

Auf den Punkt gebracht – Mobilitätspolitik für eine nachhaltige Wirtschaft und für Wohlstand

Verkehrspolitische Positionen des DSLV

Impressum

Herausgeber

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Weberstr. 77
53113 Bonn
Telefon: +49 (0) 228 91440 – 0
info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Stand: Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1. Logistikstandort Deutschland nachhaltig stärken	5
2. Neue Finanzierungswege für die Verkehrsinfrastruktur	6
3. Jeder Verkehrsträger nach seinen Fähigkeiten	9
4. Einheitliche Märkte benötigen einheitliche Regeln	11
5. Der Mensch in der Logistik	12
6. Spedition und Umwelt sind kein Widerspruch	14
7. Güterverkehr braucht eine starke Schiene	17
8. Wasserstraßen und Häfen weiterentwickeln	19
9. Luftfrachtstandort Deutschland	21
10. Logistik braucht sichere Verkehrswege	23
Kurzprofil	25

Vorwort

Lebensader der Volkswirtschaft: Gütermobilität und Logistik

Die Mobilität von Gütern und Personen ist elementarer Bestandteil unserer Volkswirtschaft. Grundlage hierfür ist eine hochwertige Infrastruktur. Der Bedarf für Mobilität durch leistungsfähige Verkehrsnetze und -dienste wächst schnell. Logistik wird immer wichtiger. Ihr Anteil an der Wertschöpfung steigt kontinuierlich, denn die globale Vernetzung der Waren- und Handelsströme führt zu einer steigenden Nachfrage nach Speditions- und Logistikleistungen. Das zeigen die aktuellen Zahlen. Im Jahr 2012 erreichte der Logistikumsatz deutscher Speditionen und Transportunternehmen sowie der Betriebe der verladenden Wirtschaft ein Volumen von insgesamt 225 Milliarden Euro. Auch die Zahl der Beschäftigten steigt konstant, im Jahr 2012 zählte die Logistik mehr als 2,8 Millionen Erwerbstätige. Sie ist damit drittgrößter deutscher Wirtschaftszweig.

Allein um die Wettbewerbsposition Deutschlands zu halten, ist es wichtig, dass die Gütermobilität gesellschaftlich akzeptiert und die Logistik, also die Planung, Organisation, Steuerung, Kontrolle und Abwicklung von Lieferketten, als wohlstandssteigernd begriffen und politisch unterstützt wird. Ohne eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz und politische Priorität wird es keine bedarfsgerechte Finanzierung und keinen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geben.

In der geografischen Mitte Europas gelegen, gehören die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrssystem Deutschlands zu seinen wichtigsten Standortfaktoren. Allen Prognosen zufolge wird der Güterverkehr weiterhin deutlich ansteigen. Ziel muss es deshalb sein, unser vergleichbar dichtes Straßennetz, den modernen Schienengüterverkehr, die leistungsstarken See- und Flughäfen und die Binnenschifffahrt zu erhalten und zu stärken. Sie dürfen nicht zu Schwachpunkten werden. Verkehrsinvestitionen sind Investitionen in die Zukunft Deutschlands.

Mathias Krage

Präsident
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

■ 1. Logistikstandort Deutschland nachhaltig stärken

Mit dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat die Bundesregierung gemeinsam mit der Wirtschaft eine gute Grundlage erstellt, um Logistik- und Wertschöpfungsketten zu sichern und auszubauen. Im Mittelpunkt des Aktionsplanes stehen die Stärkung des Logistikstandortes Deutschland, die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur, die Stärkung und Vernetzung aller Verkehrsträger sowie die Ressourceneffizienz. Die diesen Zielen zugeordneten Maßnahmen müssen aufrecht erhalten bleiben und konsequent weiter entwickelt werden.

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen, wie die Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkplätze oder auch der länderübergreifende Feldversuch mit dem ökonomisch und ökologisch vorteilhaften Lang-Lkw, wurde bereits eingeleitet. Sie sollten weiter realisiert und ausgebaut werden. Als besonders erfolgreich ist die Vermarktungsinitiative für den Logistikstandort Deutschland herauszustellen, die gemeinsam von Bund und Logistikwirtschaft finanziert wird. Es gilt, dieses Projekt fortzuführen, um auf der Basis inzwischen etablierter Strukturen und Kontakte zusätzliche Geschäftsbeziehungen zwischen deutschen Verkehrsunternehmen und ausländischen Auftraggebern zu ermöglichen und die Voraussetzung für die Ansiedlung weiterer Logistikunternehmen in Deutschland zu schaffen.

Mit hoher Priorität sollte die Bundesregierung das nationale Hafenkonzept umsetzen. Leider sind viele Aspekte noch nicht realisiert worden.

Die Institutionalisierung eines Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik hat sich als sinnvolle und konstruktive Maßnahme erwiesen. Diese Funktion hilft, die Ziele des Aktionsplans umzusetzen und die Bedeutung des Logistikstandortes Deutschland in der Öffentlichkeit zu unterstreichen.

- **Der zwischen Politik und Wirtschaft vereinbarte Handlungsrahmen im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik muss auch in der nächsten Legislaturperiode als Grundlage für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Logistikstandort Deutschland mit derselben Priorität erhalten bleiben.**

■ 2. Neue Finanzierungswege für die Verkehrsinfrastruktur

Die Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft wird maßgeblich vom Zustand der Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Um Erhalt und Ausbau zu sichern, sind höhere Investitionen, neue Finanzierungsstrukturen und klare Prioritätensetzungen gefragt.

Der Bericht der Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hat eindrucksvoll belegt: Der Wirtschaftsstandort Deutschland ist durch einen „fortschreitenden Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur ernsthaft gefährdet“. Der Erhaltungsbedarf bei bestehenden Verkehrsnetzen wird überdeutlich. Für die nächsten 15 Jahre wird ein Finanzierungsdefizit von mindestens 7,2 Milliarden Euro jährlich für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ermittelt. Bereits der vordringliche Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 wird am Ende seiner Laufzeit zu zwei Drittel unterfinanziert sein.

