

Logistikimpulse

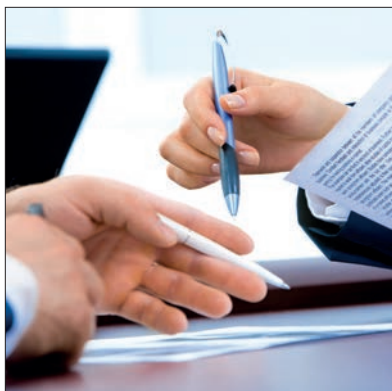
Mitglieder-Magazin



BAFA-Transportgipfel zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

Neue ISO-Norm zur Ermittlung von CO₂-Emissionen

Haftung bei Huthi-Angriffen auf Seeschifffahrt



SLV-Impulse

- 5** So scheitert die Verkehrswende, Herr Kanzler
- 6** Vertragspartnerschaften stärken deutsche Wirtschaft
- 7** Beratungsförderung in Hessen



Landverkehr

- 11** Lkw-Kartell
- 12** Großraum- und Schwertransporte
- 13** Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
- 15** Welchen Einfluss hat das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) auf die Logistikbranche?



Luftfracht

- 18** Fraport und Dakosy gründen Joint Venture für die Luftfrachtindustrie

Rubriken

- 4** Editorial
- 8** Nachrichten
- 36** Weiterbildung
- 38** Medienwelt

Impressum

Herausgeber:

SLV – Speditions- und Logistikverband
Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.
Eschborner Landstraße 42–50
60489 Frankfurt a. M.
Tel. 069 970 811 – 0
Fax 069 776 356
www.slv-spediteure.de

V.i.S.d.P.: Thorsten Hölser

Redaktionsschluss: 01.04.2024

Redaktionelle Mitarbeit:

Thorsten Hölser, Markus Gust,
Marc Köhler, Malte Ottermann (SLV);
Jutta Knell, Björn Karas (DSLTV)

Erscheinungsweise: dreimal jährlich

Lektorat: Myriam Alfano

Titelbild: Adobe Stock

Druck: Mach Druck GmbH, Frankfurt a. M.

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Im vorliegenden Magazin wurde zugunsten der leichteren Lesbarkeit bei geschlechtsbezogenen Formulierungen – soweit nicht anders angegeben – in der Regel die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich gleichwohl auf beide Geschlechter.

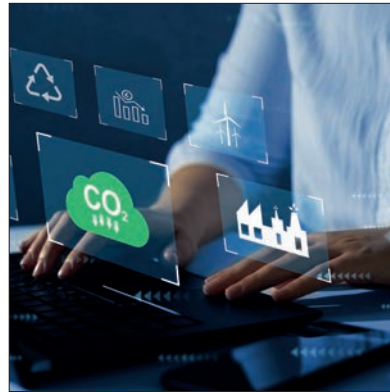
Beilagen:

- Prüfungsvorbereitungskurs Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung
- Logistik-Bachelor Rhein-Main
- Geprüfter Fachreferent für Zoll & Außenwirtschaft



Zoll

- 20** ICS2 Release 3
- 22** Neues Zollsystem PoUS
- 23** CBAM Anpassungen und Übergangsfristen



Spezial

- 24** Treibhausgasemissionen im Verkehr
- 26** Digitalisierung von Dokumentenprozessen

INHALT

März/April 2024

Recht

- 28** Huthi-Angriffe auf Seeschifffahrt
- 32** Tarifverhandlungen in Hessen



Aktueller Stand zu den Tarifverhandlungen in Hessen

Nach mehreren Verhandlungsrunden hat ver.di die Tarifgespräche mit dem Arbeitgeberverband völlig überraschend abgebrochen. Die Arbeitgeberseite steht trotzdem einer Fortsetzung der Tarifverhandlungen mit ver.di in der Fläche aufgeschlossen gegenüber. Dies wurde nun auch in einem aktuellen Schreiben des Arbeitgeberverbands an ver.di nochmals unterstrichen.

Seite 32

SLV-Impulse

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder,

ebenso wie die deutsche Wirtschaft kämpft auch die Logistikbranche seit Sommer letzten Jahres mit einer schwächelnden wirtschaftlichen Entwicklung, und auch für 2024 scheint keine Besserung in Sicht. Dies bestätigt auch der Bericht der Logistikweisen, der für 2024 zwar nominal noch ein kleines Wachstum (0,8 %) erwarten lässt, aber real sogar einen Rückgang von -3,5 % prognostiziert (Seite 8).

In diesem schwierigen Umfeld wächst der Druck auf die Unternehmen der Güterverkehrswirtschaft, die Antriebswende einzuleiten. Die Explosion der Mautkosten seit Jahresbeginn verschärft die Kostensituation ebenso wie die CO₂-Bepreisung beim Kraftstoff. Zugleich fehlen jedoch sowohl die Fahrzeuge als auch die Ladeinfrastrukturen, um diesem Teufelskreis entkommen zu können.

Und was unternehmen Bundesregierung und Bundesverkehrsministerium? Sie streichen auch noch die dringend benötigten Fördermittel, die dem Mittelstand helfen sollten den gewaltigen Transformationsprozess umzusetzen.



Daher hat sich der DSLV gemeinsam mit dem BGL und BWVL in einem Brandbrief an Bundeskanzler Scholz gewendet, um die Güterverkehrswende zum Chef-Thema zu machen (Seite 5).

Daneben warten noch weitere Herausforderungen auf die Speditionsbranche, wie beispielsweise das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Hierzu hatte das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) im Frühjahr zum zweiten „Krisengipfel zur Lage der Transportbranche“ eingeladen, da man zu dem Schluss gekommen sei, dass es im Straßengüterverkehr zu „Menschenrechtsverletzungen in erschreckendem Ausmaß“ komme. Daher plant die BAFA

einen Leitfaden zu erarbeiten und die Kontrollen zu verschärfen, während aus der Politik Forderungen nach Gütesiegeln und Auditierungen kommen. Alle Pläne laufen der dringend notwendigen und von der Regierung verkündeten Entbürokratisierung entgegen (Seite 13).

