

# Logistikimpulse

Mitglieder-Magazin



Speditions- und Logistiktag Hessen/Rheinland-Pfalz 2023

Entwicklung im Schienengüterverkehr

Zahlen, Daten und Fakten zur Maut



## SLV-Impulse

- 5 Heilmann folgt Wendenburg als Luftfrachtvorstand**
- 6 Young Freight Forwarder Germany Award**
- 7 Neuer SLV-Partner für Nachhaltigkeit**
- 8 Speditions- und Logistiktag Hessen/Rheinland-Pfalz 2023**

## Landverkehr

- 13 Entwicklung im Schienengüterverkehr**
- 15 Leercontainer im kombinierten Verkehr**
- 17 Mautkostenanstieg im Stückgutgeschäft**
- 19 Neue Gewichtsangabe für Maut**

## International

- 25 Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien**
- 28 EU startet CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem**

**Titelbild:** Die Vorstände (seit 1991) und Vorstandsvorsitzenden (seit 2003) des SLV gemeinsam auf dem Speditions- und Logistiktag Hessen/Rheinland-Pfalz 2023 am 27. September. Von links nach rechts: Michael König, Hans-Georg Maas, Daniel Hensel, Peter Plank

## Rubriken

- 4 Editorial**
- 10 Nachrichten**
- 41 Weiterbildung**

### 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:** 30.11.2023

#### Redaktionelle Mitarbeit:

Thorsten Hölser, Markus Gust,  
Marc Köhler, Malte Ottermann,  
Thomas Röhl (SLV);  
Niels Beuck, Jutta Knell, Björn Karaus,  
Tatjana Kronenbürger (DSLVL)

**Erscheinungsweise:** dreimal jährlich

**Lektorat:** Myriam Alfano

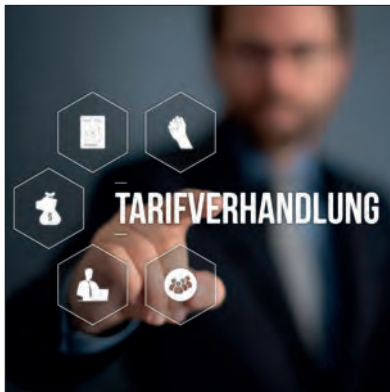
#### Titelbild: SLV

**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 Ge-  
schlechter.

#### Beilagen:

- Diebstahl von Transportgütern
- Seminarprogramm 2024
- Prüfungsvorbereitungskurs *Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung* (IHK)
- Weiterbildungslehrgang  
*Fachwirt für Güterverkehr und Logistik*



## Recht

- 30** Detention- und Demurragekosten
- 32** Erbschaftssteuer bei Logistikimmobilien
- 34** Erfolgreicher Tarifabschluss in Rheinland-Pfalz
- 36** Tarifverhandlungen in Hessen stocken



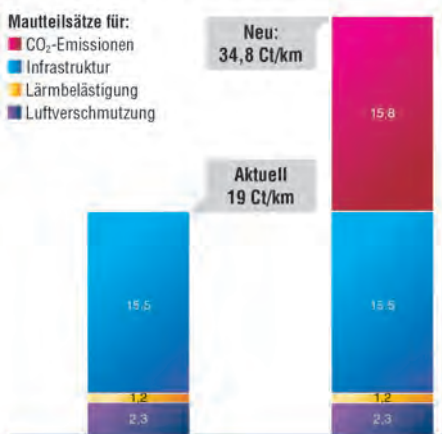
## Personal

- 37** Rückgang der Bewerberzahlen gestoppt
- 38** Digitalisierungsprojekt zur Fachreihe gestartet
- 39** Stellenwert „Fachwirt Güterverkehr und Logistik“ gestärkt
- 41** Weiterbildung

# INHALT

## November 2023

### Euro-6-Lkw im Fernverkehr: plus 83 Prozent Maut



## Spezial: Achtung Mauterhöhung!

Der Konjunkturmotor stottert, die Industrie und der private Konsum erholen sich langsamer als gedacht. Die führenden deutschen Wirtschaftsinstitute rechnen für 2023 mit einem Rückgang des Brutto-Inlandsprodukts um 0,6 Prozent. Erschwerend hinzu kommt für Speditionen sowie Transport- und Logistikdienstleister ein beispielloser Kostendruck: Sie müssen heute deutlich mehr für Lkw, Trailer, Ersatzteile oder Wartung bezahlen. Die Energiekosten sind stark gestiegen, die Personalkosten aufgrund des Fachkräftemangels ebenso. In dieser angespannten Situation steht der Branche eine signifikante Mauterhöhung ins Haus.