- **Für die Mittelverwendung ist an erster Stelle eine Priorisierung nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten gefordert. Deshalb unterstützt der DSLV den Ansatz im Entwurf der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, eine Nutzen-Kosten-Analyse in den Mittelpunkt des Bewertungsverfahrens von künftigen Verkehrsprojekten zu stellen.**

Zwar ist der Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ keine Wunschvorstellung der Wirtschaft, doch angesichts des derzeit chronisch unterfinanzierten Verkehrsnetzes eine bedauerliche, vorerst hinzunehmende Realität. Wichtig ist dabei, vordringlich eine Erhaltungsbedarfs- und Engpassanalyse sowie eine entsprechende finanzielle Abschätzung bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße zu leisten, bevor der neue Bundesverkehrswegeplan verabschiedet wird. Entscheidend wird es sein, die Ausgaben tatsächlich an den Bedarfprioritäten zu orientieren und diese vorab als wichtig definierte Vorhaben verlässlich zu finanzieren.

„Erhalt vor Aus- und Neubau“ kann nur eine kurz- bis mittelfristige Option sein und führt nicht an der Notwendigkeit vorbei, die Investitionsausgaben auf längere Sicht spürbar zu erhöhen. Andernfalls hielte man an einem gut erhaltenen Status-Quo fest. Bereits mittelfristig wäre ein zunehmender Verfall die Folge, der dem prognostizierten Güterverkehrswachstum nicht gerecht und zu einem Rückschritt in der Leistungskraft und Wertschöpfung führen würde.

- **Für die deutschen Verkehrswege sind deshalb dauerhaft – mindestens über einen Zeitraum von 15 Jahren – jährliche Mehrinvestitionen von mindestens vier bis fünf Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen, um den zunehmenden Substanzverlust zu stoppen.**

Dabei ist festzuhalten, dass der Staat heute bereits Einnahmen von mehr als 53 Milliarden Euro aus dem Straßenverkehr durch Energie- und Mehrwertsteuer, Kfz-Steuer und der Lkw-Maut erzielt. Nicht einmal zehn Prozent davon stehen für Erhalt und Neubau der Straßeninfrastruktur zur Verfügung. Insofern stellt sich die Frage nach einer neuen politischen Priorisierung in Bezug auf die Verwendung dieser Mittel.

Eine Position, die alleine darauf abzielt, den weiteren Neu- und Ausbau von Verkehrswegen zu fordern und gleichzeitig die Höhe der Abgaben beklagt, ist vor dem Hintergrund der politischen Realitäten weder glaubhaft noch erfolgversprechend. Die Spedition war und ist weiterhin bereit, ihren Anteil an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu leisten, **sofern bei Überlegungen zur Generierung von Finanzmitteln gleichzeitig und gleichrangig Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz bei der Mittelverwendung, den Planungsprozessen und auch der Leistungserstellung im Bereich Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden.**

Unter **Einhaltung** definierter **Voraussetzungen** wäre eine konsequente Nutzerfinanzierung denkbar. Für den Bedarfsfall könnten hieraus folgende **Denkanstöße** zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung abgeleitet werden:

- **Sämtliche Verkehrsteilnehmer werden in eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur einbezogen.**
- **Die bestehenden Lkw-Mautsätze werden angepasst.**
- **Eine Straßenbenutzungsgebühr kann auf zusätzliche Straßenabschnitte ausgedehnt werden.**

Hierzu sind folgende Voraussetzungen strikt und ausnahmslos einzuhalten:

- **Um eine kontinuierliche und durchgängige Transparenz über den Erhaltungs- und Ausbaubedarf zu schaffen, muss für sämtliche Verkehrsträger ein jährlicher Infrastrukturbericht erstellt werden.**
- **Politisch und haushaltsrechtlich ist sicherzustellen, dass sämtliche bei den Nutzern der Verkehrsinfrastruktur erhobenen Abgaben zweckgebunden eingesetzt werden.**
- **Die bisherigen Haushaltsmittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur dürfen nicht zurückgefahren werden, im Gegenteil: Sie müssen steigen.**
- **Zusätzliche im Rahmen einer Nutzerfinanzierung gewonnene Mittel sind dauerhaft einer zusätzlichen Verwendung für die Infrastruktur zuzuführen.**
- **Das Prinzip „Straße finanziert Straße“ muss als geschlossener Finanzierungskreislauf für diesen Verkehrsträger etabliert werden. Eine Alimentierung anderer Verkehrsträger durch Mautmehreinnahmen kommt nicht in Betracht.**

- **Die Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) ist herzustellen, um Investitionen von kurzfristigen Haushaltschwankungen unabhängig zu machen und zusätzliche Infrastrukturinvestitionen zu mobilisieren.**
- **Die neuen Finanzierungsstrukturen müssen darüber hinaus die Bildung überjähriger Finanzierungsfonds für mittel- und langfristige Projekte erlauben. Die jüngsten Überlegungen zur Übertragung nicht verbrauchter Haushaltsmittel gehen in die richtige Richtung. Eine Überjährigkeit ist aber erst dann sinnvoll, wenn sie mit einem mehrjährigen Verkehrsbudget verknüpft wird.**

Jeder Verkehrsetat verpufft, wenn auf die aktuelle Planungsmisere keine Antwort gefunden wird. Auch weil in den Verwaltungen qualifiziertes Personal fehlt, konnten die bislang bereitgestellten Mittel nicht verbaut werden.

Die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur bleibt Teil staatlicher Daseinsvorsorge. Dies schließt den zusätzlichen Einsatz privaten Kapitals nicht aus. Ein Mix aus öffentlicher und privater Finanzierung (ÖPP-Projekte) ist ein geeignetes und flexibles Instrument, um Infrastrukturprojekte schnell zu realisieren und effizient zu betreiben.

Die Weiterentwicklung der Finanzierungsinstrumente für sämtliche Verkehrswege ist somit eine der wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik der Bundesregierung.