Stellt der Fachkräftemangel die Speditionen bereits vor große Schwierigkeiten, werden die Verhandlungen mit der Gewerkschaft ebenfalls immer komplizierter. Nach wochenlangen Verhandlungen brach ver.di zum Jahreswechsel völlig überraschend die Verhandlungen über einen Flächentarifvertrag in Hessen ab, um sich wie bereits vor 2 Jahren nur noch auf die großen Logistiker zu fokussieren und mit diesen individuelle Haustarifverträge abzuschließen. Es bleibt zu hoffen, dass es wie bei der Bahn dennoch gelingt, in den nächsten Wochen mit der Gewerkschaft einen für beide Seiten akzeptablen Kompromiss zu erzielen (Seite 32).

Herzliche Grüße

Thorsten Hölser

Speditions- und Logistiktage Hessen/Rheinland-Pfalz

24.09.2024 • Favorite Parkhotel (Mainz)



Wie verändert KI Arbeitswelt und Logistik?

DSLV und Güterverkehrsverbände wenden sich an Bundeskanzler Olaf Scholz

So scheitert die Verkehrswende, Herr Kanzler

In einem offenen Brief haben sich der DSLV, der BGL und der BWVL an Bundeskanzler Olaf Scholz gewendet und die Politik der Bundesregierung zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs kritisiert und angemahnt, dass mit der bisherigen Strategie die Verkehrswende scheitern wird.

Auszüge aus dem Brief an Kanzler Scholz

85 % des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland werden derzeit von Lkw auf der Straße erbracht. Für die Erreichung der ambitionierten europäischen Klimaziele im Verkehrssektor ist deshalb gerade die Dekarbonisierung der Lkw-Flotten entscheidend. Mit sehr großer Sorge blicken wir auf die anhaltend hohen Hürden, die eine Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs verhindern.

Die von uns vertretenen Betriebe unternehmen vielfältige Prozessanstrengungen zur Verkleinerung ihres CO₂-Fußabdrucks und gehen hierfür hohe Investitionsrisiken ein. Doch noch längst sind die Voraussetzungen für eine Technologie- und Antriebswende im Straßengüterverkehr nicht geschaffen. In nahezu sämtlichen EU-Mitgliedstaaten hinkt der Netzausbau den Bedarfen hinterher, Fortschritte bei der Lade- und Tankinfrastruktur für strombasierte Nutzfahrzeuge sind nicht zu verzeichnen und nach wie vor liegen die Total Costs of Ownership alternativ angetriebener Lkw weit über denen modernster konventionell angetriebener Fahrzeuge.

Kontinuierlich steigende CO₂-Preise (Lkw-Maut, BEHG und THG-Quote), die unter den gegebenen Voraussetzungen nicht als Lenkungsinstrument wirken können, und die Beendigung von Förderprogrammen für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben verstärken den Schereneffekt zwischen wachsenden Belastungen und fehlenden Anreizen. Dadurch werden der Branche erhebliche liquide Mittel, die für die Transformation dringend benötigt werden, entzogen. Auch bis ins Jahr 2030 und darüber hinaus werden deshalb Lkw mit Verbrennungsmotoren den Güterverkehr dominieren.

Leider verbaut die Bundesregierung viele Optionen zur Effizienzsteigerung des Straßengüterverkehrs, indem sie

weder bei der Festlegung der Wegekosten (Lkw-Maut) noch bei den europäischen Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge sowie den gegebenen fiskalpolitischen Möglichkeiten positive Signale für den Einsatz von erneuerbaren alternativen Kraftstoffen wie HVO100 oder Bio-LNG sowie E-Fuels geliefert hat.

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen werden weder die politisch vereinbarten Zwischenziele noch das Null-Emissionsziel für den Güterverkehr innerhalb der vorgegebenen Zeitfenster erreicht werden können.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler, so kommt der Logistiksektor bei seinen Klimaschutzanstrengungen nicht voran! So scheitert die Verkehrswende!

Für eine Trendumkehr zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr sind aus unserer Sicht folgende Maßnahmen notwendig:

■ **Reform der Kraftstoffbesteuerung:** Angesichts der erwartbar hohen Anzahl von Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auch über das Jahr 2030 hinaus bedarf es einer Reform der Energiesteuer, mit der Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe nach ihrer Klimawirkung besteuert und somit fiskalisch begünstigt werden.

■ **Förderung von Depotladen:** Es müssen sämtliche technischen Voraussetzungen und der Förderungen geschaffen werden, um den Netzausbau und den Ausbau von Infrastrukturen für das Aufladen vom strombasierten Lkw an nicht-öffentlichen Logistikanlagen („Depotladen“) zu beschleunigen.

■ **Planungssicherheit beim Strompreis:** Angesichts des zukünftig gigantischen Strombedarfs des Logistiksektors muss dieser in politische Überlegungen für einen wettbewerbsfähigen Industriestrompreis einbezogen werden, um die Branche vor unkalkulierbaren nachfragebedingten Preissprüngen zu schützen.

■ **Reinvestition der CO₂-Maut in Förderprogramme inkl. Kaufprämie:** Bereits für das Haushaltsjahr 2025 müssen die kumulierten Mehreinnahmen aus der CO₂-Lkw-Maut (30 Milliarden Euro bis 2027) als Teil eines „nachhaltigen Finan-



© SPD

zierungskreislaufs Straße“ in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs reinvestiert werden. Dazu gehört insbesondere die Reaktivierung des KsNI-Programms zur Förderung der Anschaffung strombasierter schwerer Nutzfahrzeuge.