## SLV-Impulse

### Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder,

zum ersten Mal wende ich mich heute als Vorstandsvorsitzender Ihres Speditions- und Logistikverbandes Hessen und Rheinland-Pfalz an Sie. An dieser Stelle möchte ich mich nochmals auch im Namen des gesamten neu gewählten Vorstandes herzlich für das Vertrauen der Mitglieder bei der Wahl auf der Mitgliederversammlung bedanken. Gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen Christian Eichmeier (Contargo, Frankfurt a.M.), Michael Peters (Intertrans, Bobenheim-Roxheim), Holger Seehusen (M&M AirSeaCargo, Frankfurt a.M.) und Alexander Steinberg (Edgar Groß Spedition, Beselich-Schupach) haben wir einen gut aufgestellten und engagierten Vorstand für unseren Verband und die Herausforderungen unserer Branche.

Ein persönlich ganz besonderer Moment auf der Mitgliederversammlung war, als ich nicht nur meinen direkten Vorgänger im Amt Hans-Georg Maas verabschieden durfte, sondern auch die ehemaligen Vorstandsvorsitzenden Peter Plank (von 2011 bis 2017) und Michael König (von 2003 bis 2011) begrüßen durfte. Ihre Arbeit als Vorstände und die Grundlagen, die Sie für den fusionierten Verband aus Hessen und Rheinland-Pfalz gelegt haben, sind nicht hoch genug zu bewerten und werden uns ein Ansporn sein.

Unsere Branche steht vor großen Herausforderungen, wenn ich an Themen wie Maut, Antriebswende, Verkehrsverlagerung, Digitalisierung und Fachkräftemangel denke. Als Vorstand liegt viel Arbeit vor uns, damit der SLV seine Mitglieder bestmöglich unterstützen kann, aber wir werden auch die Politik nicht aus Ihrer Verantwortung entlassen. Unsere Branche hat in der Corona-Pandemie die Versorgungssicherheit von Wirtschaft und Gesellschaft sichergestellt und wurde damals als systemrelevant anerkannt. Daher erwarten wir auch zukünftig die Anerkennung und politische Unterstützung, die unser Gewerbe verdient.

Dies werden wir in den anstehenden Gesprächen mit den verantwortlichen Politikern in Hessen und Rheinland-Pfalz sehr deutlich machen. In Hessen wissen wir zwar noch nicht, wer unsere zukünftigen Ansprechpartner sein werden, jedoch liegt beiden in Koalitionsverhandlungen stehenden Parteien unser Positionspapier „Erwartungen der Speditions- und Logistikbranche an die neue



Landesregierung in Hessen“ bereits vor. Darauf aufbauend werden wir mit den zukünftigen Verantwortlichen zu Beginn des neuen Jahres in einen konstruktiven Dialog einsteigen.

Bei allen vor uns liegenden Arbeiten und Herausforderungen weiß ich, dass wir uns im Vorstand auf ein tolles und engagiertes Team in der SLV-Geschäftsstelle um unseren Geschäftsführer Thorsten Hölser verlassen können. Daher gehe ich die neuen Aufgaben mit großer Motivation und der Gewissheit an, dass wir gemeinsam in den nächsten Jahren einiges für unsere außergewöhnliche Branche bewegen können.

Zunächst möchte ich nun aber Ihnen, Ihren Mitarbeitern und Ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest, einige geruhige Tage in der sonst so hektischen Zeit und vor allem ein glückliches, gesundes und erfolgreiches neues Jahr wünschen

Herzlichst Ihr  
*Daniel Hensel*



Khezri und Haltmayer für weitere Amtszeit im Vorstand bestätigt

# Heilmann folgt Wendenburg als Luftfrachtvorstand

Mit dem Abschied von Götz Wendenburg als Vorstand im SLV Fachausschuss Luftfracht ging am 7. November eine zehnjährige Ära zu Ende. Im Jahre 2013 übernahm Götz Wendenburg, damals noch als Vertreter von Kühne und Nagel, das Amt von Ingo Alexander Rahn (DHL). Gleichzeitig rückte er in den Bundesfachausschuss des DSLV nach und übernahm auch dort den Posten als Vorstandsmitglied.