■ 3. Jeder Verkehrsträger nach seinen Fähigkeiten

Bis zum Jahr 2025 wird mit einer Steigerung der gesamten Transportleistung um gut 70 Prozent gegenüber 2004 gerechnet. Für den Straßengüterverkehr wird sogar eine Zunahme um über 80 Prozent erwartet. Damit der prognostizierte Verkehrszuwachs der Zukunft bewältigt werden kann, muss sich eine Erkenntnis unbedingt durchsetzen:

- **Lkw, Schiene und Schifffahrt sind keine Konkurrenten, sondern ergänzen einander. Komodalität ist das Gebot der Stunde. Die pauschale Forderung nach einer stärkeren Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene bietet keine allumfassende Lösung. Sie folgt in den meisten Fällen einer einseitigen politischen Ausrichtung und wird oft ohne Kenntnis grundlegender Fakten artikuliert.**

Die Verlagerung eines Straßengütertransports auf die Schiene wird erst ab einer Mindestentfernung von 300 Kilometern und nur für bestimmte Gütergruppen wirtschaftlich machbar. Darüber sind sich die Verkehrsexperten einig. Selbst bis zu einer Transportweite von 500 km sind 71 Prozent der Beförderungsleistung aufgrund der Transportform oder der zu geringen Transportentfernung nicht sinnvoll auf den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene verlagerbar.

Weitere 20 Prozent können aus technischen Gründen nicht verlagert werden. Auch wenn neun Prozent der Beförderungsleistung deutscher Lkw verlagert würden, führte dies auf hochbelasteten Schienenabschnitten zu einer Verdoppelung der Zugzahlen. Die Beförderungsleistung im Kombinierten Verkehr würde um annähernd 70 Prozent steigen – eine beim derzeitigen Netzzustand unrealistische Annahme.

- **Die Festlegung von Verlagerungszielen darf nicht zum politischen Dogma werden. Der Lkw hat heute einen Marktanteil an den Verkehrsleistungen von über 73 Prozent. Die Schiene bringt es auf knapp 18 Prozent und das Binnenschiff auf nicht ganz neun Prozent. Die Stärken des Lkw sind Zuverlässigkeit, Flexibilität, Effizienz und seine Netzdichte. Dabei erreicht er fast jeden Versand- und Empfangsort in Europa.**
- **Der Anteil des Lkw am Modal Split lässt sich auch durch eine künstliche Verteuerung des Straßentransports nicht spürbar verändern. Die im Rahmen der EU-Wegekostenrichtlinie vorgesehene Anlastung der vom Straßengüterverkehr verursachten Umweltkosten ist als Steuerungsinstrument ebenso abzulehnen wie die Idee eines „Lärm-Cent“ als Aufschlag auf die Energiesteuer.**

Für die arbeitsteilige, global vernetzte Wirtschaft ist ein reibungsloser Güterverkehr unverzichtbar. Eine erhebliche Effizienzsteigerung bei allen Verkehrsträgern ist dringend erforderlich.

- **Die Effizienz des Gesamtsystems Güterverkehr ist zu steigern. Dazu müssen die Hauptmagistralen von Straße, Schiene und Wasserstraße bedarfsgerecht ausgebaut und leistungskonform an die internationalen Hauptverkehrsachsen in Europa angebunden werden.**

Der Ausbau und die Ertüchtigung internationaler Netze und Terminalstrukturen sind konsequent weiterzuverfolgen. Die Beseitigung von Engpässen sollte dabei im Vordergrund stehen, um die Leistung des Kombinierten Verkehrs Straße/Schiene gerade im grenzüberschreitenden Verkehr zu verbessern.

- **Die finanzielle Unterstützung des Kombinierten Verkehrs im Rahmen der Förderrichtlinie KV ist fortzuführen, damit dieser seinen Beitrag zur ökonomischen und ökologischen Optimierung des Gesamtsystems leisten kann.**

Innovative Nutzfahrzeuge wie der Lang-Lkw können einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Güterverkehr leisten. Der Lang-Lkw reduziert die Anzahl der Fahrten, den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen.

- **Der aktuelle Feldversuch Lang-Lkw ist nicht nur ergebnisoffen weiterzuführen, sondern das Streckennetz innerhalb des Ordnungsrahmens weiter auszubauen. Nur eine möglichst flächendeckende Beteiligung aller Bundesländer kann die notwendigen wissenschaftlichen Ergebnisse hinsichtlich der Einspar- und Effizienzpotentiale erbringen.**

■ 4. Einheitliche Märkte benötigen einheitliche Regeln

Eine weitere Öffnung des Straßengüterverkehrsmarktes ist grundsätzlich zu befürworten. Angesichts der nach wie vor bestehenden erheblichen sozialen und fiskalischen Unterschiede in den Ländern der EU, insbesondere zwischen West- und Ost- sowie Südosteuropa, und der bislang fehlenden Angleichung der Wettbewerbsbedingungen muss eine Marktkonsolidierung Vorrang vor weiteren Marktlockerungen haben.

- **Bei der Frage der Kabotage darf es kein Sozialdumping geben. Deshalb ist die Entscheidung der EU-Kommission, in der auslaufenden Legislaturperiode keinen Gesetzentwurf zur weiteren Öffnung des Kabotagemarktes mehr vorzulegen, zu begrüßen.**
- **Derzeit geltende Regelungen müssen effizient durchgesetzt und deren Umsetzung kontrolliert werden. Nationale Rechtsvorschriften sind weiterhin zu harmonisieren.**

Wettbewerbsverzerrungen können nur dann vermieden werden, wenn gleiche Regeln für alle Marktteilnehmer gelten und einheitlich um- und ausgesetzt werden. So führt die Anwendung der Lenk- und Ruhezeiten in Europa immer wieder zu unterschiedlichen Ergebnissen.

- **Sozialvorschriften sind europaweit einheitlich anzuwenden, um ein höheres Maß an sozialer Gerechtigkeit am Arbeitsplatz zu erreichen.**

Die Berufskraftfahrerqualifikation wird heute in jedem Land Europas unterschiedlich durchgeführt. Schon in deutschen Bundesländern ist die Umsetzung wenig transparent, sehr bürokratielastig und in ihrer Unterschiedlichkeit für Fahrer und Unternehmen nur sehr schwer nachvollziehbar. Mehr Akzeptanz bei den Betroffenen kann nur dann erzielt werden, wenn die Umsetzung zu gleichen Ergebnissen führt.

- **Nach dem Vorbild der Niederlande ist eine zentrale Erfassungsstelle zielführend.**

■ 5. Der Mensch in der Logistik

Der zunehmende Mangel an Fachkräften und qualifiziertem Berufsnachwuchs hat die Speditions- und Logistikbranche erreicht. Die demografische Entwicklung in Deutschland hat direkte Auswirkungen auf den Ausbildungsmarkt und die zukünftige Personalsituation in den Betrieben. Dabei sind gut ausgebildete, handlungsfähige und motivierte Mitarbeiter ein wichtiger Baustein für den Erfolg jedes Unternehmens.