■ **Runder Tisch Klimafreundlicher Straßengüterverkehr:** Der Transformationsprozess scheitert, wenn er einseitig an den Interessen der Herstellerindustrie ausgerichtet wird. Für ein Gelingen der Antriebswende muss Politik den Logistiksektor einbeziehen, um ihn in die Lage zu versetzen, die Investitionen in neue Technologien finanziell und organisatorisch auch leisten zu können. Hierfür sollte das Bundeskanzleramt das weitere Vorgehen der Ressorts BMDV, BMWK und BMF mit den Stakeholder-Gruppen (Logistik, Energie und Hersteller) abstimmen und koordinieren. Hierzu regen wir einen „Runden Tisch Klimafreundlicher Straßengüterverkehr“ im Bundeskanzleramt an.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler, noch kann der Straßengüterverkehr fristgerecht zu den Klimazielen beitragen. Dafür müssen jetzt aber unverzüglich die richtigen politischen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

DSLV unterstützt Allianz für arbeitsteilige Wirtschaft

Vertragspartnerschaften stärken deutsche Wirtschaft

In der aktuellen Legislaturperiode ist ein gesellschaftliches Klima der Regulierungslust entstanden, das tiefe Eingriffe in unternehmerische Tätigkeiten zur Folge hat. Das jüngste Beispiel ist der Versuch, in der Novelle des Postgesetzes ein Verbot von Vertragspartnerschaften durchzusetzen. Dafür hat sich zuletzt erneut eine Mehrheit der Länder über den Bundesrat eingesetzt. Die Kampagne fußt jedoch auf anekdotischer Empirie und Falschaussagen, gepaart mit der Bemäntelung um die Sorge über Arbeitsbedingungen in der Paketbranche. Es ist zu befürchten, dass nach der Paketbranche schon bald weitere Wirtschaftsbereiche, in denen Vertragsbeziehungen mit Nachunternehmern ein arbeitsteiliges Verhältnis regeln, betroffen sein werden.

Vertragspartner sind aber unverzichtbar für die deutsche Wirtschaft. Ein ordnungspolitisch angeordnetes In-Sourcing wäre für unzählige Un-

ternehmen organisatorisch, technisch, finanziell und unternehmensrechtlich nicht leistbar. Es würde vielmehr tausende freier Unternehmerinnen und Unternehmen zur Aufgabe ihrer Unternehmen und in abhängige Beschäftigungen zwingen.

Die Zielrichtung zahlreicher politischer und gewerkschaftlicher Akteure ist offensichtlich: Die unternehmerische Freiheit in der sozialen Marktwirtschaft über die Organisation der eigenen Geschäftsprozesse soll durch eine dirigistische Durchsetzung fachpolitischer Ziele ersetzt werden. Weder den Unternehmen noch den strukturgebenden Regelungen in der sozialen Marktwirtschaft, wie beispielsweise dem Handelsgesetzbuch, wird dabei vertraut.

Die Allianz für arbeitsteilige Wirtschaft, in der sich die führenden Wirtschaftsverbände Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienst-

leistungen (BGA), Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP), Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK), Bundesverband des pharmazeutischen Großhandels (PHAGRO), Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV), Bundesvereinigung Logistik (BVL) und der Handelsverband Deutschland (HDE) zusammengeschlossen haben lehnt das Verbot von Vertragspartnerschaften kategorisch ab, sowohl in der Paketbranche als auch in allen anderen Branchen. In ihrem Positionspapier „Soziale Marktwirtschaft fördern – Dirigismus im Sozialen vermeiden“ (auf www.spediteure.de) fordern die Verbände das Vertrauen der Politik in die Beteiligten ein, eigenständig geeignete Arbeitsbedingungen zu vereinbaren. Die deutsche Wirtschaft darf nicht in schädlichen Regelungen ersticken!

(Quelle: DSLV)



