Bundestagswahl und Koalitionsverhandlungen 2017

Die Erwartungen des DSLV an die Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik der 19. Legislaturperiode

***DSLV* Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.**

Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Kontakt: Frank Huster, Hauptgeschäftsführer
E-Mail: FHuster@dslv.spediteure.de

Oktober 2017

19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags

Die Agenda der Logistik 2017 - 2021

Produktion, Handel und Konsum erfordern eine räumlich und zeitlich abgestimmte Bereitstellung von Gütern. Deshalb sind Verkehre in hoch entwickelten, arbeitsteiligen und international eingebundenen Volkswirtschaften nicht vermeidbar. Als Wirtschaftszweig mit eigener Innovationsdynamik ist die Logistik Basis für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung einer Gesellschaft, in der Speditionen zentrale Organisations- und Entscheidungsfunktionen ausüben. Logistik ist systemrelevant.

Der universelle Versorgungs- und Mobilitätsanspruch von Wirtschaft und Gesellschaft muss mit einem wachsenden Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz in Einklang gebracht werden. Sofern Industrie, Handel und Bevölkerung keine signifikanten Einbußen in ihrer Versorgungssicherheit und -qualität hinzunehmen bereit sind, kann für die Güterverkehrsnachfrage aber nur begrenztes Vermeidungspotenzial unterstellt werden. Im Gegenteil: die Nachfrage nach Güterverkehrsdienstleistungen wird weiter wachsen.

Die Verkehrs- und Mobilitätspolitik Deutschlands und Europas wird daher noch stärker als bisher in einen umwelt- und sozialpolitischen sowie einen infrastruktur- und städteplanerischen Kontext eingebunden werden müssen. Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft wird diese interdisziplinäre Verknüpfung beschleunigen.

Die zukünftige politische Agenda der Logistik wird somit nicht allein von der Verkehrspolitik mit speditions- oder verkehrsträgerbezogenen Kerninhalten bestimmt, sondern verstärkt von gesellschaftlichen Veränderungen mit hoher Relevanz für sämtliche Tätigkeitsfelder und Teilmärkte der Spedition und der Logistik geprägt werden.

Zur Lösung drängender Fragen der Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik muss deshalb ein Bündel aus technischen, prozessoptimierenden, anreizgebenden und ordnungspolitischen Maßnahmen für alle Akteure der Logistik und für sämtliche Verkehrsträger geschnürt werden. Dies erfordert sowohl von der Arbeit der Bundesregierung und des Bundestags als auch vom Zuschnitt der Bundesressorts eine Abkehr von bisherigen, eher monothematischen und starren modalen und/oder funktionalen Aufgabenstellungen und -zuweisungen.

Der DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband hat seinerseits durch Anpassung seiner Gremienstrukturen und mit einer fachübergreifenden **Agenda der Logistik** auf die erforderliche interdisziplinäre Arbeit reagiert und **fünf politische Handlungsfelder** für die 19. Legislaturperiode identifiziert:

19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags – Die Agenda der Logistik 2017 - 2021

- **Infrastruktur-Agenda der Logistik** ..... Seite 5
- **Digitale Agenda der Logistik** ..... Seite 7
- **Umwelt-Agenda der Logistik** ..... Seite 8
- **Soziale Agenda der Logistik** ..... Seite 11
- **Sicherheits-Agenda der Logistik** ..... Seite 13

Die Infrastruktur-Agenda der Logistik

 # Bundesverkehrswegeplan 2030 # Infrastrukturausbau # Wegekosten #

Die Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft wird maßgeblich vom **Zustand ihrer Verkehrsinfrastruktur** bestimmt. Dieser ist nach wie vor besorgniserregend. Der DSLV begrüßt deshalb die in der abgelaufenen Legislaturperiode beschlossenen Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 14 Milliarden Euro für 2018 als ersten wichtigen Schritt und baut auf die Kontinuität des **Investitionshochlaufs** in der 19. Legislaturperiode durch eine nachhaltige Finanzierung und deren langfristige Absicherung. Dafür müssen die gesellschaftlichen Mobilitätsansprüche sowie die Digitalisierungsfortschritte dauerhaft in die Finanzplanung integriert werden.

Mit der gesetzlichen Verankerung umfassender Privatisierungsschranken hat die Politik die Verantwortung der öffentlichen Hand für den Infrastrukturerhalt und -ausbau festgeschrieben und das **Primat der staatlichen Daseinsvorsorge** unterstrichen. Deshalb ist die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch die vollständige **verkehrsträgerbezogene Zweckbindung** von Mauteinnahmen, Trassenentgelten und Kanalabgaben als Ergänzung zu Steuermitteln sicherzustellen.

Die im **Bundesverkehrswegeplan 2030** hinterlegten Erhaltungs,- Neu- und Ausbauprojekte mit einem Investitionsvolumen von 270 Milliarden Euro beseitigen lediglich die wichtigsten Engpässe. Um diese umzusetzen, bedarf es zusätzlich fester Planungssicherheit und keiner Finanzierung nach Kassenlage. Der Erfolg des Investitionshochlaufs für die Straße wird jetzt unter anderem von der Struktur der zu gründenden **Bundesautobahngesellschaft** abhängen, die ihre Leistungsfähigkeit im Wege der Übertragung von Teilen der Auftragsverwaltung von den Ländern auf den Bund beweisen muss. Eine durch die Neuorganisation bedingte Verzögerung der Bautätigkeit wäre angesichts des erheblichen Investitionsstaus nicht akzeptabel.

