Maßnahmenplan Luftfracht

Drei Handlungsfelder zur Stärkung des Luftfrachtstandortes Deutschland

DSLV | Bundesverband Spedition und Logistik

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

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

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag · Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU · Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 15. November 2025

Speditionen und Logistikunternehmen als leistungsfähige Architekten der Luftfracht

Die Luftfracht ist ein starkes Glied internationaler Lieferketten. Zahlreiche globalisierte Produktionsprozesse erfordern die weltweite Zustellung von Waren binnen ein oder zwei Tagen. Insbesondere auf internationalen Relationen werden **zeitkritische Güter** wie medizinische Produkte, verderbliche Waren und Ersatzteile sowie hochwertige Investitions- und Verbrauchsgüter **schnell und zuverlässig** in der Luft transportiert. Der boomende E-Commerce verstärkt den Trend zu einer schnellstmöglichen Zustellung der Sendungen. Zwar wird nur ein geringer Anteil des Beförderungsvolumens mit Flugzeugen transportiert, doch **der wertmäßige Anteil der Luftfrachtsendungen am gesamten deutschen Außenhandelswert** beträgt **bis zu 30 Prozent.**

Auf mehr als

300 Mrd. Euro

beläuft sich der jährliche **per Luftfracht transportierte Warenhandelswert** zwischen Deutschland und Drittstaaten.

(Quelle: BDL)

Bei der Organisation und Steuerung globaler Lieferketten haben Speditionen eine zentrale Rolle. Mit ihrem breitgefächerten Dienstleistungsportfolio eröffnen sie Unternehmen vieler Branchen den **Zugang zu den Weltmärkten**. Als auf Luftfrachtsendungen spezialisierte Logistikunternehmen sind sie tief die in die Wertschöpfungsketten wichtiger Industrien wie **Automotive, Chemie, Maschinenbau, High-Tech, Food, Pharmazie sowie Medizin- und Elektrotechnik** integriert und sorgen für eine **hohe Prozessqualität** entlang der Lieferkette.

Sie entscheiden maßgeblich über die Wahl des geeigneten Flughafens und befrachten Airlines oder chartern direkt Flugzeuge für den Warentransport. Dafür übernehmen sie die Dokumentenabwicklung, konsolidieren, verpacken, kennzeichnen, lagern, verzollen, kontrollieren und sichern Luftfrachtsendungen. Zusätzlich organisieren sie die termingerechte Anlieferung und Abholung zu und von den Flughäfen.

Nahezu

98 Prozent

des Luftfrachtexports und **80 Prozent der auf dem Luftweg nach Deutschland importierten Güter** werden in der Organisationszuständigkeit von **Speditionen** abgewickelt.

Mit der über Jahrzehnte weltweit gestiegenen Nachfrage sind die **qualitativen und logistischen Anforderungen** an die Prozesse der Luftfracht ständig gewachsen. Diese umfassen zunehmend auch Ansprüche an eine **CO2-neutrale Versendung**. Eine **Vielzahl gesetzlicher Auflagen** – internationale Sicherheitsnormen sowie nationale Gesetze und Zertifizierungsanforderungen – stellt zusätzlich hohe Anforderungen an die Glieder der Luftfrachtkette. Damit werden **Risiken** wie Terrorismus, Diebstahl und Zwischenfälle mit Sendungen, die als Gefahrgut klassifiziert sind, **minimiert bzw. ausgeschlossen.** Speditionen tragen mit erheblichem Aufwand zum **höchstmöglichen Sicherheitsniveau** der Luftfahrt bei.

Der Standort Deutschland verliert für die Luftfracht zunehmend an Attraktivität

Mit seiner zentralen geografischen Lage und einem dichten Netz von Verkehrswegen ist Deutschland ein **idealer Standort für Luftfracht-Hubs** in Europa. An den wichtigsten Luftfrachtdrehkreuzen Frankfurt a. M., Leipzig/Halle und Köln/Bonn sind Speditionshäuser mit globaler Luftfrachtkompetenz vertreten. Auch die Flughäfen in München, Hahn, Düsseldorf und Berlin gewinnen zunehmend an Bedeutung für Luftfrachtsendungen.