Neue Richtlinie für Mittelstandsförderung

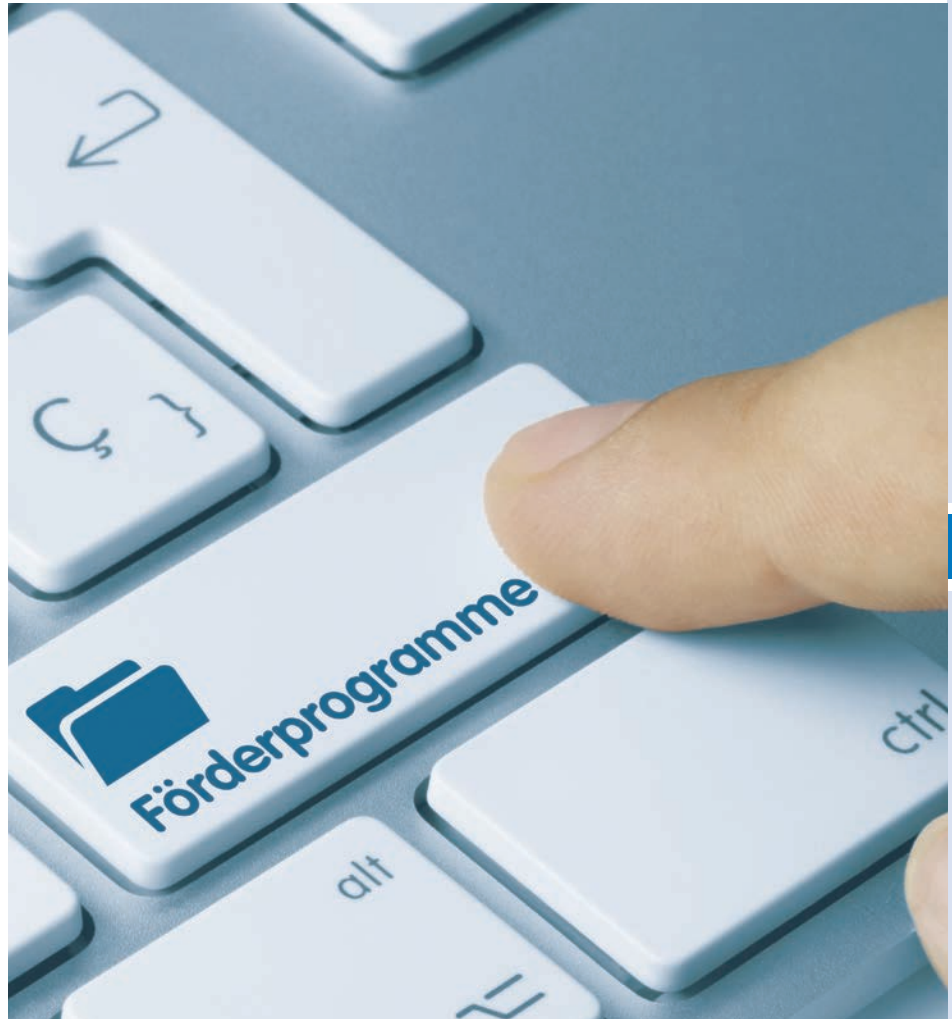
Beratungsförderung in Hessen

Seit 1. Januar 2024 gilt die neue Richtlinie des Landes Hessen zur Gründungs- und Mittelstandsförderung des RKW Hessen. Unternehmende, Start-ups und Gründungsinteressierte können durch die jetzt gültigen Regelungen bei vielen verschiedenen Beratungsthemen von einem Zuschuss von 50 bis 75 Prozent zum Expertenonorar profitieren.

Im Geschäftsbereich Beratung bietet das RKW Hessen kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), Start-ups sowie Existenzgründenden qualifizierte Beratungsleistungen in allen Fragen der praktischen Unternehmensführung an – wo möglich mit Beratungsförderung durch Mittel des Hessischen Wirtschaftsministeriums. „Die Richtlinie ist eine sehr wichtige Basis für uns und unsere Beratungsaktivitäten“, so Geschäftsführer Sascha Gutzeit. „Wir unterstützen gemeinsam mit unserem Pool von rund 500 beratenden Expertinnen und Experten bisher pro Jahr ca. 700 bis 800 hessische Betriebe über die vom Land Hessen geförderte Beratung. Die durch die neue Richtlinie weiterhin gewährte Förderung unserer Beratungsleistungen durch das Land Hessen empfinde ich als große Anerkennung für unsere jahrelange, immer gut evaluierte Arbeit. Wir freuen uns, auch in 2024 wieder viele Gründende, Start-ups und KMU mit neuen Themen unterstützen zu dürfen.“

Zehn Förderprogramme mit 75 bzw. 50 Prozent Förderquote

Alle bisher bekannten Förderthemen wird es auch 2024 weiterhin geben. Drei Programme spielen hier für das Land Hessen eine besonders wichtige und zukunftsweisende Rolle: So können Kundinnen und Kunden bei der Gründungsberatung, Perspektivenberatung (neu) und Beratung zum Produktionsintegrierten Umweltschutz (PIUS) bis zu 75 Prozent nicht zurückzahlenden Zuschuss zum Expertenonorar erwarten. Bei allen anderen Programmen – Unternehmensübergabe, Design, Digitalisierung, Umsetzung betrieblicher Entwicklungskonzepte, nachhaltiges Wirtschaften (neu), allgemeines Coaching und Nachfolgecoaching (neu) – gilt ein Fördersatz von max. 50 Prozent. Insgesamt dürfen Gründende oder KMU maximal 15 Tagewerke Beratung pro Kalenderjahr (egal zu welchem Thema) gefördert bekommen.



men. Gelten wird die Richtlinie acht Jahre lang, also bis Ende 2031.

Erster Schritt: Die kostenfreie Erstberatung

Gerne informiert das RKW Hessen in einem kostenfreien Erstgespräch über seine Beratungsangebote und die Fördermöglichkeiten. Gemeinsam mit den Kundinnen und Kunden konkretisieren die Projektleitenden den Beratungsbedarf und empfehlen geeignete Expertinnen und Experten. Das RKW Hessen prüft vor einer geförderten Beratung, ob das zu beratende Unterneh-

men eine gleichgelagerte Förderung in einem anderen Programm – z. B. des Bundes oder der Kammern – in Anspruch nehmen kann.

Ansprechpartner/innen für Fragen:

Beratungsteam RKW Hessen Kelsterbach, Tel. 06107 96 593-40, beratung@rkw-hessen.de

Beratungsteam RKW Hessen Kassel, Tel. 0561 930 999-0, kassel@rkw-hessen.de

Logistikweisen erwarten Wachstum und Kostensteigerung

Die Logistikweisen haben ihre Prognose für das Logistikjahr 2024 abgegeben. Nach den Ergebnissen des „Gipfels der Logistikweisen“ im September geht das Expertengremium für 2023 von einer schwächeren wirtschaftlichen Entwicklung aus als noch im Frühjahr. Diese Entwicklung werde sich auch 2024 fortsetzen, so die Experten. Die Prognose 2024 liegt demnach im Mittel bei nominal +0,8 Prozent und real bei -3,5 Prozent.

Grund für diese Prognose ist unter anderem eine erwartete negative Mengenentwicklung in Schlüsselbereichen der Nachfrage für das Jahr 2024: Es werde ein deutlicher Einbruch der Bauaktivitäten erwartet, da die Bauanträge und -genehmigungen bereits 2023 stark zurückgegangen seien – und die Förderprogramme noch nicht griffen, heißt es. Auch die Nachfrage des Maschinenbaus wird nach Überzeugung der Logistikweisen aufgrund der ausbleibenden Aufträge einen leichten Rückgang erleben. Stagnation erwarten die Experten auch in der Chemie und der Automobilindustrie.

Hoffnungsschimmer Konsum und Elektronik

Ein Hoffnungsschimmer sei gegebenenfalls im zweiten Halbjahr 2024 bei Gebrauchsgütern der Privathaushalte zu sehen, sofern Vertrauen aufgebaut und damit die höhere Kaufkraft durch das Lohnplus zum Tragen kommt, könnte das Weihnachtsgeschäft belebend wirken. Die Elektronikbranche verspricht laut dem Gremium hingegen positive Impulse.

