

# Pressemitteilung

---

## **Nahost-Konflikt reicht tief in das deutsche Logistikgeschäft**

### **Speditions- und Logistikbranche braucht nachhaltige Entlastungen, keine zeitlich begrenzten Krisenrabatte**

**Berlin, 6. März 2026. Die militärische Eskalation im Nahen Osten belastet die deutsche Speditions- und Logistikbranche erheblich. Durch die Blockade der Seeschifffahrt in der Hormus-Meerenge und die großflächige Sperrung des Luftraums über den Golfstaaten sind mehrere Verkehrskorridore lahmgelegt. Dies hat innerhalb weniger Tage zu einem teils dramatischen Anstieg der See- und Luftfrachtraten geführt. Sprunghaft gestiegene Dieselpreise belasten auch den Landverkehr. Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik fordert nachhaltige Entlastungsmaßnahmen zur Abmilderung der hohen Energiekosten.**

Reedereien stellen den Speditionshäusern für Container, die sich auf der Seeschiffspassage im Persischen Golf bewegen, jetzt Notfall-Konfliktzuschläge von derzeit bis zu 4.000 US-Dollar in Rechnung – ein Mehrfaches der üblichen Frachtrate. Viele Schiffe umfahren vorsichtshalber das Kap der Guten Hoffnung und meiden den Suezkanal. Mit einem sprunghaften Anstieg der Frachtraten ist auch auf Routen zu rechnen, die die Golfregion nicht berühren.

Die Situation im Luftverkehr ist ähnlich: Mit Dubai, Abu Dhabi und Doha sind drei der wichtigsten Luftfrachtdrehkreuze in der Region in ihrem Betrieb massiv eingeschränkt. Die globalen Luftfrachtkapazitäten schwanken erheblich, da die Airlines zahlreiche Verbindungen gestrichen haben und teilweise keine Buchungen mehr annehmen. Infolgedessen steigen auch hier Frachtraten und Risikozuschläge.

Neben dem explosionsartigen Frachtratenanstieg wächst der Dispositionsaufwand in den Speditionen exponentiell. See- und Luftfracht muss umgebucht, umgeroutet und teilweise storniert werden. Wechselkursrisiken engen den Planungsspielraum der Speditionen zusätzlich ein. „Kosten, die den Logistikkunden jetzt zusätzlich in Rechnung gestellt werden müssen“, sagt DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. „Zeitversetzt werden die Konsumenten die Lieferkettenstörungen auch in den Regalen spüren.“

Die Störungen des Seeschiffsverkehrs haben über den Weltmarktpreis für Rohöl die deutschen Tankstellen ohne Verzögerung erreicht. Kurzfristig können viele Logistikunternehmen den drastischen Preisanstieg beim Diesel durch größere Vorräte und Termingeschäfte abfedern. Deutlich robuster als in zurückliegenden Krisen sind Speditionen mit

#### **Pressekontakt:**

**Polina Zavadska**

Leiterin Kommunikation und Medien

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12

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

E-Mail: [Presse@dslv.spediteure.de](mailto:Presse@dslv.spediteure.de)

vertraglichen Dieselpreisgleitklauseln (sogenannte Floater) aufgestellt, die meist Vertragsbestandteil im Straßentransportgeschäft sind.

„Zusätzlich zur eigenverantwortlichen Absicherung der Marktteilnehmer muss die Politik handeln. Energiesteuern und CO<sub>2</sub>-Abgaben sind in Deutschland grundsätzlich zu hoch. In Krisenzeiten trifft das besonders hart“, mahnt Huster. „Die Erfahrungen zeigen, dass ein staatlicher Tankrabbatt den Markt nicht wirklich erreicht, sondern durch Mitnahmeeffekte auf der Angebotsseite versandet. Statt mit zeitlich begrenzten Preisbremsen Symptome einer plötzlich aufgeflammten Krise zu bekämpfen, müssen Energiepreise nachhaltig gesenkt und das Dickicht aus mehrfachen Steuern und Abgaben strukturell gerodet werden. Konkret bedeutet dies: Der CO<sub>2</sub>-Preis darf vom Staat nur einmal berechnet und nicht mehrfach angelastet werden. Und zusätzlich muss die Energiesteuer auf das europäische Mindestniveau gesenkt werden.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 15 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 2.500 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Oktober 2025). Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lager spezialisten. Der DSLVL 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.