Mit der regionalen Ausweitung der **Lkw-Maut** und dem politischen Grundsatzbeschluss, eine Pkw-Maut einzuführen, wurde die Basis für einen auskömmlichen Anteil der **Nutzerfinanzierung** an der Gesamtfinanzierung des deutschen Straßennetzes geschaffen, in die jetzt auch konsequent alle Verkehrsteilnehmer einbezogen werden müssen. Jetzt muss zügig ein neues **Wegekostengutachten** vorgelegt werden, das nicht nur dem Bund, sondern vor allem auch der Wirtschaft Sicherheit über zukünftige Kostenstrukturen liefert. Dabei ist sicherzustellen, dass sich die entfernungsabhängige Lkw-Maut umweltbezogen weiterentwickelt und sich neben den Achslasten allein am spezifischen CO_2-Ausstoß und den Euro-Abgasnormen orientiert. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene faktisch doppelte Internalisierung von Staukosten ist abzulehnen.

Eine Analyse des Wettbewerbs der Verkehrsträger mündet stets in der Frage nach einer verursachergerechten, volks- und betriebswirtschaftlich belastbaren Anlastung von Wegekosten. Eine echte Vergleichbarkeit der Systeme Straße und Schiene ist sowohl in der politischen als auch in der akademischen Diskussion bereits aufgrund unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse und Abgabestrukturen limitiert. Bisherige Vorschläge der Politik für eine künstliche Verteuerung des Lkw-Verkehrs scheinen markt- und ordnungspolitisch ebenso fragwürdig, wie die pauschale Forderung nach einer Halbierung der **Trassenpreise** des Schienenverkehrs. Gleichwohl steht das aktuelle Trassenpreissystem dem politischen Ziel, den Schienengüterverkehr als Verkehrsalternative zu stärken, entgegen.

Die sich bei einer Halbierung der Trassenpreise auf 350 bis 370 Millionen Euro belaufenden Einnahmenausfälle müssten durch im Bundeshaushalt verankerte finanzielle Zuschüsse aus Steuermitteln kompensiert werden, dürfen sich aber nicht als Dauersubventionstatbestand etablieren. Selbst eine Anschubfinanzierung ist nur gerechtfertigt, wenn die tatsächliche Wirksamkeit von Verlagerungseffekten und damit der Stärkung des Wettbewerbs vor allem gegenüber der Straße evaluiert wurde. Ansonsten drohen sich allein die Systeme Schiene und Wasserstraße gegenseitig zu kannibalisieren, ohne einen echten Entlastungseffekt für die Straße zu erzielen. Sollten als unmittelbare Folge dieser politischen Strategie zusätzlich die Gebühren für das Befahren des Kanalsystems der Binnenschifffahrt zur Disposition stehen, würde allein der Straßenverkehr noch nennenswert zur Deckung seiner Wegekosten beitragen, was bestenfalls umweltideologisch gerechtfertigt werden könnte, aber der Forderung nach Einbezug sämtlicher Verkehrsnutzer in die Abgabenlast zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur entgegenliefe.

Für den politischen Beschluss und die Durchführung von **Infrastrukturvorhaben** besteht wenig gesellschaftliches Vertrauen in die repräsentative Demokratie und ihre parlamentarische Kompetenz bei der Abwägung zwischen Gesellschafts- und Umweltrelevanz. Zu viele parlamentarisch bereits verabschiedete Projekte werden im Nachgang durch eine **Öffentlichkeitsbeteiligung** nochmals legitimiert. Das **Verbandsklagerecht** hat sich inzwischen zu einem Instrument entwickelt, das die parlamentarische Auseinandersetzung abgelöst hat, um dogmengetrieben Ansprüche konträr zum volkswirtschaftlichen Bedarf ideologiestrategisch durchzusetzen.

Von der Bundesregierung der 19. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- den in der 18. Legislaturperiode eingeleiteten Investitionshochlauf zu verstetigen und konsequent auf die Anforderungen des Mobilitätswandels auszurichten.
- die föderalen Entscheidungs- und Verwaltungsprozesse für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen und die beschlossenen Strukturen zur Beschleunigung von Planungsverfahren und Projektumsetzungen in Bund und Ländern jetzt zügig zu etablieren, um die erzielten Nutzereinnahmen zweckgebunden zu verwenden und den Investitionsstau der letzten Jahrzehnte schnell aufzuholen.
- das Prinzip verkehrsträgerbezogener Finanzierungskreisläufe in der Haushaltsgesetzgebung zu festigen.
- eine differenzierte und befristete Anpassung des Trassenpreissystems zur Beschleunigung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene vom Ergebnis sorgfältiger Analysen des tatsächlichen Verlagerungspotenzials straßenaffiner Gütergruppen abhängig zu machen, um auszuschließen, dass sich hierdurch allein der Wettbewerb zwischen den Systemen Schiene und Binnenschifffahrt um Massengüter verschärft.
- das Verbandsklagerecht kritisch zu überprüfen, um die Umsetzung parlamentarischer Infrastrukturbeschlüsse nicht von vornherein ideologiestrategisch auszubremsen.