Götz Wendenburg lag, obwohl er mit Kühne & Nagel sowie zuletzt mit DHL Global Forwarding jeweils Konzernunternehmen als Arbeitgeber hatte, immer auch der Mittelstand und die kleineren Mitgliedsunternehmen des SLV am Herzen, für die er sich in den letzten Jahren intensiv engagierte. So beispielsweise im Rahmen des kostenbezogenen Nutzungsentgeltes (KNE), dass die Fraport vor einigen Jahren für die Cargo City Süd einführen wollte. Des Weiteren vertrat er in den letzten Jahren als ebenso die Interessen der Luftfrachtpediteure als Vorstandsmitglied in der Air Cargo Community Frankfurt.

Mit Fabian Heilmann (Kühne & Nagel) konnten Vorstand und Geschäftsführung des SLV den Fach-

ausschussmitgliedern einen würdigen Vorstandskandidaten präsentieren, der von den Mitgliedern einstimmig zum Nachfolger von Götz Wendenburg gewählt wurde. Zugleich wählten die Mitglieder ebenfalls einstimmig Hendrik Khezri (a. hartrodt GmbH & Co. KG) für eine weitere Amtsperiode zum Vorsitzenden und Stephan Haltmayer (Quick Cargo Service GmbH) als weiteres Vorstandsmitglied.

Am selben Abend setzte sich der neue Luftfrachtvorstand erstmals mit dem Vorsitzenden des DSLV-Fachausschuss Luftfracht Timo Stroh zusammen, um über aktuelle Fragen der Luftfracht und Ziele für die gemeinsame Vorstandsarbeit zu diskutieren.



Im Rahmen der Sitzung des Fachausschuss Luftfracht wurde Götz Wendenburg (links) unter großem Dank für sein langjähriges ehrenamtliches Engagement vom Vorsitzenden Hendrik Khezri und den Fachausschussmitgliedern verabschiedet.



Von links nach rechts: Fabian Heilmann, Götz Wendenburg, Hendrik Khezri, Stephan Haltmayer

Bewerbungsphase für den Award 2024 gestartet

# Young Freight Forwarder Germany Award

Im Jahr 2024 werden DSLV und DVZ erneut den Young Freight Forwarder Germany Award vergeben. Die Bewerbungsphase läuft bis einschließlich 22. März 2024. Der Nachwuchspreisträger des Wettbewerbs 2024 wird im Folgejahr am internationalen Wettbewerb „Young Logistics Professionals Award“ (YLP) des Weltverbands der Spediteure (FIATA) teilnehmen und darf sich zudem über einen Wertgutschein in Höhe von 2.000 Euro für persönliche Weiterbildungsmaßnahmen freuen.

Die Bewerbungsphase für den „Young Freight Forwarder Germany Award 2024“ startet: Teilnehmer können Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, die ihre IHK-Abschlussprüfung mit mindestens 87 Punkten im Zeitraum Sommer 2022 bis Winter 2023/2024 abgelegt haben bzw. ablegen werden, nicht älter als 27 Jahre sind und deren Ausbildungsbetrieb Mitglied eines Landesverbands des DSLV ist. Der Preis wird bereits seit 2006 vom DSLV Bundesverband Spedition und Logistik in Kooperation mit der DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung ausgeschrieben.

In einem Auswahlgespräch am 25. April 2024 in Berlin werden die bundesweit sechs Besten ihre Lösung einer Problemstellung aus den Bereichen internationaler Spedition und Logistik präsentieren. Dort ermittelt die Jury die drei Erstplatzierten, die zur DSLV-Jahresmitgliederversammlung vom 11. bis 12. September 2024 nach Berlin zur Preisverleihung eingeladen



werden. Der Nachwuchspreisträger des Wettbewerbs 2024 wird im Folgejahr am internationalen Wettbewerb „Young Logistics Professionals Award“ (YLP) des Weltverbands der Spediteure (FIATA) teilnehmen.