Trotz seiner strategisch guten Lage und wirtschaftlichen Bedeutung gerät der **Luftfrachtstandort Deutschland immer mehr unter Druck**. Vom europäischen und weltweiten Luftfrachtwachstum im Jahr 2024 (**plus 11,2 Prozent / plus 11,3 Prozent** – Quelle: IATA) hat sich Deutschland mit einem Anstieg des Frachtvolumens um **lediglich 1,8 Prozent** längst entkoppelt. Für die Jahre 2025 und 2026 ist nach Prognosen des Bundesverkehrsministeriums nur noch mit einem Wachstum von **1,8 bzw. 1,2 Prozent** zu rechnen, während die IATA von einem globalen Anstieg der Luftfracht um **6 Prozent** noch im Jahr 2025 ausgeht.

Die **Standortbedingungen** haben sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich **verschlechtert** und werden zu immer höheren Wirtschaftlichkeitshürden für Fluggesellschaften, Flughäfen und Luftfrachtspeditionen und damit auch für die im- und exportorientierten Industrien sowie den Handel. Versender, Speditionen und Luftverkehrsgesellschaften finden in europäischen Nachbarländern und in Drittstaaten zunehmend attraktivere Bedingungen vor. Während sich andere Länder strategisch im internationalen Wettbewerb positionieren, lenken **hohe Kosten, marode Straßeninfrastrukturen, bürokratische Auflagen und über EU-Recht hinausgehende**

Sicherheitsbestimmungen den Luftfahrtstandort Deutschland in den Sinkflug.
Hierauf haben Airlines längst reagiert und bereits **Flugverbindungen von und nach Deutschland gestrichen**. Weitere Streichungen drohen.

Da **rund die Hälfte der weltweiten Luftfrachttonnage** als Beiladefracht (Belly-Fracht) **in Passagierflugzeugen** befördert wird, steht bei einer fortschreitenden Abwanderung von Fluggesellschaften ins Ausland **immer weniger Frachtraum an deutschen Flughäfen** zur Verfügung.

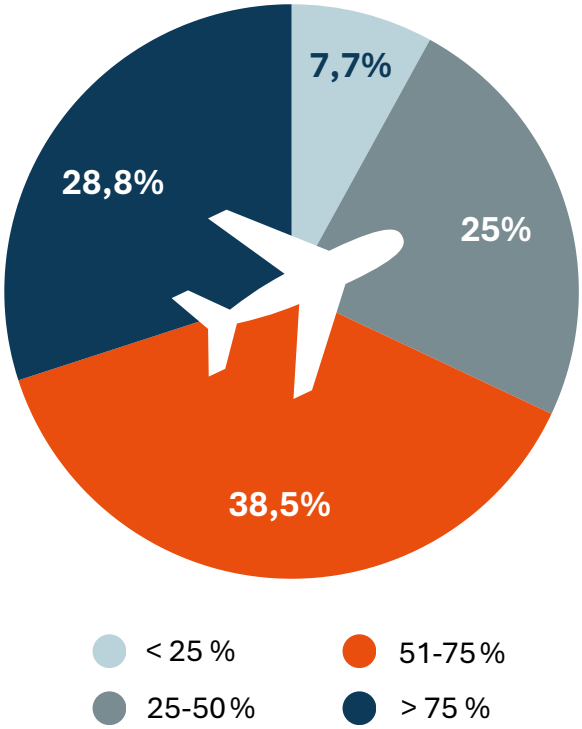
Deutsche Luftfrachtspeditionen folgen diesem Trend, verlagern ihre Aktivitäten und bauen ihre Niederlassungen an Flughäfen im EU-Ausland aus.

Ein bedeutender Anteil der Speditionsunternehmen verlädt Luftfracht von und nach Deutschland nicht an deutschen Flughäfen. Eine Umfrage des DSLV unter seinen Mitgliedsunternehmen aus dem Jahr 2024 hat ergeben, dass fast **33 Prozent** der befragten Speditionen für **mehr als die Hälfte** ihrer Luftfrachtsendungen **Flughäfen im Ausland nutzen**.

Nur noch

67 Prozent

der Speditionsunternehmen wickeln den **Großteil ihrer Sendungen über deutsche Flughäfen** ab.