Die Digitale Agenda der Logistik

 # Digitale Infrastruktur # eDocuments # Cybersecurity # Logistik 4.0 #

Neue Technologien und Medien prägen die Speditions- und Logistikbranche, die sich wie andere Branchen in einer Phase der digitalen Transformation befindet. Bereits seit den 1980iger Jahren begleitet und fördert der DSLV aktiv die Umsetzung innovativer Lösungen durch Beteiligung an internationalen Standardisierungs- und Normungsarbeiten sowie durch Unterstützung bei der Einführung elektronischer Datenübermittlungswege. Der DSLV wird auch für die digitale Agenda der Logistik Impulsgeber bleiben und eine Plattform für die Branche zur Wegbereitung der **Logistik 4.0** bieten. Ziel ist die optimale Nutzung des digitalen Potenzials im Logistiksektor als Beitrag zur Gestaltung der Gesellschaft und des Wirtschaftslebens heute und in der Zukunft.

Grundvoraussetzung für eine Logistik 4.0 ist vor allem der ungehinderte digitale Informationsfluss zwischen allen Akteuren der Lieferketten. Die erforderliche Datenverknüpfung, eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland, erlangt durch die digitale Vernetzung einen noch höheren Stellenwert und wird als Logistik 4.0 Wegbegleiter einer Industrie 4.0.

Die Digitalisierung wird das bestehende hohe technische Niveau in der Automatisierung von Kommunikations-, Beförderungs- und Lagerprozessen weiter anheben und deren Innovationsschritte zusätzlich beschleunigen.

Die Implementierung digitaler Prozesse und Technologien wird physische Transportabläufe und Materialflüsse nicht ersetzen und Logistikprozesse nicht grundsätzlich in Frage stellen, doch können durch die vollständige Vernetzung sämtlicher Glieder einer Supply Chain inklusive der öffentlichen Stellen, aller Transportmittel und Sendungen sowie der Infrastruktur Prozesse transparenter gestaltet und dadurch enorme einzel- und volkswirtschaftliche Effizienzpotenziale gehoben werden.

Der Ersatz von – zum Teil gesetzlich noch vorgeschriebenen – Papierdokumentationen durch universell verfügbare, aber geschützte digitale Datensätze kann durch das Bemühen des öffentlichen Sektors um ein **E-Government** beschleunigt werden. Denn auch die papierbasierte Informationsübermittlung zählt zu den Hindernissen der Digitalisierung.

Auf digitale Anwendungen basierende Kommunikations- und Fahrzeugtechnologien werden wesentlich zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Viele Teilmärkte der Logistik sind heute äußerst wettbewerbsintensiv und renditeschwach, weshalb die Marktteilnehmer einem steten Innovationszwang ausgesetzt sind. Der digitale Fortschritt kann zu massiven Marktverschiebungen und Disruptionen führen. Deshalb sind auch Risiken der Digitalisierung zu identifizieren, die dem Wertekanon heutiger gesetzlich und nicht gesetzlich normierter Gesellschafts- und Marktordnungsformen widersprechen können.

Gleichzeitig werden bisherige Arbeitswelten und -kulturen verändert. Digital unterstützte Arbeit wird transparenter, flexibler und sicherer und angesichts längerer Lebensarbeitszeiten in späteren Lebensjahren leichter zu bewältigen sein. Gleichzeitig muss digitale Kompetenz in nahezu sämtlichen Berufsbildern der Logistik auch durch eine Änderung bestehender Berufsbildungssysteme erlernt werden.

Die Politik muss deshalb einen ausgewogenen und verlässlichen **Rechtsrahmen** etablieren, einerseits, um einen Teil der Risiken abzufedern, andererseits um Hemmnisse zur weiteren Verbreitung der Digitalisierung zu beseitigen. Hierfür sind **Rechtsfragen zur IT-Sicherheit** zu klären, zum **Eigentum von Daten** in einer Cloud, zu **Arbeitnehmerrechten in einer digitalen Arbeitsumgebung,** zur **Verkehrssicherheit** sowie zu **Grenzen einer entscheidungsfähigen künstlichen Intelligenz**. Daneben muss die Politik für eine leistungsfähige **Infrastruktur** zur technischen Bewältigung der digitalen Herausforderungen in Deutschland sorgen.