Interessierte können sich über die Internetseite [www.youngfreightfor-](http://www.youngfreightfor-)

warder.de einen Überblick über die Teilnahmebedingungen, Gewinne und vorgesehenen Termine sowohl für die Auswahlrunde als auch für die Preisverleihung verschaffen und mittels eines Formulars direkt bewerben. Die Bewerbungsphase läuft bis einschließlich 22. März 2024



## Neuer SLV-Partner für Nachhaltigkeit

# CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Logistik mit TÜV geprüfter Software-Plattform von WAVES berechnen

Viele Spediteure und Logistik-Unternehmen stehen derzeit vor der Frage, wie sie CO<sub>2</sub>-Emissionen richtig berechnen und berichten sollen, um damit steigenden Kundenanfragen und gesetzlichen Anforderungen nachzukommen. Der neue Kooperationspartner des SLV unterstützt und berät die Mitglieder und bietet mit der Sustainability Management Plattform ein Tool für ganzheitliches Nachhaltigkeitsmanagement.

### WAVES bietet mit der SMP eine innovative Lösung

Die WAVES Sustainability Management Plattform („SMP“) mit der TÜV-zertifizierten Software „Sustainable Transport“ liefert eine effiziente Lösung zur Emissionsberechnung multimodaler Transporte. Das System ermittelt z. B. dank Szenarienanalysen im Vor-, Haupt- und Nachlauf den Transportmodus mit dem niedrigsten CO<sub>2</sub>-Wert. Dabei werden auch unterschiedlichste Treibstoffarten, Umschlagplätze u. ä. gemäß der neuen ISO14083 mit in die Berechnung einbezogen. Die wahlweise halb- oder vollautomatisierte Anbindung an TMS, Telematik oder Inhouse-Lösungen spart Zeit und minimiert den manuellen Aufwand.

Mit der SMP haben Logistiker die Emissionen ihrer Transporte immer im Blick und können diese präzise auf Basis von Echtzeiten in Echtzeit bis auf Sendungsebene berechnen und die Ergebnisse an Ihre Auftraggeber und weitere Stakeholder berichten. Darüber hinaus bietet die SMP auch die Möglichkeit, Sub-Unternehmer anzubinden und deren Emissionsdaten über die Scope 3 Aktivitäten mit in die Berechnung einfließen zu lassen.

### Eine Plattform für ganzheitliches Nachhaltigkeits-Management

Die SMP kann aber noch mehr! Um ein ganzheitliches Bild der ökologi-



schon und ökonomischen Performance eines Unternehmens zu erzeugen, kann über weitere Module auch der Corporate Carbon Footprint Standortübergreifend in den Scopes 1-3 berechnet, sowie ein Rating der EU-Taxonomie-Fähigkeit und Konformität erstellt werden.

### Über WAVES

Das Luxemburger Software-Unternehmen liefert mit der Sustainability Management Plattform (SMP) Handels- und Produktionsunternehmen und deren Logistics Services Partnern eine effektive Lösung zur Emissionsberechnung entlang der gesamten Transportkette, die mittlerweile von zahllosen Carriern und Shippern eingesetzt wird.

Damit hat WAVES den Nerv der Zeit getroffen, was prestigeträchtige Auszeichnungen z. B. für das „Logistik Start-up

des Jahres“ der Zeitschrift VERKEHR, das Solar Impulse Label, der „Cloud Tech Innovator Of The Year“ und der „World Summit“ Award beweisen.

### Ihr Ansprechpartner:



Florian Bender  
Senior Sales Manager  
E-Mail: [florian.bender@waves.lu](mailto:florian.bender@waves.lu)  
Mobil: +49 151 20283425

WAVES S. à r. l.  
9, Rue du Laboratoire  
L-1911 Luxembourg  
[info@waves.lu](mailto:info@waves.lu)  
[www.waves-sustainability.com](http://www.waves-sustainability.com)



# Speditions- und Logistiktag





# Hessen/Rheinland-Pfalz 2023



## Wasserstandsvorhersagen für Logistik an Rhein und Elbe

Eine neue Web-Anwendung ermöglicht es Binnenschifffahrt und Logistik an Rhein und Elbe, zukünftig noch effizienter auf Niedrigwassersituationen reagieren und Transporte einfacher planen zu können. Sie ist ein Zusatzangebot zur bereits seit einiger Zeit bestehenden 6-Wochen-Vorhersage in Form von PDF-Berichten und wird wie diese jeden Dienstag und Freitag aktualisiert.

