spediteure.de

Fachreferate



Björn Karaus
Rechtsanwalt

Justizariat
Speditions- und Transportrecht
Versicherungen
+49 (0) 30 4050228-22
BKaraus@dslv.spediteure.de



Markus Suchert

Justizariat
Arbeits-, Sozial- und Tarifrecht
+49 (0) 30 4050228-21
MSuchert@dslv.spediteure.de



Tatjana Kronenbürger

Qualifikation und Berufliche Bildung,
Gefahrgutlogistik
+49 (0) 30 4050228-63
TKronenbuerger@dslv.spediteure.de



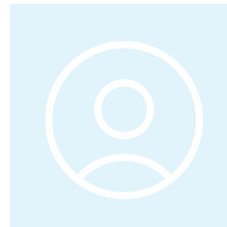
Ingo Hodea

Stückgut- und Systemlogistik
Straßenverkehrsrecht
+49 (0) 30 4050228-62
IHodea@dslv.spediteure.de



Raoul Wintjes

Internationaler Straßengüterverkehr
Digitalisierung
+49 (0) 30 4050228-64
RWintjes@dslv.spediteure.de



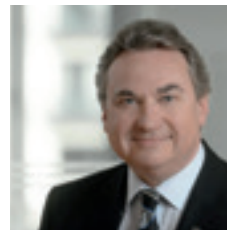
N. N.

Umwelt | Klima- und Energiepolitik



Stefan Saß

Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition
+49 (0) 40 374764-44
sass@kds-im-dslv.de



Reinhard Lankes

Luftfrachtsspedition
Binnenhafenlogistik
Marktbeobachtung und Statistik
+49 (0) 30 4050228-70
RLankes@dslv.spediteure.de



Michael Lameli

Finanzen, Verwaltung und Personal
+49 (0) 30 4050228-80
MLameli@dslv.spediteure.de



Markus Wolters

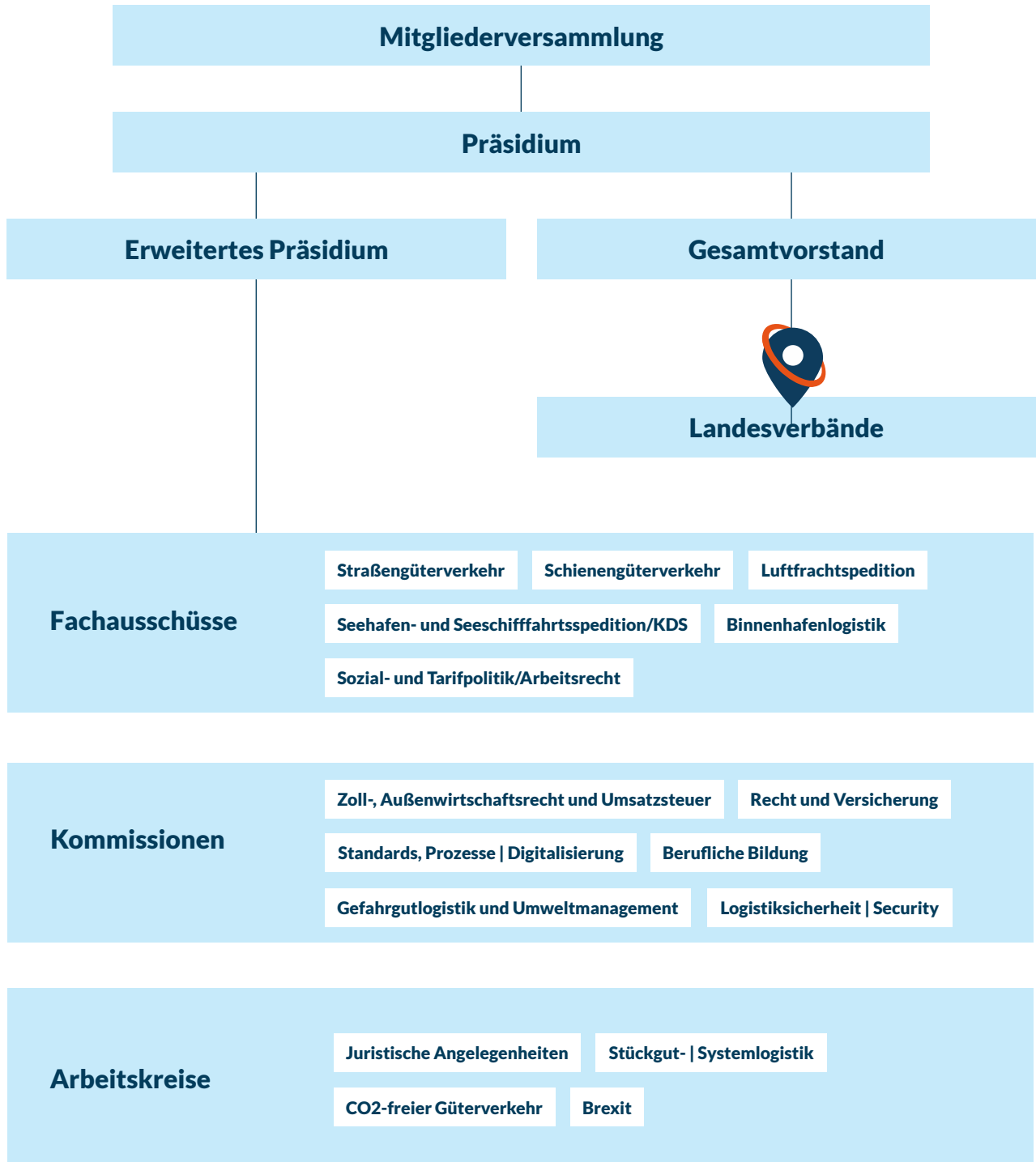
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
+49 (0) 30 4050228-12
MWolters@dslv.spediteure.de