Die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse ist zwar erfreulich, jedoch keineswegs ausreichend. Viele Unternehmen klagen darüber, angebotene Ausbildungsstellen nicht besetzen zu können. Dies gilt besonders für Berufskraftfahrer, von denen fast 60 Prozent älter als 45 Jahre sind. In den kommenden Jahren werden etwa 30.000 Fahrer jährlich aus dem aktiven Berufsleben ausscheiden. Auch im kaufmännischen Bereich konkurrieren die Speditions- und Logistikbetriebe mit anderen Wirtschaftszweigen um die besten Kandidaten.

Der gerade in jüngster Zeit stark ansteigende Zuzug ausländischer Fachkräfte bietet eine Möglichkeit, die angespannte nationale Situation zu lindern. Dies setzt voraus, dass Migration vor allem als Chance begriffen wird und die Hürden für eine Beschäftigung von Ausländern in Deutschland niedrig sind.

- **Internationale Ausbildungsinitiativen sollten auf Bundes- und Landesebene unterstützt werden, etwa durch die Einrichtung von Kontaktbörsen und dem kostenlosen Angebot von Sprachkursen.**

Angestoßen durch internationale Vorgaben unterstützt die Politik einen möglichst hohen Akademisierungsgrad der Gesellschaft. Diese Entwicklung darf jedoch nicht auf Kosten der dualen Berufsausbildung gehen. Ihr Wert für die Gesellschaft und für die Wirtschaft ist unbestritten. Das deutsche Berufsbildungssystem ist international anerkannt und viele Länder wollen das duale Konzept – Ausbildung in Schule und Betrieb – übernehmen. Generell ist daher zu prüfen, ob der Wert der dualen Berufsausbildung im Vergleich zum Hochschulstudium noch adäquat vermittelt und politisch unterstützt wird.

- **Die Politik ist aufgefordert, den Wert der Berufsausbildung in Deutschland auch im Vergleich zur Akademikerlaufbahn national und international herauszustellen und das duale Ausbildungssystem nachhaltig zu stärken und zu bewerben.**

Die Unternehmen müssen verstärkt in die betriebliche Ausbildung investieren und die betrieblichen Rahmenbedingungen entsprechend gestalten, um die Attraktivität der Berufe in der Logistik zu steigern. Die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik kann zusätzlich entscheidende Beiträge leisten.

- **Unter Federführung der Bundesregierung sollte der im Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ vorgeschlagene „Runde Tisch“ aller beteiligten Interessengruppen belebt werden, um gemeinsame Aktionen mit der Wirtschaft zu initiieren, zu koordinieren und zu unterstützen.**

Das Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung und Beschäftigung ist ein sinnvolles Instrument, um die Ziele der Mautharmonisierungszusage des BMVI nachhaltig zu erreichen: Mit Hilfe dieser Unterstützung konnten viele Verkehrsunternehmen die Ausbildungszahlen im Bereich der Berufskraftfahrer seit Beginn der Ausbildungsförderung steigern. Die Qualifizierung der Mitarbeiter kann so wesentlich dazu beitragen, dass Deutschland im internationalen Wettbewerb der Logistikanbieter weiterhin Spitzenplätze einnimmt.

- **An dem bestehenden Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ ist festzuhalten.**

Bei steigendem Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt spielen bei der Gewinnung von Fachkräften die Arbeitsbedingungen und die Entlohnung eine entscheidende Rolle. Eine gute und verlässliche Arbeitsleistung ist nicht zu Dumpinglöhnen zu haben. Staatliche Eingriffe bieten nicht für alle Branchen eine Lösung.

- **Die Tarifautonomie ist als wichtige Grundlage der sozialen Marktwirtschaft zu wahren und zu stärken. Denn die Tarifvertragsparteien kennen die Verhältnisse und Arbeitsbedingungen in der Speditions- und Logistikbranche am besten und können sowohl wirtschaftlich vertretbare als auch auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter abgestimmte Arbeitsbedingungen vereinbaren.**
- **Ein Eingriff der Politik in die Lohnfindung und die Systematik eines flächendeckenden Mindestlohns ohne Beachtung regionaler Unterschiede ist abzulehnen. Die Lohnstrukturen differieren in Deutschland aufgrund spezifischer Besonderheiten in den einzelnen Bundesländern. Daran müsste sich auch ein Mindestlohn orientieren. Alles andere führt zu massiven Wettbewerbsnachteilen für strukturschwache Regionen.**

Berufe in der Speditions- und Logistikwirtschaft sind vielfältig und spannend. Die dort tätigen Menschen tragen jedoch oft ein hohes Maß an Verantwortung und unterliegen einer engen und zeitgenauen Taktung logistischer Abläufe. Dieser Zeitdruck wird unnötig verstärkt durch Ineffizienzen, wie sie etwa in der An- und Abliefersituation an den Schnittstellen von Industrie und Handel entstehen können. Lange Wartezeiten führen zu unproduktivem Verlust von Arbeitszeit, kombiniert mit einem hohen psychischen Druck und sozialen Spannungen unter den Beteiligten.

- **Das vom Bundesverkehrsministerium initiierte Projekt „Schnittstelle Rampe – Lösungen zur Vermeidung von Wartezeiten“ ist richtungweisend. Es sollte unter Federführung des BMVI fortgeführt werden. Das Projekt ist eine geeignete Plattform für Auftraggeber und Spediteure auf der Suche nach Lösungen und Handlungsempfehlungen, um unhaltbare Zustände an Verloaderampen zu beenden.**

■ 6. Spedition und Umwelt sind kein Widerspruch

Die globale Umwelt- und CO₂-Bilanz nachhaltig zu verbessern, ist und bleibt ein von der Speditions- und Logistikbranche unterstütztes Ziel. Das Europäische Parlament hat bereits im Frühjahr 2012 mehrheitlich einer EU-Roadmap für eine kohlenstoffarme Wirtschaft 2050 zugestimmt. Der CO₂-Ausstoß in der EU soll dabei bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent unter den Stand des Jahres 1990 reduziert werden.