In der Anwendung können Nutzende insbesondere einen individuell interessierenden Bezugswert des Wasserstandes oder Abflusses für den für sie relevanten Pegel angeben. Die App berechnet daraus anschließend die spezifischen Unterschreitungswahrscheinlichkeiten und stellt diese auch gra-

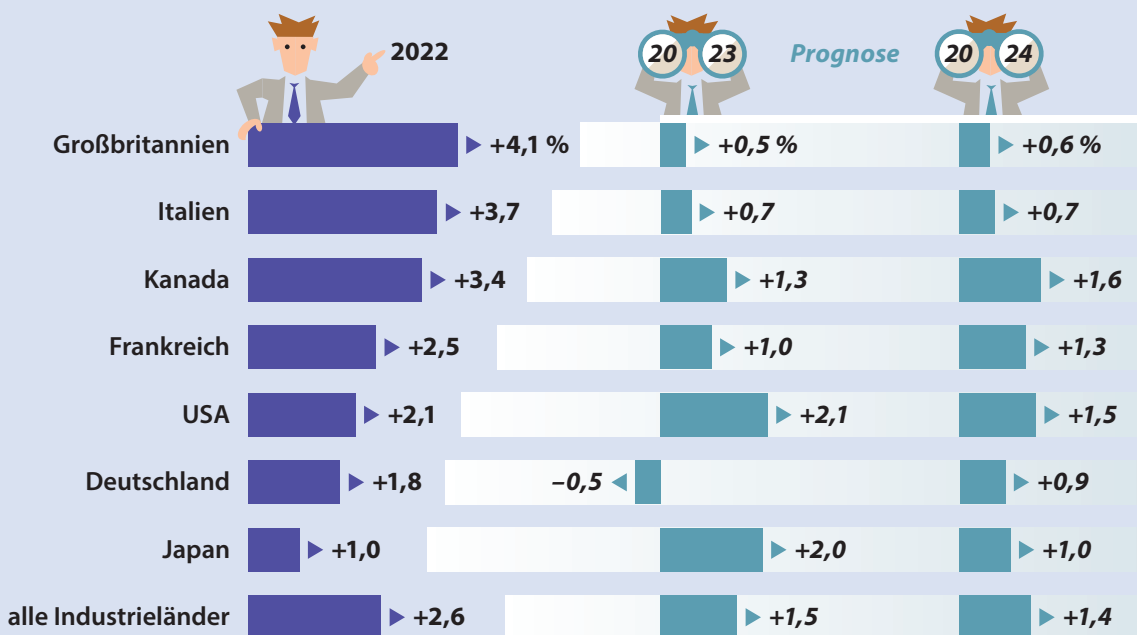
fisch dar. Schifffahrt und Logistik können mit den neuen Funktionen eine maßgeschneiderte Auswertung der Vorhersage für die eigenen Anforderungen generieren.

Neben der 6-Wochen-Vorhersage ist seit Juli 2022 auch die sogenannte 14-Tage-Wasserstandsvorhersage für ausgewählte Rheinpegel verfügbar. Beide Vorhersagedienste schaffen mehr Planungssicherheit für die Wirtschaft und die Binnenschifffahrt an Rhein und Elbe und erfüllen damit den entsprechenden Handlungspunkt des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“ des Bundesverkehrsministeriums.