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156
Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: 030 40 50 228-0
Telefax: 030 40 50 228-88
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Gremien und Ausschüsse des DSLV



Landesverbände



Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e. V.

Hedelfinger Straße 25 | 70327 Stuttgart
Telefon +49 (0)711 222 94 66 | Telefax +49 (0)711 222 946 80
info@vsl-spediteure.de | www.vsl-spediteure.de



Landesverband Bayerischer Spediteure e. V.

Wilhelm-Wagenfeld-Straße 4 | 80807 München
Telefon +49 (0)89 3090707-0 | Telefax +49 (0)89 3090707-77
info@lbs-spediteure.de | www.lbs-spediteure.de



Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e. V. (VVL)

Juliusstraße 52 | 12051 Berlin
Telefon +49 (0)30 6255733 | Telefax +49 (0)30 6269900
info@vvl-berlin.de | www.vvl-berlin.de



Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes (LBBV) e. V.

Fachvereinigung Spedition, Lagerei und Möbeltransport
Französische Straße 14 | 10117 Berlin
Telefon +49 (0)30 2024 0924 | Telefax +49 (0)30 2024 0920
service@lbbv.de | www.lbbv.de



Verein Bremer Spediteure e. V.

Bahnhofstraße 28-31 | 28195 Bremen
Telefon +49 (0)421 321169 | Telefax +49 (0)421 327838
service@vbbsp.de | www.vbbsp.de



Verein Hamburger Spediteure e. V.

Willy-Brandt-Straße 69 | 20457 Hamburg
Telefon +49 (0)40 374764-0 | Telefax +49 (0)40 374764-75
info@vhsp.de | www.vhsp.de



Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e. V.

Eschborner Landstraße 42-50 | 60489 Frankfurt am Main
Telefon +49 (0)69 9708110 | Telefax +49 (0)69 776356
info@slv-spediteure.de | www.slv-spediteure.de



Landesverband des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Warliner Str. 6 | 17034 Neubrandenburg
Telefon +49 (0)395 4567-436 | Telefax +49 (0)395 4567-261
info@lv-verkehrsgewerbe-mv.de |
<https://lv-verkehrsgewerbe-mv.de/>



Fachvereinigung Spedition und Logistik im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V. (GVN)

Lister Kirchweg 95 | 30177 Hannover
Telefon +49 (0)511 9626200 | Telefax +49 (0)511 9626209
info@gvn.de | www.gvn.de



Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V.

Engelbertstraße 11 | 40233 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 73858-30 | Telefax +49 (0)211 73858-28
info@vsl-nrw.de | www.vsl-nrw.de



Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVL) e. V. Landesverband Spedition + Logistik

Haferlandweg 8 | 48155 Münster
Telefon +49 (0)251 6061-0 | Telefax +49 (0)251 6061-414
verband@vvl.de | www.vvl.de
Oerschbachstraße 152 | 40591 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 7347-80 | Telefax +49 (0)211 7347-831
duesseldorf@vvl.de | www.vvl.de



Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland (LVS) e. V.

Fachvereinigung Spedition und Logistik
Metzer Straße 123 | 66117 Saarbrücken
Telefon +49 (0)681 9250-0 | Telefax +49 (0)681 9250-190
info@lvs-saar.de | www.lvs-saar.de



Fachvereinigung Spedition und Logistik im Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e. V.