Auch die Entwicklung der Produktivität in 2024 schlägt den Logistikweisen zufolge zu Buche: Aufgrund des Kostendrucks seien Produktivitätssteigerungen von drei bis vier Prozent notwendig. Angesichts der rückläufigen Entwicklung der Logistknachfrage ist dieses Ziel insbesondere nach Einschätzung der Experten hinsichtlich der Auslastung herausfordernd. Es wird mit einer geringeren Quote gerechnet.

Faktorkosten legen zu

Die Personalkosten werden der Prognose zufolge weiterhin auf hohem Niveau zulegen. Neben den Tarifabschlüssen fielen zusätzliche indirekte Kosten für Gewinnung, Bindung und Entwicklung der Beschäftigten an. Nach dem Peak bei den Treibstoff- und Energiekosten in 2022 lag 2023 eine deutliche Entspannung vor. In 2024 wird in der Logistik ein ähnliches Niveau erwartet. Die Kosten für gemietete oder selbstentwickelte Lager- und Logistikimmobilien werden nach Einschätzung der Logistikweisen trotz der entspannteren Lage im Bausegment deutlich zulegen. Neben den hohen Zinsen und dem Flächenmangel werde das Angebot moderner Objekte reduziert sein.

Eine Abflachung der steigenden Preiskurve ist bei den Straßentransporten auch ohne die Zusatzbelastung durch die deutlich höhere Maut in 2024 laut den Logistikweisen nicht zu erwarten. Dafür wachsen die Faktorkosten zu stark. Mit einem größeren Wettbewerb aufgrund mehr freier Kapazitäten ist zu rechnen. Eine Kapazitätsreduktion durch Marktkonsolidierung ist in geringem Maße wahrscheinlich. Auch die Schienenverkehre verzeichnen in 2024 weiterhin wachsende Preise. Einzig für die interkontinentalen Verkehrsträger Luft und See werden aufgrund schwächelnder Im- und Exporte stagnierende Preisentwicklungen erwartet.



Übergabe des Berichts der Logistikweisen an den Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic, MdB, am 01.02.2024 (v. l. n. r. Prof. Dr. Alexander Nehm – Duale Hochschule Baden-Württemberg (Mannheim), Oliver Luksic, Prof. Dr. Christian Kille – Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt (Würzburg), Wolfgang Lehmacher – Logistikberater und Fachbuchautor; Foto: BMDV)

Die Logistikweisen

Die Initiative zur Prognose der Entwicklung des Logistikstandortes Deutschland fand das erste Mal 2014 in Form eines „Gipfels der Logistikweisen“ in Würzburg statt. Sie verfolgt das Ziel, die Entwicklung der Logistik für das jeweilige Folgejahr zu prognostizieren. Derzeit setzen sich die Logistikweisen aus 29 Experten der Branche zusammen.

Relevante Themenfelder der Logistik in 2024

- **Energieversorgung:** Reaktion auf Abhängigkeiten und Engpässe, gestiegene Kosten und Energiewende seitens Betreibern von Logistik-Assets.
- **Fachkräfte:** Umgang mit dem Mangel an Personal im operativen, administrativen, technischen et cetera Bereich und daraus resultierenden Kostenentwicklungen.
- **Geopolitik:** Bewertung der schwer kalkulierbaren politischen Veränderungen und daraus entstehende Abhängigkeiten mit dem Fokus auf logistische Strukturen und Entscheidungen.
- **Infrastruktur:** Status und Bedarf der Verkehrs-, Energie-, Lade- und digitalen Infrastruktur vor dem Hintergrund der Produktivität von Investitionen und Dienstleistung.
- **Klimaschutz:** Wege zum Erreichen des Ziels der Klimaneutralität im Spannungsfeld zunehmender Regularien und Anforderungen und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit.
- **Strukturwandel:** Rahmenbedingungen für Groß- und Kleinunternehmen in der Logistik durch Veränderungen seitens der Nachfrage (Industrie und Handel beziehungsweise Konsumenten) und des Angebots (Logistikunternehmen) durch Digitalisierung, Service-Orientierung, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel.

Nachrichten

Maut 2016–2020 rechtswidrig

Nach Informationen des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik hat das Verwaltungsgericht Köln am 20. März 2024 unter dem AZ 6556/20 entschieden, dass die Erhebung der Lkw-Maut in Deutschland auch in den Jahren 2016 bis 2020 rechtswidrig erhoben wurde. Das Gericht sprach dem klagenden polnischen Speditionsunternehmen daher für den genannten Zeitraum einen Rückerstattungsanspruch hinsichtlich zu viel entrichteter Maut einschließlich Zinsen zu.

Ob die Entscheidung des VG Köln direkte Auswirkungen auf andere derzeit anhängige Erstattungsverfahren hat, hängt maßgeblich davon ab, ob die Bundesrepublik als Beklagte Rechtsmittel gegen das Urteil einlegt. Das BAG (heute: BALM, Bundesamt für Logistik und Mobilität) hatte nämlich im Namen der Bundesrepublik im Einvernehmen mit den betroffenen Unternehmen eine Vielzahl der außergerichtlichen Erstattungsverfahren ruhend gestellt, bis eine rechtskräftige Entscheidung des Verfahrens vor dem VG Köln ergangen sei.