Quelle: Bundesanstalt für Gewässerkunde

## Konjunkturausblick für die G7-Staaten

Wirtschaftsentwicklung\* in Prozent



Quelle: Internationaler Währungsfonds

Stand Oktober 2023

\*Bruttoinlandsprodukt

Globus 016441

### Humpelnde Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft ist noch immer dabei, sich von den Folgen der Corona-Pandemie, Russlands Krieg gegen die Ukraine und der hohen Inflation zu erholen. Trotz der Krisen ist die Weltwirtschaft 2022 nicht zum Stillstand gekommen. Der Internationale Währungsfonds (IWF) sagt: „Die Weltwirtschaft humpelt, sie sprintet nicht.“ Besonders die Industrieländer bekommen das zu spüren: Während die Weltwirtschaft im Jahr 2022 um 3,5 Prozent zulegte, wuchs die Wirtschaft der Industriestaaten nur um 2,6 Prozent. Im Jahr 2024 soll die Weltwirtschaft um 2,9 Prozent wachsen, die Wirtschaft der Industrieländer aber nur um 1,4 Prozent. Die Prognosen für die G7-Länder sind dabei unterschiedlich. Kanada und die USA werden 2024 voraussichtlich über dem Durchschnitt liegen (mit 1,6 bzw. 1,5 Prozent Wachstum). Für Großbritannien, Italien und Deutschland sagt der IWF deutlich schlechtere Entwicklungen von 0,6 bis 0,9 Prozent Wachstum voraus.

# Nachrichten

## Leitfaden für den Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur

Im Rahmen der Umsetzung ihres Masterplans Ladeinfrastruktur II plant die Bundesregierung die Ausschreibung eines Anfangsnetzes für das Laden von elektrisch und wasserstoffbetriebenen Lkw im Fernverkehr sowie weitere Fördermaßnahmen für den Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur an Betriebshöfen, Logistikzentren, Gewerbegebieten und Umschlagplätzen.

Es ist derzeit unklar, wie hoch das Fördervolumen aufgrund des kürzlich ergangenen Urteils des Bundesverfassungsgerichts sein wird, das zu einer drastischen Absenkung der ursprünglich für den Klima- und Transformationsfonds vorgesehenen Finanzmittel um 60 Milliarden Euro führt.

Im Rahmen eines von der NOW GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erarbeiteten Leitfadens „Einfach laden am Depot“ zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge soll eine Anleitung zum Aufbau von Lademöglichkeiten auf nicht-öffentlichen Betriebsgeländen gegeben werden. Der Leitfaden fokussiert primär auf Elektromobilität und soll Logistik- und Straßengüterverkehrsunternehmen als Einstieg in den Transformationsprozess hin zu einer emissionsfreien Logistik dienen.

Er liefert grundlegende Informationen zum Aufbau von Ladestationen für schwere batterieelektrische Nutzfahrzeuge und richtet sich sowohl an Unternehmen mit eigenem Fuhrparkbetrieb in der Anfangsphase der Flottenumstellung als auch an Betreiber von Logistikstandorten, die eine technische Aufrüstung ihrer Immobilien planen und sich bisher noch nicht intensiv mit dem Thema Ladeinfrastruktur auseinandergesetzt haben. Die Abschnitte des Leitfadens sollen klare Antworten auf wichtige Fragen liefern und praxisnahe Tipps geben.

## Fahrermangel in Europa verdreifacht sich bis 2028

Rund sieben Prozent der Fahrerstellen sind derzeit in Europa unbesetzt. Das ermittelte der Internationale Verband des Straßentransportgewerbes (IRU) anhand einer Befragung von 4.700 Unternehmen in 23 Ländern. Weltweit fehlten in diesem Jahr rund drei Millionen Fahrer – eine Zahl, die unterhalb bisheriger Prognosen liegt. Der Grund für die günstigere Entwicklung sei die Schwäche der Weltwirtschaft, die sich in Europa besonders stark bemerkbar mache. Zudem hat sich der Spotindex für Straßenfrachtraten in diesem Jahr um 7,6 Prozentpunkte verringert, während der Umsatzzuwachs der Speditionen von 6,0 Prozent 2022 auf 4,2 Prozent schrumpfte.

Als langfristig problematisch bezeichnet der Verband den geringen Anteil der Fahrer unter 25 Jahren, dieser liegt weltweit bei weniger als 12 Prozent, in Europa sogar unter fünf Prozent. Zudem werde sich der Fahrermangel in allen Regionen in den kommenden fünf Jahren drastisch verstärken, in Europa werde er sich mehr als verdoppeln. Hier fehlen ge-



Faktoren wie Stand- und Ladezeit sowie der benötigte Energiebedarf pro Ladevorgang können je nach Anwendungsfall stark variieren. Die hohen Energiespeichermengen, die für schwere Lkw erforderlich sind, stellen zusammen mit den hohen Leistungsanforderungen beim Laden batterieelektrischer Nutzfahrzeuge große Herausforderungen an den Aufbau und Betrieb geeigneter Ladelösungen, einschließlich der Ladeleistung des Netzanschlusses des auszustattenden Betriebsgeländes. Der Leitfaden kann die Vielfalt der Anwendungsfälle für den Einsatz von batterieelektrischen Lkw nicht im Detail abbilden. Aus diesem Grund wurden leicht übertragbare Ansätze gewählt, die auf möglichst viele Anwendungsfälle zutreffen.