Palaisplatz 4 | 01097 Dresden
Telefon +49 (0)351 81432-70 | Telefax +49 (0)351 81432-77
info@lsv-ev.de | www.lsv-ev.de



Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt e. V.,

Fachvereinigung Spedition, Möbelspedition und Lagerei
Morgenstraße 6 | 39124 Magdeburg
Telefon +49 (0)391 621988-6 | Telefax +49 (0)391 621988-8
info@lvsa-sachsen-anhalt.de | www.lvsa-sachsen-anhalt.de



Fachvereinigung Spedition und Logistik (FSL) Schleswig-Holstein e. V.

Leinestr. 36 | 24539 Neumünster
Telefon +49 (0)4321 300914 | Telefax +49 (0)4321 300915
info@uvl-sh.de | www.uvl-sh.de



Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e. V.,

Fachvereinigung Spedition, Logistik und Möbelverkehr
In der Langen Else 2 | 99098 Erfurt
Telefon +49 (0)361 65309-0 | Telefax +49 (0)361 65309-15
info@ltv-thueringen.de | www.ltv-thueringen.de

Speditionen und Logistikdienstleister – Kerngeschäft und Leistungsumfang

Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Speditionen beauftragen Transportunternehmen aller Verkehrsträger und befrachten Lkw, Eisenbahnen, Flugzeuge sowie See- und Binnenschiffe, sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden. Auftraggeber von Güterkraftverkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Airlines und Reedereien sind somit überwiegend Speditionen und Logistikdienstleister. Zwischen Speditionen und Transportunternehmen ist insofern regelmäßig von einem Auftraggeber-Auftragnehmer-Verhältnis auszugehen. Diese Aufgabenverteilung wird in § 453 HGB geregelt, wonach Speditionen als Organisatoren der Lieferketten beschrieben werden. Speditionen „besorgen“ demnach als „Architekten des Transports“ die Versendung von Waren und Gütern. Die Vergabe von Transportaufträgen an Transportunternehmen durch einen Spediteur ist Basis für tausende täglich durchgeführte nationale und internationale Transporte und Beförderungsvorgänge. Vor allem internationale Warenversendungen erfordern die Organisation komplexer, arbeitsteiliger Lieferketten, die in der Regel durch mehrere in- und ausländische Transportunternehmen und Unterauftragsverhältnisse

mit Betreibern von Umschlag- und Lageranlagen gebildet werden.

Je nach Markt gliedern sich die Aktivitäten des Speditors in Teilbereiche wie Beschaffungs-, Distributions- und Entsorgungslogistik. Industrie und Handel stellen ständig höhere und komplexere Anforderungen an ihre Logistikdienstleister. Speditionen haben in den vergangenen Jahrzehnten äußerst flexibel und dynamisch hierauf reagiert und bieten ihren Kunden heute ein breites Leistungsportfolio, das die klassischen vier Leistungsbereiche Transport, Umschlag, Lagerung und Zollabwicklung bzw. deren Organisation nicht nur individualisiert, sondern auch um – zunehmend digitale – Mehrwertleistungen ergänzt. Just In Time- und Just In Sequence Delivery-Konzepte sind heute für die meisten Teilmärkte der Logistik bereits Standard. Dienstleistungen wie Qualitätskontrollen, Bestell- und Retourenmanagement im Rahmen der Ersatzteillogistik sowie Vormontagen für die Industrie erweitern das Leistungsangebot. An die Logistik sensibler Waren, wie gefährliche Güter, Lebensmittel und pharmazeutische Produkte bestehen besonders hohe Anforderungen. Die besondere, auf ständige Effizienzverbesserung gerichtete Bündelungsfunktion der Spedition liefert einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Ressourceneinsatzes in der Logistik.

Herausgeber

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156

Unter den Linden 24

10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

Telefax: +49 (0)30 40 50 228-88

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org

www.twitter.com/DSLV_Berlin

Konzept und Layout

Lime Flavour

www.limeflavour.com

Bildnachweise

Titelseite imaginima (iStock),

S.5 Regina Sablotny,

S.10 donvictorio (Shutterstock),

S.12 Calado (adobestock),

S.15 Sara Cohen (unsplash),

S.27 am (Fotolia),

S.32 Suksin (Shutterstock),

S.35 William William (unsplash),

S.37 Justin Wilkens (unsplash),

S.41 Marcin Jozwiak (unsplash),

S.42/43 Kathrin Heller / Regina Sablotny

Stand: 22. Juni 2022

