

5 Fragen an...

**Frank Huster, Hauptgeschäftsführer**

---

## **Welchen Einfluss wird das Mobility Package zukünftig auf den europäischen Straßengüterverkehrsmarkt haben?**

### **Werden die nationalen westeuropäischen Märkte bei Transportunternehmen aus dem Osten der EU an Attraktivität verlieren? Wird dadurch das Angebot an Frachtraum knapper und die Kunden werden für den Straßentransport insgesamt mehr bezahlen müssen?**

---

Eher nicht. Die Märkte in Westeuropa bleiben für das große Laderaumangebot Osteuropas, das kaum auf heimische Märkte ausweichen kann, weiterhin attraktiv; wenn auch zu schwierigeren Bedingungen und steigenden Faktorkosten. Der Spotmarkt wird sich

gleichwohl leicht verengen. Das Preisgefüge für Transportdienstleistungen wird reagieren, aber eher unabhängig vom Mobility Package, sondern vielmehr durch steigende Fahrerlöhne in ganz Europa und höhere Umweltkosten wie CO<sub>2</sub>-Abgaben.

### **Werden westeuropäische Transportunternehmen Marktanteile dazu gewinnen und wird der Anteil von Kobotagefahrten geringer?**

---

Die geplante Cooling off-Phase mit einer vier-tägigen Kobotage-Karenzzeit schränkt den Kobotagespielraum ein. Ob diese Verkehre von heimischen Unternehmen bei anhaltendem Fahreremangel übernommen werden (können), lässt sich schwer prognostizieren. Insbesondere dort, wo Geschäftsmodelle auf illegalen Kobotage-Praktiken fußen, wird alleine durch neues Recht noch keine Änderung eintreten. Ordnungswidriges Parken wird

schließlich auch nicht verhindert, indem ein eingeschränktes Halteverbot in ein absolutes Halteverbot geändert wird. Ohne effektive Kontrollen werden sich Anteile im nationalen Markt hier in größerem Ausmaß nicht zu Gunsten westeuropäischer Transportunternehmen verschieben. Die Hoffnung auf effektive und flächendeckende Kontrollen mittels digitaler Tachographen neuester Generation muss man noch auf die Zukunft verschieben.

### **Kann die Regel, lange Wochenruhezeiten außerhalb der Kabine zu verbringen, angesichts nicht genügend geeigneter Übernachtungsmöglichkeiten für LKW-Fahrer überhaupt durchgesetzt werden?**

---

Die Frage der zumutbaren Übernachtungsalternativen ist tatsächlich vielfach nicht geklärt.

Und auch hier ist die behördliche Kontrollierbarkeit ein Problem für die Durchsetzung.

## Werden Unternehmen aus dem Osten der EU verstärkt Niederlassungen in Westeuropa gründen und unter den dortigen Rahmenbedingungen agieren?

---

Ja, zumindest mittlere und größere Flottenbetreiber. Der Trend ist ja heute schon zu beobachten. Möglicherweise werden sich diese Unternehmen dadurch auch mehr vom Spotmarkt-Anbieter zum langfristigen Vertragspartner entwickeln. Für die Masse der kleineren osteuropäischen Transportunternehmen wird diese Strategie eher nicht umsetzbar, da

der hierfür erforderliche Wachstumsschub auch finanziert werden muss. Für eine vollständige Verlagerung der Geschäftstätigkeit in den Westen müssten diese Unternehmen hohe Barrieren wie fehlende Sprache, Markt- und Rechtskenntnisse sowie höheren Faktorkosten überwinden.

## Werden die besseren Arbeitsbedingungen für Fahrer mehr Menschen bewegen, diesen Beruf zu ergreifen?

---

Fahrermangel wird insbesondere in Westeuropa ein Problem der Branche bleiben. Der Job bleibt hart und verantwortungsvoll, oft mit Arbeitszeiten, die mit Einschränkungen der Soziallebens verbunden sind. Auch ist hierzulande die Gewichtung zwischen Entlohnung, Arbeitsbelastung und Nachteilen für das Privatleben oftmals eine andere als für osteuropäische Beschäftigte. Viele Lkw-Fahrer bemängeln vor allem die hohe Arbeitsbelastung und die zu

geringe Wertschätzung ihrer Arbeit. Dieses Problem kann und muss vor allem der Arbeitgeber heilen – die Zuständigkeit liegt hier nicht beim Gesetzgeber. Ob das Mobility Package deshalb die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer tatsächlich so entscheidend verbessert, dass es eine erhöhte Arbeitsmarktnachfrage für Kraftfahrer gibt, bleibt abzuwarten. Die Nachfrage wird jetzt vermutlich eher krisenbedingt steigen.

*Die Statements wurden ebenfalls in der DVZ Deutsche Verkehrszeitung, Ausgabe 29 / 2020 veröffentlicht.*

---

### Kontakt:

Frank Huster  
Hauptgeschäftsführer

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-10

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



## DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

### Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

---

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.