(Quelle: NOW GmbH)



mäß der Befragung im kommenden Jahr rund 233.000 Fahrer, das sind sieben Prozent der verfügbaren Stellen, 2028 sollen es bereits 745.000 sein (17 Prozent). (Quelle: IRU)



**AKTIV ASSEKURANZ**  
Makler



**SICHERHEIT**

**DIE ANKOMMT!**

Vertrauen Sie auf einen der führenden Versicherungsmakler für die Logistikbranche und überzeugen Sie sich von unseren maßgeschneiderten Konzepten. **Aktiv Assekuranz Makler GmbH – Ihr Partner für Versicherungslösungen, Risiko- und Schadenmanagement.**

Mehr unter: [aktiv-assekuranz.de](https://aktiv-assekuranz.de)

PART OF



**LEADING BROKERS**  
UNITED

## Landverkehr

mofair und „Die Güterbahnen“ präsentieren den 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen

# Entwicklung im Schienengüterverkehr

Die Erfolgsgeschichte der Privatbahnen im Güterverkehr sollte im Licht der seit Jahren schlechten Bilanzen der DB ein Anreiz für die Politik sein, sich mit den Ursachen zu befassen. Wieso läuft es beim Staatskonzern so viel schlechter, obwohl sich alle das gleiche Netz teilen? Woher kommt das noch immer unerschütterliche Vertrauen der Politik in die DB? Im aktuellen und mittlerweile 8. „Wettbewerber-Report Eisenbahnen“ beantworten mofair und „Die Güterbahnen“ diese und weitere Fragen.

Die beiden Verbände Mofair und „Die Güterbahnen“ haben ihren „Wettbewerber-Report Eisenbahnen“ neu aufgelegt. Alle zwei Jahre veröffentlichen sie unter diesem Namen eine Studie mit Daten zur Entwicklung im Schienenverkehr.

### DB Cargo verliert Marktanteile

Die privaten Wettbewerber im Schienengüterverkehr konnten in den letzten zwei Jahren ihren Marktanteil im Vergleich zu DB Cargo weiter auf nunmehr 59 Prozent im Jahr 2022 ausbauen. Das alles trotz multipler Krisen, die aus der maroden Infrastruktur und steigenden Personal-, Material- und Energiekosten resultieren. DB Cargo nimmt nach wie vor mit deutlichem Abstand den ersten Platz im deutschen Schienengüterverkehr ein, aber das Unternehmen verliert Marktanteile, wie der 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen dokumentiert, wenn auch nicht mehr so stark wie vor einigen Jahren. Betrug der Anteil am deutschen Markt vor zwei Jahren noch 42,8 Prozent, bewegt er sich jetzt je nach Quelle zwischen 41 beziehungsweise 42,6 Prozent.

„Der Erfolg der privaten Güterbahnen hat den Güterverkehr auf der Schiene vor der Bedeutungslosigkeit gerettet. Nun werden die Wettbewerber auch das Marktanteils-Ziel von 25 Prozent bis 2030 retten müssen, wenn die DB Cargo die weißen Fahnen auspackt“, kommentiert Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender der „Güterbahnen“. Er bezieht sich auf Medienberichte, wonach Cargo-Chefin Dr. Sigrid Nikutta die Unternehmenswachstumsziele einkassiert hat. „Qualität und Produktivität sind Erfolgsfaktoren, die bei DB Cargo im Kontrast zu



den privaten Güterbahnen zu schwach ausgeprägt sind. Der Bund sollte sich überlegen, ob er den Einzelwagenverkehr vom restlichen Geschäft abtrennt, um die lahme DB-Ausrede „Alles liegt am EWW“ zu entlarven.“

### Unabhängigere DB InfraGO AG

Dennoch beobachten die Verbände mit Verwunderung, dass zur Halbzeit der Legislaturperiode eine Bundesregierung, die zu zwei Dritteln aus Parteien besteht, die eine entschiedene Bahnreform vorantreiben wollten, einen bisher so unambitionierten Vorschlag zur Gründung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft vorgelegt hat. Sie fordern, die DB InfraGO AG

unabhängiger von der Konzernleitung zu machen, die Gemeinwohlorientierung gesetzlich zu verankern und vom Bund, seinen Konzern an eine kürzere Leine zu nehmen, damit dieser im Sinne der Kundschaft handelt.