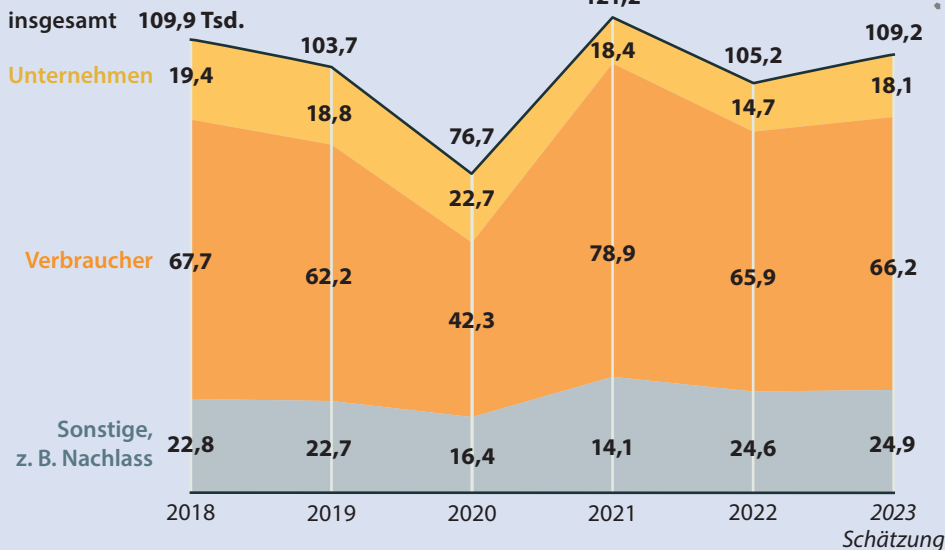


Sollte die vor dem VG Köln unterlegene Bundesrepublik also nunmehr das Oberverwaltungsgericht NRW als Rechtsmittelinstanz anrufen, ist mit einer weiteren erheblichen Verlängerung der Erstattungsverfahren zu rechnen.

(Quelle: DSLV)

Insolvenzen in Deutschland

Zahl der Insolvenzverfahren
in Tausend



Quelle: Creditreform

Stand Dezember 2023

IG 016532
Globus

Mehr Firmenpleiten als im Vorjahr

Hohe Energiepreise, gestiegene Zinsen und Nachwirkungen der Corona-Jahre: Die schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen haben viele Unternehmen in Deutschland in Schieflage gebracht. Wie eine Auswertung der Auskunft Creditreform ergab, werden bis zum Ende des laufenden Jahres voraussichtlich 18 100 Firmen Insolvenz angemeldet haben. Das sind 23,5 Prozent mehr als im vergangenen Jahr. Schätzungsweise seien in diesem Jahr über 200 000 Arbeitsplätze durch Firmenpleiten bedroht oder weggefallen. Besonders betroffen sei die Immobilien- und Baubranche. Für das Jahr 2024 schätzt Creditreform es als realistisch ein, dass rund 20 000 Firmen insolvent gehen könnten. Bei den Verbraucherinsolvenzen unterscheidet sich die für das Jahr 2023 geschätzte Zahl nur gering von der des Vorjahres. Laut Creditreform konnte der robuste Arbeitsmarkt eine deutliche Zunahme der Verbraucherinsolvenzen verhindern. Da sich die Verschuldungssituation vieler Menschen aber deutlich verschlechtert habe, könnten die Zahlen im kommenden Jahr ansteigen (Quelle: Creditreform).



Ihr Unternehmenserfolg – unser Beitrag

Wir **ermöglichen** Ihnen

- Unternehmenserfolg und Entscheidungssicherheit
- Zeitgewinn bei Routinearbeiten
- Integration in Ihre Systemlandschaft
- Individuell und Standard zugleich

Wir sind **für Sie** da

- Erfahren und kompetent
- Unkompliziert und engagiert
- Alles aus einer Hand



ADDISON Mittelstandsbroschüre



Die Komplettlösung für das Rechnungs- und Personalwesen: flexibel, integriert oder modular. Hier finden Sie unsere Mittelstandsbroschüre als Leistungsübersicht der ADDISON-Software. Scannen Sie den QR-Code und sehen Sie selbst!

Tel.: 07141 914-0

Fax: 07141 914-92

E-Mail: addison@wolterskluwer.com

Landverkehr

Letzte Klagechance und Sonderkonditionen für Mitglieder

Lkw-Kartell

Speditions- und Logistikunternehmen, die bisher noch keine Ansprüche gegen Beteiligte des Lkw-Kartells geltend gemacht haben, können sich bis Ende April 2024 noch registrieren und durch den Rechtsdienstleister Truck ReClaim Schadensersatzansprüche aus Lkw-Käufen aus den Jahren 1997 bis 2016 verfolgen lassen. SLV-Mitglieder profitieren dabei von einer reduzierten Erfolgsprovision.

Am 1. Februar 2024 hat der Europäische Gerichtshof rechtskräftig entschieden, dass Scania zurecht für die Teilnahme am Lkw-Kartell mit einem Bußgeld belegt wurde. Es steht damit fest, dass Scania für alle nachweisbaren Schäden haftet, die durch die Kartellanten (Scania, MAN, Daimler, Volvo/Renault und DAF) durch Lkw-Verkäufe in den Jahren 1997 bis 2016 verursacht wurden. Auf eine Verjährung dieser Ansprüche kann sich Scania aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht berufen.

Vor diesem Hintergrund bereitet der Rechtsdienstleister Truck ReClaim, vertreten durch die Kanzleien Hausfeld und Kapellmann, in Kooperation mit den Verkehrsverbänden BGL, AMÖ, BWVL und DSLV die gerichtliche Gel-

tendmachung von kartellrechtlichen Schadensersatzansprüchen vor.

Die Ansprüche betreffen Lkw, die die folgenden Kriterien erfüllen:

- **Marke:**
MAN, Daimler, Volvo/Renault, DAF, Iveco oder Scania
- **Beschaffungsart:**
Kauf, Mietkauf und Leasing (keine gemieteten Lkw)
- **Zeitraum:**
Beschafft zwischen 17. Januar 1997 und 31. Dezember 2016
- **Nutzung:**
Nur neu beschaffte und selbst bzw. innerhalb der Unternehmensgruppe genutzte Lkw
- **Gewicht:**
mittelschwere Lkw (6 bis 16 Ton-

nen) sowie schwere Lkw von über 16 Tonnen

Interessierte Unternehmen, die bisher noch keine Schadensersatzansprüche gegen das Lkw-Kartell geltend gemacht haben, können sich ab sofort auf der Online-Plattform www.truck-reclaim.com registrieren. Eine Anmeldung ist bis Ende April 2024 möglich.