Die Reduzierung von Treibhausgas(THG)-Emissionen und Luftschadstoffen liegt auch aus wirtschaftlichen Erwägungen im Fokus der Unternehmen. Die Branche hat das Thema Nachhaltigkeit und ihre damit verbundene Verantwortung längst als elementar erkannt, ist aber zukünftig umso mehr auf praktikable Vorgaben und deren entsprechende Umsetzung seitens der Politik angewiesen.

Klimaschutz und die sich daraus ergebenden politischen Zielsetzungen haben direkte wirtschaftspolitische Auswirkungen, welche die Rahmenbedingungen für die Industrie und die Logistikbranche beeinflussen. Nur eine wettbewerbsfähige Industrie und Dienstleistungsbranche – dazu gehört auch der Transport- und Logistiksektor – können zukünftig Beiträge zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten.

- **Klimapolitik ist Wirtschaftspolitik. Deshalb müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen stimmen.**

Nachdem auch die Politik Themen wie „Nachhaltigkeit“ und „Grüne Logistik“ zunächst inflationär als universelles Instrument gegen den Klimawandel betrachtet hat, wird die Klimadebatte heute deutlich sachlicher geführt. Das Thema bleibt auf der Agenda des DSLV und seiner Mitgliedsunternehmen. Die Verantwortung für den Erhalt der natürlichen Umwelt wurde vom Speditions- und Logistikgewerbe erkannt. Die Branche wird ihren Anteil übernehmen.

Allerdings stoßen Unternehmen bei der Umsetzung weiterer CO₂-Einsparmöglichkeiten im Transportbereich an technisch-physikalische Grenzen. Wenn die absolute Verkehrsleistung steigt, ist eine Senkung der absoluten THG-Emissionen nur schwer möglich. Vielfach sind die spezifischen Potenziale weitestgehend ausgereizt. Nun sind in erster Linie Prozessoptimierungen als letzte Möglichkeit gefragt. Voraussetzung dafür ist:

- **Industrie und Handel müssen mitspielen, denn „Grüne Logistik“ funktioniert nur im Zusammenspiel aller Glieder einer Lieferkette.**

Verschiedene Methoden zur CO₂-Emissionsmessung wurden inzwischen für Transport- und Logistikunternehmen in der Europäischen Norm EN 16258 zusammengefasst. Der DSLV trägt in der aktuellen Auflage seines technischen Leitfadens „Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik gemäß DIN EN 16258“ dieser Entwicklung Rechnung und stellt hiermit nicht nur seinen Mitgliedsunternehmen, sondern auch der Politik Orientierungshilfen und Handlungsanleitungen zur Verfügung.

- **Eine gesetzlich verpflichtende Regelung zur Anwendung der DIN EN 16258, die in Deutschland sinnvollerweise auch nicht geplant ist, wäre nicht zielführend und ist daher abzulehnen. Der Markt und das eigene Engagement werden Speditionen und Logistikdienstleister in die gewünschte Richtung lenken.**
- **Nationale Alleingänge wie in Frankreich, wo der sendungsbezogene Ausweis von CO₂-Emissionen ab Oktober 2013 verpflichtend wird, sind kontraproduktiv und damit abzulehnen. Nationale, aber auch rein europäische Ansätze verzerren lediglich den Wettbewerb. Klimaschutz ist kein nationales Thema, sondern eine globale Aufgabe, die verbindliche Beiträge weltweit erfordert.**

Ein weiteres Beispiel hierfür ist der Emissionshandel.

- **Die Ausdehnung des „Emission Trading System“ (ETS) auf den gesamten Güterverkehrssektor ist nicht zielführend. Rein europäische Lösungen – insbesondere für den Luft- und Seeverkehr – führen lediglich zu einer Verlagerung von Verkehren und benachteiligen die in Europa ansässigen Unternehmen.**

Neben der Diskussion um Nachhaltigkeit, Klimaschutz und „Grüne Logistik“ bleibt auch der „klassische“ Umweltschutz ein wichtiges Thema. Gleichzeitig gilt es, gesetzesspezifische Auswüchse zu verhindern. Mit dem Entwurf einer Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) sollen die bestehenden unterschiedlichen Vorschriften in den Bundesländern vereinheitlicht werden. Diese Bestrebungen sind generell zu unterstützen. Die Vereinheitlichung darf allerdings nicht zur Verschärfung von bestehenden Regelungen oder zu einer Unverhältnismäßigkeit zwischen Schutzziel und Aufwand führen.

- **Stückgutumschlaganlagen mit einem ohnehin geringen Gefährdungspotenzial, deren Bau und Errichtung stets im Einklang mit Landesrecht und unter Einbeziehung der Wasserbehörden geschah, dürfen in einer bundeseinheitlichen AwSV nicht schlechter gestellt werden, als dies bislang der Fall ist. Insbesondere die Anforderungen an zu errichtende Löschwasserrückhalteeinrichtungen sind im Verhältnis zur geringen potenziellen Gefahr einer Grundwasserverunreinigung absolut unverhältnismäßig.**

Die im Rahmen dieser Vorschrift geforderte Nachrüstung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wäre, ähnlich wie im Fall der Stückgutumschlaganlagen, nur unter einem immensen technischen und wirtschaftlichen Aufwand zu realisieren und könnte das „Aus“ des ansonsten vom Bund geförderten Kombinierten Verkehrs bedeuten.

- **In der AwSV ist ein möglichst umfassender Bestandsschutz für Altanlagen zu verankern.**

Im Zuge wachsender Verkehre bekommt der Lärmschutz eine zusätzliche Dimension. Ziel ist, einen über alle Gruppierungen der Gesellschaft akzeptierten Konsens über die bedeutende Rolle der Mobilität und des Transportes zu finden. Dieser ist für die Zukunft eines global orientierten und entsprechend vernetzten Logistikstandortes unabdingbar. Ohne entsprechende Entwicklungsperspektive im Verkehrssektor und ohne ein damit verbundenes Maß an Lärmbeeinträchtigung ist kein weiteres Wirtschaftswachstum möglich.