Von der Bundesregierung der 19. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland durch Ausbau einer zukunftsfähigen und leistungsfähigen digitalen Infrastruktur als Teil staatlicher Daseinsvorsorge.
- die zügige Einführung eines flächendeckenden E-Government in der öffentlichen Verwaltung Deutschlands sowie die Vernetzung mit sämtlichen relevanten Verwaltungsstellen in der EU.
- die rechtliche Akzeptanz elektronischer Beförderungspapiere und Begleitdokumente sowie die Durchsetzung einheitlicher Vorgehensweisen in Europa.
- die weitere Einrichtung dezentraler Stellen als Öffentlich-Private-Partnerschaft zur finanziellen und organisatorischen Unterstützung insbesondere von KMU bei der digitalen Transformation.
- die zügige Ergänzung des bestehenden Ordnungsrahmens für den Güterverkehr, um die systematische Unterwanderung anerkannter Marktordnungsregularien durch digitale Angebote zu verhindern.
- die Erarbeitung eines gesetzlichen Rahmenwerks zum Schutz des Dateneigentums und zur Datensicherheit ohne zusätzliche bürokratische Belastungen und ohne freiheitliche Einschränkungen für die Wirtschaft und ihre Beschäftigten.
- den Einsatz digitaler Instrumente zur behördlichen Überwachung der Sozialvorschriften.
- die Durchsetzung automatisierter Zollüberlassungen in deutschen Import- und Exportzentren zur Beseitigung von Ineffizienzen und Mehrfachkontrollen bei der Zollabfertigung.

Die Umwelt-Agenda der Logistik

 # Grüne Logistik # KSP 2050 # Elektromobilität #
 # Luftschadstoffreduktion in der urbanen Logistik # Förderung der Intermodalität #

Die Logistikbranche bekennt sich zu ihrer Verantwortung zur Ressourcenschonung und zur Verringerung güterverkehrsinduzierter Emissionen. Speditionen müssen bei der Erbringung ihrer Kernleistung die Anforderungen an den Umweltschutz – seien sie gesetzlich vorgegeben, vom Markt gefordert oder aus individueller Betroffenheit bestimmt – berücksichtigen, allerdings ohne die eigene Wirtschaftlichkeit zu gefährden. Allein wettbewerbsfähige, finanzstarke und innovative Unternehmen können zum Erreichen gesetzlich normierter Umweltziele beitragen.

Deshalb muss die Bundesregierung der 19. Legislaturperiode einen **Interessenausgleich zwischen den erforderlichen Umweltschutzanstrengungen und dem gesellschaftlichen**

Mobilitätsanspruch herstellen. Dabei sind die Systemvorteile und Wettbewerbsverhältnisse aller Antriebsformen, Energie- und Verkehrsträger im umwelt- und verkehrspolitischen Diskurs grundsätzlich undogmatisch und ideologiefrei zu bewerten und das alleinige Aufzeigen der Innovationskraft und der Systemstärken eines Systems als Argument für Wettbewerbsnachteile eines konkurrierenden Systems auszuschließen. Debatten über gesetzlich vorgeschriebene Alternativen zu bestehenden Systemen müssen wissenschaftlich begleitet werden, um belastbare Aussagen zu Wirtschaftlichkeit und zu Vermeidungskosten liefern zu können.

Die Erreichung der im **Klimaschutzplan 2050** verankerten CO_2-Minderungsziele verlangt außerordentliche Anstrengungen des Verkehrssektors. Die Ratifizierung der Pariser Klimaschutzziele durch die EU hat den Druck auf Politik und Fahrzeugindustrie deutlich verstärkt. Ob die auf einem Null-Emissions-Szenario basierende **Verkehrswende** fristgerecht Realität werden kann, wird neben der Innovationsdynamik der Fahrzeugindustrie vor allem vom Erfolg einer nachhaltigen **Energiewende** abhängen. Denn der für die angestrebte Elektrifizierung des Sektors Verkehrs einschließlich der Produktion strombasierter Kraftstoffe erforderliche zusätzliche Primärenergiebedarf – zukünftig allein gespeist aus erneuerbaren Energien – wird voraussichtlich ebenso hoch sein wie der in Deutschland heutige gesamte Energiebedarf aller Sektoren.

Für die vollständige **Dekarbonisierung des Verkehrs** wurden anspruchsvolle Zwischenschritte festgelegt. Für die Einführung alternativer Antriebe benötigt die Wirtschaft ausreichende Vorlaufzeiten. Brückentechnologien, seien es Hybrid-, Gas- oder wasserstoffbasierte Antriebe, müssen auf Übereinstimmung mit den klimapolitischen Zielen definiert und ihre Einführung mit Investitions- und Abschreibungszyklen der Unternehmen synchronisiert werden. **Anreize zur Steigerung der Energieeffizienz** und zur Umschichtung des Fahrzeugbestands der Flottenbetreiber auf alternative Antriebe müssen ebenso etabliert werden wie der zügige Aufbau einer flächendeckenden Betankungsinfrastruktur.

Wie auch die Kommunen erwartet die Spedition dringend die richtigen und zukunftssicheren Antriebstechnologien. Denn auch zur Verbesserung der **Luftqualität in urbanen Ballungsräumen** muss der Verkehr beitragen. Eine wachsende Zahl von Logistikdienstleistern, die täglich Handel und Haushalte beliefern, erprobt bereits Alternativen zum Dieselfahrzeug. Doch auch hier wird das Engagement der Spedition derzeit noch durch **mangelnde Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit neuer Technologien** beschränkt. Die Speditions- und Logistikbranche selbst kann durch weitere Prozessoptimierungen und durch Verfeinerung der City-Logistik (Eigenbeitrag) sowie durch den verstärkten Einsatz von Fahrzeuginnovationen (Fremdbeitrag) zur Emissionsreduzierung beitragen. Bis zur seriellen Fertigung alternativ angetriebener und bezahlbarer Fahrzeuge einschließlich flächendeckender Tank- und Ladeinfrastruktur kann aber das moderne Dieselnutzfahrzeug nicht dogmatisch und ad hoc den Versorgungsprozessen von Handel und Bevölkerung entzogen werden.