Ein wirtschaftliches Risiko ist mit einer Beauftragung des Rechtsdienstleisters nicht verbunden. Die Rechtsverfolgung ist kostenlos. Im Erfolgsfall profitieren Mitglieder des DSLV und seiner Landesverbände von einer reduzierten Erfolgsprovision in Höhe von 28% (statt 33% für Nicht-Mitglieder). Die Mitgliedschaft muss bereits bei der Registrierung angegeben werden.



Schlankere Verfahren und mehr Effizienz

Großraum- und Schwertransporte

Anlässlich des zweiten „Runden Tisches Großraum- und Schwerlastverkehr“ vom BMVD wurden eine Reihe von Maßnahmen präsentiert, die zur Vereinfachung des Antrags- und Vergabeverfahrens von Ausnahmegenehmigungen im GST-Bereich beitragen sollen. Neben dem Einsatz eines automatischen Prüftools „GST-Autobahn“ soll die probeweise Zulassung des „digitalen Beifahrers“ den Aufwand des Verfahrens für Antragsteller und Genehmigungsbehörden reduzieren.

In das komplexe und bürokratische Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (GST) kommt Bewegung. Die Autobahn GmbH, die zwar nicht als Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde fungiert, jedoch eine Stellungnahme zu der über die Autobahnen geplanten Fahrtstrecke abgeben muss, hat bereits im Dezember 2023 die Einführung eines digitalen Prüftools zur automatisierten Fahrwegprüfung mit Blick auf Statik, Geometrie und Baustellen abgeschlossen.

Neues Prüftool

Seitdem befindet sich das Instrument im Einsatz und ermöglicht eine tagesaktuelle Bearbeitung der Anhörungen für GST. Einen Antragsstau gibt es bei der Autobahn GmbH damit nicht mehr. In einem weiteren Schritt sollen die Auflagen für den Fahrtweg in der Genehmigung durch die Autobahn GmbH chronologisch gebündelt werden, was die Durchführung der Transporte für die Fahrer vereinfacht. Das Video zum Prüftool „GST.Autobahn“ ist auf der Website der Autobahn GmbH abrufbar unter www.autobahn.de.

Zwar vereinfacht das GST-Tool die Genehmigungsvergabe auf dem Anteil des Fahrtweges, der über die Autobahn führt. Nach wie vor müssen jedoch auch die zuständigen Behörden der Bundesländer, Kreise und Kommunen gehört werden, die am Anfang und am Ende des Transportweges liegen. So mussten vor der Umstellung des Systems auch sämtliche zuständigen Behörden in den Bundesländern befragt werden, durch die die Autobahnstrecke verläuft.

Die Überwindung der Zersplitterung in 16 unterschiedliche Länderverfahren sowie die Konsolidierung der Datensätze über Straßen, Bauwerke und Baustellen bleiben jedoch weiterhin die zentrale Herausforderung bei der Reformierung der GST-Verfahren. Dies ist auch eines der Haupthindernisse für die Einführung einer digitalen



Landkarte für GST. Vom DSLV und den Branchenverbänden seit langem gefordert und technisch ohne weiteres möglich, scheitert deren Einführung bislang an der fehlenden rechtlichen Grundlage (Mobilitätsdatengesetz) und der heterogenen Datenstruktur von Bund und Ländern.

Digitaler Beifahrer

Ein weiterer Fortschritt zeichnet sich in Form der Zulassung des digitalen Beifahrers ab, der die Fahrwegauflagen für die Fahrzeugnavigation an Stelle eines menschlichen Beifahrers bereitstellt. Auf den Strecken der Bundesautobahnen wird das System ab 1. März 2024 probeweise zugelassen. Einige Bundesländer werden sich dem anschließen oder praktizieren das System bereits.

Weitere geplante Maßnahmen:

- Überarbeitung der Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren
- Prüfung der Unterschreitung der genehmigten Gewichte und Abmessungen

- Möglichkeit der Priorisierung bestimmter Transporte (z. B. Windindustrie)
- Weiterentwicklung des digitalen Verfahrensmanagement (VEMAGS)
- Einbindung der Bundeswasserstraßen in das System VEMAGS
- Einsatz von Zugfahrzeugen mit unterschiedlichen Achskonfigurationen, um die variable Verwendung verschiedener Zugfahrzeuge für einen Transportvorgang zu ermöglichen.

Der DSLV ist Teil der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte, in der sich 37 Verbände der Automobil-, Windkraft- und Umweltindustrie, der Bau- und Energiewirtschaft sowie der Speditions- und Transportbranche mit dem Ziel zusammengeschlossen haben, den Dialog mit den zuständigen Ministerien und Behörden auf Bundes- und Landesebene zu verstetigen und die Bürokratiespirale bei der Antragstellung und Genehmigung von GST zurückzudrehen.

(Ingo Hodea, DSLV)

BAFA-Transportgipfel zur Umsetzung in der Speditions- und Transportbranche

Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

Der DSLV hat gemeinsam mit Vertretern von Wirtschaftsverbänden, Gewerkschaften und Verwaltung am 2. BAFA-Transportgipfel zum Schutz der Menschenrechte in der Transportbranche teilgenommen. Erörtert wurde die Menschenrechtssituation in der Transportbranche sowie mögliche Auswirkungen auf die Umsetzung des LkSG. Das BAFA wird voraussichtlich Mitte 2024 eine eigene Handreichung zur Umsetzung des LkSG in der Transport- und Logistikbranche veröffentlichen.