■ 7. Güterverkehr braucht eine starke Schiene

Die Speditions- und Logistikwirtschaft ist auf einen effizienten und bezahlbaren Schienengütertransport angewiesen. Um die Potenziale der Schiene zu heben, gilt es, den Wettbewerb von Schienengüterverkehrsunternehmen weiter zu fördern. Dieser ist in den vergangenen Jahren in Deutschland zwar gesteigert worden. Dennoch kann auch im EU-Binnenmarkt nicht von einer transparenten Öffnung der Schienenverkehrsmärkte gesprochen werden.

- **Der diskriminierungsfreie Zugang zum deutschen Schienennetz bleibt eine zentrale Forderung. Er ist unabhängig von der Unternehmensform sicherzustellen, denn Wettbewerb auf dem Verkehrsträger Schiene ist entscheidend für mehr Wachstum im Schienengüter- und Kombinierten Verkehr.**
- **Eine striktere Regulierung der Trassenpreise ist notwendig.**
- **Gefordert ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene und eine vollständige Öffnung der Schienenverkehrsmärkte in der EU.**
- **Eine bessere Synchronisation bei der Verabschiedung des vierten Eisenbahnpakets auf EU-Ebene und der Verabschiedung des nationalen Eisenbahnregulierungsgesetzes ist notwendig, um eine effektive Regulierung und schließlich Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Marktzugangs im Schienenverkehr zu erreichen.**

Da sich der Transport von Gütern auf der Schiene oftmals erst ab einer Transportentfernung von mindestens 300 Kilometern rechnet, hat der Fernverkehr eine hohe Bedeutung, so dass gerade im Schienenverkehr in internationalen Korridoren gedacht werden muss. Bei etlichen international verabschiedeten Projekten, sei es der Gotthard-Tunnel, die Brenner-Schienenverbindung oder die Fehmarnbelt-Querung fehlen die leistungsgerechten Anschlüsse auf deutscher Seite.

- **Bi- und trilaterale Schienenprojektverträge sind zügig und prioritär umzusetzen.**

Gerade im internationalen Verkehr verspielen die Eisenbahnen Chancen, die sie mit der Bündelung von Sendungen auf großen Entfernungen erzielen könnten. Ursächlich hierfür ist die seit langem bekannte fehlende Harmonisierung der Sicherheitsbestimmungen, der Stromkreise sowie der Zuglängen und -gewichte.

- **Ein hoher Grad an technischer Standardisierung und sozialer Harmonisierung ist im Schienenverkehr schnell umzusetzen. Es darf nicht beim Schlagwort „Single European Railway Area“ bleiben.**

Der Kombinierte Verkehr ist Teil der Speditions- und Logistikwirtschaft. Innovative Projekte wie der Mega-Hub Lehrte warten seit über 15 Jahren auf ihre Umsetzung. Dabei ist der Sinn dieses Projektes, nämlich die Netzbildung des Kombinierten Verkehrs deutlich zu erhöhen, unumstritten.

- **Anstelle von Prestigeprojekten sollten Projekte politisch gefördert und umgesetzt werden, die nachhaltige Netzbildungseffekte im Kombinierten Verkehr erbringen.**

Zahlreiche Speditionen betreiben eigene Gleisanschlüsse und wickeln darüber multimodale Verkehre ab. Die Förderung dieser wichtigen Schnittstellen steht zu Recht seit vielen Jahren im Mittelpunkt verkehrspolitischer Aktivitäten. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) stuft Gleisanschlüsse und Umschlagseinrichtungen von Speditionen als Güterterminals im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ein. Sie hat daher verschiedene Unternehmen aufgefordert, Dritten den Zugang zu ihren Anlagen zu gewähren sowie Umschlagsleistungen für diese zu erbringen.

Zugangsrechte Dritter zu Gleis- und Umschlagsanlagen, die Pflicht zur Erbringung von Umschlags- und Logistikdienstleistungen bei Schienentransporten sowie die Erfüllung der damit zusammenhängenden regulatorischen Vorgaben könnten dazu führen, dass sich Speditionen vom eigenen Gleisanschluss verabschieden oder neue Gleisanschlüsse gar nicht erst in Erwägung ziehen.

- **Speditionsanlagen mit Gleisanschluss sind deshalb aus der von der Bundesnetzagentur vorgesehenen Regulierung herauszunehmen.**

■ 8. Wasserstraßen und Häfen weiterentwickeln

Das Nationale Hafenkonzept wird seit seiner Verabschiedung im Juli 2009 vom DSLV und seinem Komitee Deutscher Seehafenspediteure (KDS) unterstützt. Seine Fortschreibung wird deshalb auch begrüßt. Vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsströme bleiben die Ziele des Konzeptes richtig, verstärkt Güter über das Wasser zu transportieren und See- und Binnenhäfen miteinander zu verknüpfen.

Ein wirtschaftlich vernünftiger Transport von Gütern auf den Wasserstraßen kann nur realisiert werden, wenn die Wirtschaft dem Binnenschiff und den Seehäfen als zuverlässige und berechenbare Transportalternativen vertrauen kann.

Dazu ist es notwendig, die land- und seeseitige Erreichbarkeit der Seehäfen als wichtige Schnittstellen der gesamten deutschen im- und exportorientierten Wirtschaft sicherzustellen. Immerhin werden rund ein Viertel des gesamten und knapp die Hälfte des seeseitigen deutschen Außenhandels über die norddeutschen Seehäfen abgewickelt. Darüber hinaus erreichen rund ein Drittel der Im- und Exporte per Feederschiff die deutschen Seehäfen. Tatsache ist aber auch, dass die Bundeswasserstraßen seit mehr als einem Jahrzehnt nicht einmal ausreichende finanzielle Mittel bekommen, um ihren Status-Quo zu erhalten.

Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehafenverkehrswirtschaft sind vordringlich folgende Projekte kurzfristig umzusetzen:

- **Der Ausbau der seewärtigen Zufahrten, insbesondere die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Unter- und Außenweser ist dringend erforderlich. Der Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals ist mit äußerster Priorität anzugehen, zumal die Notwendigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus nicht ernsthaft in Zweifel gezogen werden können.**
- **Ebenso notwendig ist die Umsetzung wichtiger norddeutscher Infrastrukturmaßnahmen gemäß der Ahrensburger Liste, um die landseitige Anbindung der deutschen Seehäfen zu gewährleisten. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Bau der so genannten Y-Trasse sowie der Hafenquer-
spange/Südtangente oder deren entsprechenden Alternativen zu.**
- **Um das Potenzial des Jade-Weser-Ports nutzen zu können, ist ein leistungsfähiger Ausbau der Schienenanbindung dringend erforderlich.**
- **Für den größten deutschen Ostseehafen Lübeck-Travemünde hat die Anpassung der Schleusen auf dem Elbe-Trave-Kanal an die wachsenden Schiffsgrößen erhebliche Bedeutung.**

Im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes müssen sowohl die Interessen der Küsten- als auch der Binnenländer gleichwertig berücksichtigt werden. Es sollten neben dem Inhalt der Ahrensburger-Liste auch die Infrastrukturprojekte für das Binnenland (Düsseldorfer Liste) geprüft werden.