Die hohen **Erwartungen an die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs** müssen sich zunächst und vordringlich auf die Versorgung urbaner Ballungsräume begrenzen. Erst danach wird die Verbreitung der Elektromobilität in konzentrischen Kreisen und in weiteren Schritten für regionale Verkehre, später Fernverkehre, der heute noch an zu geringen Reichweiten für größere Nutzfahrzeuge leidet, erfolgen können.

Für einen nicht unerheblichen Teil der auf der Schiene transportierten Tonnagen sind Speditionen Auftraggeber. Zusätzliches **Marktpotenzial des Schienengüterverkehrs**, seien es

Einzelwagen- und Ganzzugverkehre oder der Kombinierter Verkehr, kann von der Spedition als bedeutender Kundengruppe unter verbesserten Rahmenbedingungen gehoben werden. Auch die **Systemvorteile der Binnenschifffahrt** werden von Speditionen gezielt genutzt. Der DSLV unterstützt in Übereinstimmung mit dem Weißbuch der Europäischen Kommission und dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung der vergangenen Legislaturperiode deshalb auch das verkehrs- und umweltpolitische Ziel, das prognostizierte Verkehrsmengenwachstum verstärkt auf **alternative Verkehrsträger** zu lenken und deren Anteil am Modal Split spürbar zu steigern**.**

Von der Bundesregierung der 19. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- bei der politischen Durchsetzung alternativer, postfossiler Antriebsformen sich nicht allein von den Interessen der jeweiligen Energieträger, sondern vor allem von den Bedürfnissen der Anwenderseite leiten zu lassen. Dabei ist ein technikneutraler Ansatz zu wählen. Staatlich gelenkte Fehlallokationen in zeitlich limitierte Brückentechnologien müssen ausgeschlossen werden.
- Anreize zur Modernisierung von Fahrzeugflotten durch auskömmliche Förderprogramme für zukunftsfähige Technologien zu setzen. Hierbei sind Investitions- und Abschreibungszyklen der Wirtschaft zu berücksichtigen, um Wertverluste bestehender Assets nicht zu beschleunigen und den Unternehmen dadurch nicht das Kapital für Reinvestitionen in neue Techniken zu entziehen. Der vorgelegte Richtlinienentwurf für die Förderung energieeffizienter und CO_2-armer Nutzfahrzeuge als Teil des Mautharmonisierungsprogramms zielt in die richtige Richtung, ist aber angesichts der gigantischen Emissionsminderungsziele deutlich finanziell unterdimensioniert.
- den Versorgungsauftrag des Wirtschaftsverkehrs bei der Maßnahmenabwägung zur Luftschadstoffreduktion in Städten nicht zu vernachlässigen und zu verhindern, dass pauschale Fahrverbote in urbanen Ballungsräumen ausgesprochen werden. Ansonsten drohen die Kommunen ihre eigenen Versorgungsadern abzuklemmen, Städte werden veröden.
- bei politische Vorgaben zur Stärkung einer „Grünen Logistik“, die ihr Potenzial nur im Zusammenspiel aller Glieder einer Lieferkette entfalten kann, aktuelle logistische Zwänge und verladerinduzierte Dispositionshemmnisse zu berücksichtigen. Die im Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ der vergangenen Legislaturperiode enthaltene Maßnahme „Abläufe an Laderampen verbessern“ ist noch zu weit von ihrer Umsetzung entfernt. Starre Be- und Entladezeiten des Handels, zusätzlich begrenzt durch kommunale Auflagen, führen nicht nur zu einer räumlichen und zeitlichen Verdichtung, sondern auch zu einer ungewünschten Zunahme von Verkehren und damit zu großen Umweltineffizienzen.
- die Unterstützung bei der Flächenzulassung großer Fahrzeugtypen (Lang-Lkw und verlängerte Sattelauflieger) und die Schaffung von Voraussetzungen für deren Einsatz im kombinierten Verkehr Straße/Schiene, um zusätzliche Öko-Effizienzpotenziale des Straßengüterverkehrs zu heben.
- zur generellen Anreizsetzung für die Komodalität die heute allein auf den kombinierten Verkehr in Behältnissen (Container und Wechselbehälter) begrenzte finanzielle Förderung sowie ausgewählte Marktzugangserleichterungen für Vor- und Nachlaufverkehre auf den Verkehrsträgerwechsel von Massengütern auszuweiten.
- eine zügige Ertüchtigung der nationalen und europäischen Schieneninfrastruktur, um sie den Bedürfnissen des Güterverkehrs anzupassen. Dafür ist der *Masterplan Schienengüterverkehr* konsequent weiterzuverfolgen.

Die Soziale Agenda der Logistik

 # Arbeit 4.0 # Fachkräftemangel # Lebenslange Weiterbildung #
 # EU-Entsenderecht # Flexiblere Arbeitszeitmodelle # Tarifautonomie #

Speditionen und Logistikdienstleister prägen eine moderne und innovative Dienstleistungsbranche mit großen beruflichen Entwicklungsperspektiven für qualifizierte kaufmännische und gewerbliche Beschäftigte. Mehr als **550.000 ArbeitnehmerInnen** sind derzeit in deutschen Speditionen beschäftigt.