Als Aufsichtsbehörde für das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) am 19. Februar 2024 zu einem zweiten „Krisengipfel zur Lage der Transportbranche“ eingeladen. Aus seinen vorläufigen Erkenntnissen zu den Hintergründen der Fahrerstreiks in Gräfenhausen, bei denen Lkw-Fahrer aus Drittstaaten angaben, im Auftrag einer polnischen Spedition zu arbeiten und dafür nicht adäquat oder auch gar nicht bezahlt worden zu sein, zieht das BAFA den Schluss, dass es im Straßengüterverkehr zu „Menschenrechtsverletzungen in erschreckendem Ausmaß“ komme und es deshalb von Amts wegen Handlungsbedarf sehe.

Krisengipfel zur Lage der Transportbranche

Der DSLV hatte das BAFA bereits im Vorfeld wiederholt aufgefordert, den dem „Fall Gräfenhausen“ zugrunde liegenden Sachverhalt aufzuklären und rechtlich einzuordnen. Dies ist nach wie vor nicht erfolgt; das BAFA zeigt sich von Menschenrechtsverletzungen „überzeugt“, ohne dies nachvollziehbar zu konkretisieren. Bestärkt wird das BAFA von Gewerkschaftsvertretern, die von „tausenden vergleichbarer Fälle“ sprechen, ohne hierzu evidente Fakten zu benennen. Um weitere Vorfälle zu verhindern, stellt das BAFA sogar eine Unterauftragsvergabe von Frachtaufträgen bzw. die generelle Auftragsvergabe über Frachtenbörsen in Frage.

Derzeit erarbeitet das BAFA eine „Handreichung für die Transport- und Logistikbranche“. Diese soll u. a. Hinweise dazu enthalten, „wie verpflichtete Unternehmen künftig bereits vor der Vergabe von Transportaufträgen vorgehen können, um zu erkennen, ob ein Transportunternehmen menschenrechtswürdige Arbeitsbedingungen gewährleistet“. Konkrete Inhalte wurden allerdings noch nicht mitgeteilt. Die Handreichung wird voraussichtlich Mitte 2024 im Rahmen eines weiteren Transportgipfels vorgestellt.

Offen ist, ob das BAFA in seiner Handreichung strengere Vorgaben für Auftraggeber bei der Nutzung von Frachtenbörsen und der Weitervergabe von Transportaufträgen durch



Unterbeauftragung empfohlen wird. Nach Ansicht des BAFA könne dies erforderlich sein, um den Menschenrechtsschutz durch ein zielgerichtetes Risikomanagement zu verbessern. Es bleibt allerdings fraglich, ob eine solche Empfehlung des BAFA einerseits vom LkSG gedeckt und andererseits überhaupt rechtlich bindend wäre.

Auditbögen und Gütesiegel

Das BAFA wies aber auch darauf hin, dass kleine und mittelständische Unternehmen durch übermäßige Anforderungen ihrer Auftraggeber zur Umsetzung des LkSG nicht überlastet werden dürfen. Genau auf dieses Dilemma hat der DSLV bereits mehrfach aufmerksam gemacht: Um compliant mit den LkSG-Anforderungen zu sein, überhäufen vom Gesetz direkt erfasste Unternehmen (mehr als 1.000 Beschäftigte im Inland) ihre nicht dem LkSG unterworfenen, KMU-Vertragspartner zunehmend mit Auditbögen und Fragekatalogen, die dann ihrerseits ihre Transportdienstleister einbeziehen müssen. Dadurch wächst der mittelbare LkSG-Adressatenkreis exponentiell und das Gesetz schwillt zu einem riesigen Bürokratietuntem

an. Von politischer Seite wurde seitens der SPD bereits ein von neutraler Stelle zertifiziertes Gütesiegel für Transportdienstleister ins Spiel gebracht. Dies würde zwar auftraggebende Logistikunternehmen beim Dienstleister-Monitoring entlasten, der Bürokratieaufwuchs und die Kostenbelastung würden aber auf die KMU-Betriebe verlagert – genau auf die Unternehmen, die explizit nicht vom LkSG erfasst sind.

Solche Ideen übersehen, dass der Zugang zum Straßengüterverkehrsmarkt bereits über GüKG- und CEMT-Genehmigungen, die u. a. Zuverlässigkeitsprüfungen voraussetzen und vom Auftraggeber in zumutbarem Umfang auch überprüft werden müssen, geregelt wird. Auch die in den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (Ziffer 32 ADSp 2017) enthaltenen Compliance-Regeln sind hier eindeutig. Die Mindestlohn- und Sozialgesetzgebung, die Arbeitsschutzvorschriften des EU-Mobilitätspakets und zahlreiche weitere Vorschriften regeln zusätzliche Unternehmenspflichten im Detail. Am Ende würde ein solches LkSG-Dienstleister-Siegel auf einem Auditverfahren beruhen, das

kein neues materielles Recht setzt, sondern lediglich die Rechtskonformität prüft. Also ein Zertifikat, das lediglich bestätigt, dass das jeweilige Unternehmen die Gesetze einhält.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob das BAFA neben dem Zoll und dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die die Einhaltung von Mindestlohnvorschriften und von Vorschriften aus der Sozialgesetzgebung bereits im Straßengüterverkehr überwachen, eine weitere Kontrollinstanz erforderlich ist.

An dem zweiten BAFA-Transportgipfel waren neben dem DSLV, der Bundesverband der Kurier-Express-Postdienste (BdKEP), der Handelsverband Heimwerken Bauen Garten (BHB) und der Herstellerverband Haus & Garten vertreten sowie die Unternehmen VW und Timocom. Ebenfalls anwesend war eine große Gewerkschaftsdelegation (DGB, Verdi, Faire Mobilität, Stiftung Road Transport Due Diligence).

Der DSLV wird den weiteren Prozess konstruktiv begleiten und fordert eine praxiserorientierte Ausgestaltung der BAFA-Handreichung.

(Björn Karas, DSLV)