- **Binnen- und Seehäfen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.**

Die Binnenschifffahrt spielt bei der Versorgung der Seehäfen eine entscheidende Rolle. Daher sind Binnenschifffahrt und Binnenhäfen auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen, um auch in Zukunft als umweltfreundliche und preisgünstige Transportalternative zur Verfügung zu stehen.

Damit Binnenschifffahrtspedition und Hafenwirtschaft ihre Rolle als leistungsfähige Betreiber komodaler Schnittstellen des Güterverkehrs auch weiterhin zuverlässig erfüllen können, sind die folgenden Maßnahmen prioritär umzusetzen:

- **Die Anhebung der Kanalbrücken für einen durchgängigen zwei- oder dreilagigen Containerverkehr.**
- **Die Fortsetzung des Donauausbaus (ein Ausbau in der geplanten Variante A wird Verkehre nicht nachhaltig verlagern können).**
- **Herstellung einer zuverlässigen Fahrrinntiefe der Mittel- und Oberelbe**
- **Die Anbindung der ZARA-Häfen**
- **Die Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindung der Binnenhäfen.**
- **Die Ausdehnung der Förderung des kombinierten Verkehrs auch auf Stück- und Massengutverkehre.**
- **Die Verbesserung und Erweiterung der Hafeninfrastrukturen und Suprastrukturen.**

■ 9. Luftfrachtstandort Deutschland

Luftfracht ist ein wesentlicher Bestandteil internationaler Logistikketten. Der internationale Warenverkehr hängt im Wesentlichen von zuverlässigen Lieferketten unter Berücksichtigung von Kriterien wie Laufzeiten, Terminoptimierung, Verderblichkeit oder Warenarten ab. Wertmäßig erfolgt mehr als ein Drittel der deutschen Ausfuhren per Luftfracht.

Etwaige Einschränkungen des Luftverkehrs bedeuten nicht nur eine Schwächung des Logistikstandortes Deutschland, sondern führen automatisch zu einer Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie mit negativen Folgen für die Auftragsituation und somit für die Erwerbstätigkeit. Eine sich weiter entwickelnde Globalisierung wird einen wachsenden Luftfrachtverkehr zwingend zur Folge haben. Auch hier gilt: Eine unmittelbare Reduzierung der negativen Folgen des Luftverkehrs schwächt die funktionierende Logistik und führt zur Absenkung des Wohlstandniveaus.

Deshalb müssen verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, um bedarfsgerechte Kapazitäten für die Abwicklung des Luftverkehrs und den Umschlag von Luftfracht entwickeln und vorhalten zu können. Hierzu gehören insbesondere die optimierte Nutzung der bereits vorhandenen Infrastrukturen von Flugplätzen in Deutschland sowie deren bedarfsgerechte Weiterentwicklung.

- **Insoweit gilt es, die Erkenntnisse und Maßnahmen des Nationalen Flughafenkonzepts der Bundesregierung von 2009 konsequent umzusetzen.**

Bei allem Verständnis für das nächtliche Ruhebedürfnis der vom Lärm geplagten Anwohner von Flughäfen (und anderen Infrastruktureinrichtungen) sind der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und das Interesse der Wirtschaft an international wettbewerbsfähigen Betriebszeiten gleichberechtigt wahrzunehmen.

- **Die weltweit getakteten Logistikketten lassen eine Abkopplung Deutschlands vom internationalen Luftfrachtverkehr einfach nicht zu.**

Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Abwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Diese bereits in der Koalitionsvereinbarung von 2009 angekündigte Absicht muss nunmehr endlich umgesetzt werden.

Aufgrund des deutschen Alleingangs führt die seit 2011 erhobene Luftverkehrssteuer zu massiven Wettbewerbsverzerrungen und schadet damit nicht nur den Fluggesellschaften und Flughäfen, sondern dem Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt. Eine Einbeziehung des Luftfrachtverkehrs in die seit 2011 erhobene Steuer pro Passagierticket konnte zwar verhindert werden. Eine Garantie, dass dies auch in Zukunft so bleibt, gibt es allerdings nicht. Eine Ausdehnung auf die Luftfracht würde zu Ausweichreaktionen der verladenden Wirtschaft führen und damit den Wettbewerb zu Lasten des Luftfrachtstandorts Deutschland erheblich verzerren.

- **Eine einseitige Belastung der deutschen Luftverkehrsindustrie ist grundsätzlich abzulehnen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für eine schnellstmögliche Abschaffung der Luftverkehrsteuer einzusetzen, um weitere Wettbewerbsnachteile für die deutsche Wirtschaft abzuwenden.**

Die lange geplante Novellierung des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) ist ein Trauerspiel von mittlerweile mehrjähriger Dauer. Die fortwährenden Kompetenzstreitigkeiten der Bundesressorts verhindern die Umsetzung klarer Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten in der Luftfrachtsicherheit. Das LuftSiG konnte auch in der 17. Legislaturperiode nicht verabschiedet werden. Im Vorgriff auf die Novelle des LuftSiG sollte daher die prinzipielle Zuständigkeit für die Zertifizierung von Kontrolltechnik auf das Bundesinnenministerium übergehen. Die Unterzeichnung einer vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Ressortvereinbarung steht jedoch weiter aus.

- **Die Bundesressorts müssen ihr Kompetenzgerangel beenden und schnellstmöglich für klare Rahmenbedingungen sorgen.**

■ 10. Logistik braucht sichere Verkehrswege

Seit den Anschlägen des 11. September 2001 stufen nationale und europäische Behörden den Transport- und Logistiksektor als ein potenzielles Ziel terroristischer Anschläge ein. Verkehrswege und -mittel lassen sich nicht in jeder Situation und rund um die Uhr bewachen und sind damit nach allgemeiner Einschätzung von Sicherheitsexperten einer besonderen Gefährdung ausgesetzt. Anti-Terrorchutzprogramme haben den Güterverkehrssektor seitdem geradezu inflationär mit Auflagen überzogen.