Sie entwickeln Organisations- und Steuerungsmodule komplexer Logistiksysteme für die Beschaffung und die Distribution von Industrie und Handel sowie für internationale und regionale Lieferketten. Andere **logistische Qualifikationen** sind auf die tägliche Disposition riesiger Güterströme einschließlich der Dokumentenabwicklung mit Banken, Versicherungen und dem Zoll ausgerichtet. Und schließlich ist eine große Zahl gewerblicher MitarbeiterInnen für die Abwicklung des physischen Warenflusses in Logistikzentren und Terminals, beim Umschlag und schließlich beim Transport verantwortlich.

Die Branche braucht international ausgebildete Hochschulabsolventen verschiedener Disziplinen (u. a. Wirtschafts- und Rechtswissenschaften, Ingenieurwesen, Informatik) ebenso wie in den im Dualen System etablierten kaufmännischen Berufen Ausgebildete sowie qualifizierte Berufskraftfahrer. Der **Wert des Humankapitals** in der Logistik ist ausgesprochen hoch. Betriebliche Maßnahmen zur Fachkräftesicherung gewinnen deshalb neben der Gehalts- und Lohnentwicklung zunehmend an Bedeutung.

Wie in vielen anderen Branchen wird es auch für die Spedition von Jahr zu Jahr schwieriger, betriebliche Ausbildungsplätze zu besetzen. Die **demographische Entwicklung** verstärkt den Negativtrend. Als dramatisch muss inzwischen der Mangel an qualifizierten Lkw-Fahrern bezeichnet werden. Bereits heute fehlen in Deutschland mehr als 40.000 Berufskraftfahrer, mit negativen Folgen für die Versorgungssicherheit in Teilmärkten der Logistik. Auch die **Integration von Migranten** kann dazu beitragen, dem **Fachkräftemangel** in der Speditions- und Logistikbranche entgegen zu wirken.

Die Dynamik des Logistiksektors, die Digitalisierungsfortschritte und der gesellschaftliche Wertewandel werden die klassischen beruflichen Tätigkeitsfelder in der Spedition verändern. Durch die Digitalisierung von Arbeitsprozessen wird Arbeit flexibler und sicherer. Digitalisierung wird insgesamt ein längeres Berufsleben ermöglichen. Allerdings ändern sich Anforderungen an die Qualifizierung, um komplexer werdende Aufgaben zukünftig bewältigen zu können.

Arbeitgeber wie Arbeitnehmer werden ihre Anforderungen an Arbeitsinhalte und -rahmenbedingungen als **Arbeit 4.0** neu definieren und individual- oder tarifvertraglich abbilden. Gleichzeitig bleiben deutsche Unternehmen einem hohen internationalen Wettbewerbs- und Rationalisierungsdruck ausgesetzt, der durch Lohnunterschiede und bislang nicht harmonisierte Sozialgesetzgebungen in den EU-Mitgliedstaaten verstärkt wird.

Der DSLV unterstützt sämtliche Maßnahmen des Gesetzgebers gegen soziale Missstände und illegalen Arbeitnehmereinsatz in der Logistik. Der Gesetzgeber muss vor allem für eine weitgehende **Harmonisierung der Sozialvorschriften** und des Ordnungsrahmens im europäischen Kontext und für eine hohe Kontrolldichte sorgen. Nationale Märkte durch neue Zugangsbarrieren für ausländische Dienstleister abzuschotten, wirkt hingegen dem Ziel eines

gemeinsamen Binnenmarktes entgegen und ist nicht nur aus Sicht der Logistik eine grundsätzlich fehlgeleitete einzelstaatliche Politik.

Nahezu jedes europäische Land hat inzwischen gesetzliche Mindestlöhne eingeführt, welche die volkswirtschaftliche und soziale Leistungskraft des jeweiligen EU-Mitgliedstaats abbilden. Ein **europäischer Mindestlohn-Flickenteppich** behindert jedoch die zur internationalen Arbeitsteilung in der EU wesentlich beitragende Logistik, wenn für jede nationale Teilstrecke internationaler Transporte unterschiedliche Mindestlohnbestimmungen gelten und deren Einhaltung aufwendig zu dokumentieren ist.

Dass internationale Beförderungsdienstleistungen (Transitfahrten und grenzüberschreitende Beförderungen mit Ziel- oder Quellorten in Deutschland) dem **Anwendungsbereich des Entsenderechts** unterliegen, muss bezweifelt werden. Diese Rechtsauffassung steht nicht dem Schutzzweck von Mindestlöhnen entgegen, existenzgefährdende Entlohnungen und Sozialdumping zu unterbinden. Denn die Verwirklichung dieser Ziele ist allein dann geboten, wenn ausländische Arbeitnehmer *regelmäßig* den inländischen Lebenshaltungskosten unterliegen. Insbesondere für Fahrpersonal fehlt es im internationalen Güterverkehr an hinreichendem Inlandsbezug.