Der neue Wettbewerber-Report, den beide Verbände in Kooperation herausgeben, spart nicht mit Kritik am integrierten Staatskonzern. „Die Deutsche Bahn muss sich fragen lassen, welchen Anteil sie trägt, wenn ein ganzer Verkehrsträger eine eigene Rubrik in Witzebüchern füllen kann“, so Kerkeling. Mit dem zusätzlichen Geld, das die Regierung zur Verfügung stellt (versprochen sind 45 Milliarden Euro bis 2027), erwächst die Erwartung,

dass die DB Sanierung, vor allem aber den Ausbau des Netzes beschleunigt angeht.

Becker-Rethmann: „Die strukturellen Probleme lassen sich allerdings nur durch quantifizierbare Zielvorgaben und zusätzliche Kontrolle durch den Bund lösen. Es reicht nicht, zum x-ten Mal darauf zu hoffen, dass die DB allein durch mehr Geld auf den rechten Pfad kommt.“ Im Report sind daher mehrere Kapitel der Situation der Infrastruktur, dem Aufbau des DB-Konzerns und den Erwartungen an die neue gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft „InfraGO“ und ihrer Kontrolle gewidmet.

Lob gibt es von den Verbänden für die Regierung dafür, dass sie das dunkelrote Alarmsignal der Unterfinanzierung des Schienennetzes nicht mehr ignoriert. „Die Ampel schafft damit eine Wende. Jetzt gilt es aber, das Geld sinnvoll auszugeben: Nicht nur Sanierungen sind wichtig, sondern vor allem der Neu- und Ausbau wird entscheidend für die Zukunft der Schiene sein“, so Becker-Rethmann. Lob gibt

es von den Verbänden ebenfalls dafür, dass die Regierung die energieintensive Schiene bei der Strompreispbremse berücksichtigt hat.

Kerkeling ergänzt ein weiteres Lob: „Die Lkw-Maut-Novelle, die ab Dezember 2023 greifen soll, bietet ein hervorragendes Beispiel für gestärkten Wettbewerb: Sie forciert Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße, baut klimaschädliche Subventionen ab und sorgt mit der Auflösung des Finanzierungskreislaufs Straße gleichzeitig dafür, die Wettbewerbsfähigkeit der bislang vernachlässigten Schiene zu stärken.“

Im Schienengüterverkehr mahnt Kerkeling die klare Orientierung auf Verkehrsverlagerung an. Die Bereitschaft der Bundesregierung, neues Geld für den Einzelwagenverkehr zur Verfügung stellen zu wollen, sieht er zwar positiv, aber die Ausgestaltung der Förderung ist nach dem derzeitigen Stand nicht dazu geeignet, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Und das Ziel, die marode DB Cargo mit Geld zu versorgen, wird ebenfalls

verfehlt werden. „Die gesamte Branche hat einen Vorschlag zur Ausgestaltung der Förderung gemacht, aber das Ministerium hört leider nur auf die DB. Es braucht langfristige Lösungen, die wettbewerbsneutral und wachstumsorientiert sind.“

**Kombinierter Verkehr mit großem Potential**

Einen Markt mit großem Potenzial sehen die Privatbahnen im Kombinierten Verkehr. Über 65 Prozent der befragten Verbandsmitglieder erwarten in diesem Segment in den kommenden fünf Jahren eine positive oder stark positive Entwicklung. 30 Prozent rechnen mit gleichbleibenden Zahlen und nur knapp 3 Prozent prognostizieren für ihr Unternehmen einen rückläufigen Trend. „Wir stehen für Wachstum und Mehrverkehr auf der Schiene zur Verfügung“, sagt Kerkeling. Für den Ganzzugverkehr und den Einzelwagenverkehr fallen die Prognosen deutlich zurückhaltender aus.

(Thorsten Hölser/Quelle: 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2023/24)