Während sich die Beobachtung in den letzten zehn Jahren fast ausschließlich auf politisch motivierte Straftaten konzentrierte, wurde übersehen, dass die eigentliche Bedrohung ganz woanders liegt, nämlich im Bereich der inzwischen überwiegend organisierten Frachtkriminalität. Raub und Diebstahl hochwertiger Waren vor allem aus Fahrzeugen nehmen dramatisch zu.

Gestohlen werden nicht nur einzelne Sendungsteile, sondern auch vollständige Ladungen sowie die Fahrzeuge und Container selbst. Gestohlene Fracht bedient einen Markt. Überfälle geschehen überwiegend auf Bestellung. Nach Angaben von Versicherungen liegt der Schaden in Deutschland bei inzwischen 3,5 Milliarden Euro jährlich.

- **Frachtraub ist als eigenständiges kriminalistisches Phänomen einzustufen und muss von den Polizeibehörden mit spezialisierten Präventions- und Repressionszuständigkeiten begegnet werden. Die polizeilichen Ressourcen sind angesichts des entstandenen volkswirtschaftlichen Schadens dringend aufzustocken, um Spezialkräfte und einschlägig geschulte Ermittlerteams aufstellen zu können.**
- **Die organisierte Kriminalität agiert in den meisten Fällen international. Die Logistik benötigt darum grenzüberschreitende polizeiliche Unterstützung.**

Der Schutz Kritischer Infrastrukturen vor Cyber-Attacken – hierzu rechnet das Bundesministerium des Innern (BMI) auch den Güterverkehr – wird im Hinblick auf die Innere Sicherheit als eine wichtige nationale Aufgabe angesehen. Die Digitalisierung vieler Geschäftsprozesse ist in Spedition und Logistik weit fortgeschritten, so dass Cyber-Angriffe zu gravierenden Störungen der Abläufe führen können.

Angemessene Sicherheitsvorkehrungen für ihre IT-Sicherheit zu treffen, liegt im Geschäftsinteresse der Unternehmen selbst. Das BMI hält jedoch gesetzliche Regelungen zum IT-Schutz Kritischer Infrastrukturen für notwendig und konkretisierte dies im März 2013 mit einem Referentenentwurf eines Gesetzes zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz – ITSiG). Dieses enthält Pflichten zur Erfüllung von Mindestanforderungen an die IT-Sicherheit und zur Meldung erheblicher Sicherheitsvorfälle für die Betreiber Kritischer Infrastrukturen.

- **Freiwillige Lösungen in der Wirtschaft sind einer gesetzlichen Regulierung vorzuziehen. In der Speditions- und Logistikbranche haben sich freiwillige Zertifizierungen von Managementsystemen mit Blick auf gesetzliche, Kunden- und Umweltauflagen bewährt. Eine wachsende Zahl von Speditionsunternehmen hat bereits ein zertifiziertes Informationssicherheits-Managementsystem eingerichtet.**
- **Für die Speditions- und Logistikwirtschaft wäre die Unterstützung durch Programme des BMI und seiner Ämter, wie des BSI, wertvoll und daher wünschenswert. Branchenbezogene Informationen könnten vor allem für mittelständische Unternehmen als Orientierungshilfe bei der Einführung eines Informationssicherheits-Managementsystems dienen.**

Kurzprofil

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Als Spitzenorganisation deutscher Speditions- und Logistikdienstleister repräsentiert der DSLVL etwa 3.000 Betriebe mit 520.000 Beschäftigten. Diese erzeugen 90 Prozent des jährlichen Branchenumsatzes in Höhe von 80 Milliarden Euro.

Die Organisationsfunktion des Spediteurs steht im Mittelpunkt der verbandspolitischen Aufgaben des DSLVL. Als Dienstleistungsunternehmen besorgt die Spedition die Versendung von Waren und bedient sich dabei sämtlicher Verkehrsträger. Nicht nur der Einkauf einzelner Beförderungsleistungen, sondern auch die Organisation komplexer Dienstleistungspakete aus Transport, Umschlag, Lagerung und zahlreichen logistischen Zusatzleistungen umfassen die Aktivitäten eines modernen Speditions- und Logistikbetriebs. Somit verfolgt auch die Verbandspolitik des DSLVL einen übergreifenden Ansatz, der sämtliche Verkehrsträger nach Maßgabe ihrer jeweiligen Systemstärken berücksichtigt.

Mit seiner Hauptgeschäftsstelle in Bonn und einer Repräsentanz in Berlin verfügt der DSLVL über den direkten Draht zur deutschen und europäischen Politik. Neben seiner über 130-jährigen Rolle als verkehrspolitisches Sprachrohr versteht sich der Verband als Berater und Dienstleister seiner Mitgliedsunternehmen nicht nur in Deutschland. Dazu nutzt er seine globale Vernetzung als Mitglied des Europäischen Verbandes für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung CLECAT und des Weltspediteurverbandes FIATA sowie als assoziiertes Mitglied der International Road Transport Union IRU.

Präsidium

Mathias Krage (Präsident)
Krage Speditionsgesellschaft mbH, Langenhagen

Willem van der Schalk (Vizepräsident)
a. hartrodt (GmbH & Co) KG, Hamburg

Dr. h. c. Michael Kubenz
Kube & Kubenz Internationale Speditions- und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG,
Hamburg

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

Dr. Hansjörg Rodi
Schenker Deutschland AG, Kelsterbach

Hauptgeschäftsführer

Frank Huster
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Weberstr. 77, 53113 Bonn
Tel.: +49 (0) 228 914400

Repräsentanz Berlin

Daniela Henze (Leitung)
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Platz vor dem Neuen Tor 5, 10115 Berlin
Tel.: +49 (0) 30 27874690
E-Mail: DHenze@dslv.spediteure.de

Pressesprecher

Ingo Hodea
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Weberstr. 77, 53113 Bonn
Tel.: +49 (0)228 9144040
E-Mail: IHodea@dslv.spediteure.de