Die in der Speditions- und Logistikbranche Beschäftigten haben ein Anrecht auf faire und angemessene Arbeits- und Sozialbedingungen, die individualvertraglich oder durch Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften sozialpartnerschaftlich auszuhandeln sind. Die **Wahrung der Tarifautonomie** bleibt ein hohes Gut der Sozialen Marktwirtschaft. Tarifzwang oder eine gesetzliche Ausweitung der Tarifbindung durch Allgemeinverbindlichkeitserklärungen sind keine geeigneten Mittel zur Stärkung des sozialen Niveaus. Der Staat darf nicht in die Zuständigkeiten der Sozialpartner eingreifen.

In logistischen Teilmärkten variiert die Nachfrage nach speditionellen Dienstleistungen konjunktur- und saisonbedingt. Um Nachfragespitzen flexibel bedienen zu können, bleiben Speditionen insbesondere für gewerbliche Arbeiten im Bereich Lagerung und Umschlag auf befristet einsetzbares Personal im Rahmen der **Arbeitnehmerüberlassung** angewiesen.

Speditionen erbringen logistische Dienstleistungen für sämtliche Branchen der Industrie und des Handels. Die Stärke der deutschen Logistik beruht auf ihrer dem Kundenportfolio individuell angepassten Dienstleistungspalette. Die Durchsetzung tariflicher Sonderregeln für einzelne Mitarbeiter gleicher Beschäftigungsgruppen durch einseitige Zuständigkeitserklärungen unterschiedlicher Branchengewerkschaften führt zu Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Speditionsbranche und nimmt den Unternehmen die Möglichkeit des innerbetrieblich flexiblen Einsatzes ihrer Beschäftigten. Die Abkehr von der **Tarifeinheit** gefährdet den sozialen Frieden im Betrieb.

Von der Bundesregierung der 19. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- gezielte, an den Bedürfnissen der Beschäftigten in der Logistik ausgerichtete arbeitsmarktpolitische Maßnahmen zu Bekämpfung des Fachkräftemangels.
- den konsequenten und zügigen Abbau bürokratischer Integrationshemmnisse für qualifizierte und teilqualifizierte Migranten sowie deren aktive Vermittlung in Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche.
- die dynamische Anpassung sämtlicher akademischen, schulischen und berufsbildenden Lehrinhalte zum Umgang mit digitalen Medien und Techniken zur Vorbereitung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf eine Arbeitswelt 4.0.

- eine Anpassung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes an die Digitalisierungsfortschritte, um Arbeitgebern und Arbeitnehmern gleichermaßen flexiblere Arbeitszeiten zu ermöglichen.
- etablierte Prozesse des internationalen, arbeitsteiligen Güterverkehrs nicht mit rechtswidrigem Verhalten gleichzusetzen. Weder basiert die Beauftragung ausländischer Transportdienstleister durch deutsche Speditionen grundsätzlich auf Dumpinglöhnen, noch werden durch den Abschluss von Werkverträgen zwischen Auftraggebern und Dienstleistern bewusst und automatisch Arbeitnehmer benachteiligt.
- die Chancen der eingeleiteten Reform der rechtlichen Rahmenbedingungen für den europäischen Straßengüterverkehr („Europe on the Move“) zu nutzen und zu einer langfristig verbindlichen Ausgestaltung des EU-Arbeitnehmer-Entsenderechts beizutragen. Dies muss die besonderen Merkmale der mobilen Arbeit des Fahrpersonals im Rahmen internationaler Transportdienstleistungen berücksichtigen, die sich hinsichtlich Arbeitsdauer und -struktur signifikant von stationär durchgeführten Arbeiten im Ausland unterscheidet: Kabotageverkehre unterliegen nationalem Mindestlohnrecht, internationale Transporte hingegen nicht!
- die behördliche Kontrolleffektivität zur Bekämpfung des Sozialmissbrauchs im Straßengüterverkehr insbesondere bei Kabotagetransporten deutlich zu verbessern, anstatt mit dem Erlass weiterer Rechtsvorschriften zu reagieren.
- die Tarifautonomie zwischen den etablierten Sozialpartnern in der Logistik zu wahren. Staatliche Interventionen, wie die gesetzliche Ausweitung von Allgemeinverbindlichkeitserklärungen sowie Zwänge zur Tarifbindung, sind strikt abzulehnen. Die Grundsätze der negativen Koalitionsfreiheit sind weiterhin zu respektieren.
- die Nachjustierung des Tarifeinheitsgesetzes, um die offene Austragung von Zuständigkeitskonflikten zweier Branchengewerkschaften zu Lasten betroffener Speditionsbetriebe auszuschließen.

Die Sicherheits-Agenda der Logistik

 # Logistiksicherheit # sichere Infrastruktur # Cybersicherheit #

Speditionen und Logistikdienstleister organisieren globale Lieferketten und bewegen im Auftrag von Industrie und Handel erhebliche Warenwerte. Die Transportwege der Logistik sind ebenso wie ihre Assets und ihre IT-Systeme trotz organisatorischer und technischer Gegenmaßnahmen Ziel **organisierter Kriminalität**. Die Delikte variieren von Ladungsdiebstahl über Datenraub und Cyberattacken bis zum Terrorismus. Die jährlichen finanziellen Folgen allein des **Ladungsdiebstahls** lassen sich in Deutschland auf mehrere hundert Millionen Euro beziffern. Dabei ist die Dunkelziffer erheblich, die Datenlage unklar.

Das Sicherheitsbewusstsein der Akteure der Logistik ist inzwischen sehr ausgeprägt. Bereits im Jahr 2000 hat der DSLV mit der Gründung der **Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition (s.a.f.e.)** Präventionsmaßnahmen sowie ein Set zur Hilfestellung akut betroffener Speditionen und ihrer Versicherer etabliert. Weitere privatwirtschaftlich organisierte Initiativen folgten. Dennoch bleibt die Lage angespannt, zur ständig präsenten Bedrohung durch Diebstahl ist die akute Gefährdung der Datensicherheit sowie ein latente Missbrauchsgefahr durch Formen des Terrorismus hinzugekommen.

Sicherheit bleibt ein wesentliches Element der staatlichen Daseinsvorsorge, so dass die Unterstützung von Polizei, Strafverfolgungs- und spezialisierter Bundes- und Landesbehörden

bei den Schutzanstrengungen der Wirtschaft dringend verbessert werden muss. Auch eine moderne und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur trägt zur Erhöhung der Logistiksicherheit bei.

Der Gesetzgeber hat in den zurückliegenden Jahren vor allem mit dem Erlass von Vorschriften zum **Terrorschutz** reagiert, die lokal und modulartig auf einzelne Verkehrssysteme wie Häfen, Flughäfen und Landesgrenzen ausgerichtet waren, ohne deren Interoperabilität hinreichend zu überprüfen. Terrorschutzbestimmungen sind mit hohen **administrativen und technischen Auflagen** verbunden, die Ressourcen der Wirtschaft binden, ohne ein hundertprozentiges Sicherheitsniveau in Aussicht stellen zu können. Zwar tragen Anti-Terrormaßnahmen mittelbar auch positiv zur Sicherung gegen Frachtraub bei, dennoch ist das politische Bewusstsein für dieses Kriminalitätsphänomen und für die zu dessen Bekämpfung erforderlichen staatlichen Maßnahmen viel zu gering ausgeprägt.

Cybersicherheit erfährt in der gesetzgeberischen Betrachtung dagegen einen vergleichsweise hohen Stellenwert, die aber die Dynamik der technischen Entwicklung ebenfalls nicht vollständig antizipieren kann. Logistikdienstleister unterstützen digitale Prozesse durch kontinuierliche Implementierung aktuellster Standards und messen der Netzsicherheit deshalb aus eigenem Interesse einen hohen Stellenwert bei.

Entscheidend für eine **wirkungsvolle Sicherheitsarchitektur** in der Logistik ist die Balance zwischen einem angemessen hohen staatlich garantierten Sicherheitsniveau und unternehmerischer Freiheit.

Von der Bundesregierung der 19. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- bei polizeilichen Ermittlungen Frachtraub und Ladungsdiebstahl als eigenständiges kriminalistisches Phänomen einzustufen und zentral statistisch zu erfassen.
- den Aufbau spezialisierter polizeilicher Präventions- und Repressionsstrukturen bei Bund und Ländern zur Erhöhung der Logistiksicherheit.
- den Ausbau einer sicheren Park- und Rastinfrastruktur an Bundesautobahnen zum Schutz von Fahrern und Ladungen.
- durch präzise Umsetzungsrichtlinien Akzeptanz der Wirtschaft für den bürokratischen Mehraufwand zur Umsetzung der Kritis-Verordnung zur IT-Sicherheit herzustellen und ein funktionierendes staatliches Frühwarnsystem zu etablieren, durch das die Unternehmen der Logistik zur Eindämmung flächendeckender Cyberattacken und ihrer Folgen beitragen können.

Der DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Als **Spitzen- und Dachverband** repräsentiert der DSLV durch **16 Landesverbände** etwa **3.000 Mitgliedsbetriebe** mit mehr als **550.000 Beschäftigten**. Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger und befrachten Lkw, Eisenbahnen, Flugzeuge sowie See- und Binnenschiffe. Die Verbandspolitik des DSLV wird insofern maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt. Speditionen fördern stärken die Komodalität und die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger.

Auftraggeber von Güterkraftverkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Airlines und Reedereien sind 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 die Versendung von Waren und Gütern. Die Vergabe von Transportaufträgen an Transportunternehmen durch einen Spediteur ist also gesetzlich ausdrücklich normiert und Basis für tausende täglich durchgeführte nationale und internationale Transporte und Beförderungsvorgänge.

Vor allem internationale Warenversendungen erfordern die Organisation komplexe Lieferketten, die in der Regel durch mehrere in- und ausländische Transportunternehmen und Unterauftragsverhältnisse mit Betreibern von Umschlag- und Lageranlagen gebildet werden müssen.

Die besondere, auf ständige Effizienzverbesserung gerichtete **Bündelungsfunktion der Spedition** liefert einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Ressourceneinsatzes in der Logistik.

Je nach Markt gliedern sich die Aktivitäten des Spediteurs 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 – teils 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 sensible Waren wie gefährliche Güter, Lebensmittel und pharmazeutische Produkte bestehen besondere Anforderungen.