Ausschlaggebend sind laut der Erhebung das **Preisniveau**, die angebotenen **Netzwerke** sowie die **Frequenz der Frachtverbindungen**. Unterschiedliche Auslegungen und Anwendung von **Luftfrachtsicherheitsstandards** innerhalb der EU sowie die **Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Frachthandling-Prozesse** spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle. Hinzu kommen Unterschiede in der **lokalen Umsetzung EU-weiter Zollstandards und -prozesse** sowie bei den **Betriebszeiten** der Flughäfen.

Die **Standortfaktoren** und das **Wettbewerbsumfeld** beeinflussen die Wahl des Luftfrachtstandortes für das speditionelle Geschäft. Eine vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) im selben Jahr durchgeführte **„Airborne Cargo Leackage Analyse“** bestätigt, dass die Ladungsmengen nicht nur über Fracht-Drehkreuze in den EU-Nachbarländern, sondern auch über Flughäfen in Drittstaaten deutlich zugenommen haben. Dabei erfolgt der Transport zu einem ausländischen EU-Flughafen als deklarierte Luftfracht überwiegend **per Lkw** („Road Feeder Service“) – mit zunehmender **Belastung für die europäischen Straßenverkehrswege und die Klimabilanz.**

Die Analysen von DSLV und BDL zeigen übereinstimmend, dass die Verlagerung von Luftfracht auf ausländische Flughäfen durch **verschiedene Standortfaktoren** begünstigt wird. Diese Entwicklung erhöht den Handlungsdruck, gezielte Maßnahmen zur Stärkung der wettbewerblichen Attraktivität des Luftfrachtstandorts Deutschland zu ergreifen.

Ohne **entschlossene politische Reformen** drohen dem Luftfrachtgeschäft weitere **Einbußen und Arbeitsplatzverluste** und dem Wirtschaftsstandort Deutschland eine Schwächung seiner **Anbindung an internationale Märkte.** Insbesondere in Versorgungskrisen und Notlagen sind die notwendige **Flexibilität der Luftfracht** und die **Konnektivität Deutschlands** gefährdet.

Damit **„Airfreight made in Germany“** planbar, resilient und auch in Zukunft global gefragt bleibt, müssen die Rahmenbedingungen zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit spürbar verbessert werden.

Zur **Wiederbelebung des Luftfrachtstandortes Deutschland** hat der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik **drei Handlungsfelder** identifiziert:

Handlungsfeld 1:
Staatliche Standortkosten senken

Steuern und Gebühren treiben die Kosten für den Luftverkehr in die Höhe. Die hieraus resultierenden höheren Frachtraten machen **deutsche Airports** nicht nur für Fluggesellschaften, sondern auch für Logistikdienstleister zunehmend wirtschaftlich **unattraktiv**. Hierauf hat die Bundesregierung mit einer nationalen **Luftfahrtstrategie** reagiert. Im Koalitionsausschuss vom 13. November 2025 haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, die Luftfahrt **um 400 Mio. Euro zu entlasten** – maßgeblich durch die Rücknahme der 2024 vorgenommenen Erhöhung der Luftverkehrssteuer um mehr als 20 Prozent zum 1. Juli 2026 – allerdings zu Lasten anderer Posten im Verkehrsetat.

Auch die **Gebühren** an deutschen Flughäfen **für Start, Landung und Abfertigung** übersteigen deutlich das Niveau anderer europäischer Drehkreuze – mit direkten Auswirkungen auf die Frachtraten der Airlines.

Die **Gebühren der Deutschen Flugsicherung** (DFS) sind **zwischen 2021 und 2025** um rund

40 Prozent

gestiegen und damit **doppelt so hoch** wie in vielen anderen EU-Ländern.

An einigen Flughäfen wie im belgischen Lüttich fallen aufgrund gezielter Standortförderungen für strukturschwache Regionen überhaupt keine Flugsicherungsgebühren an.

Die im Vergleich zu anderen Ländern hohen passagierbezogenen Luftsicherheitsgebühren beeinflussen ebenfalls die Standortentscheidungen der Airlines und tragen zur Verknappung der Kapazitäten für Belly-Fracht bei.

Standortnachteile für deutsche Importeure und Logistikdienstleister entstehen auch durch das in Deutschland geltende Verfahren zur Erhebung der **Einfuhrumsatzsteuer** (EUSt), die **direkt beim Zoll zu verauslagen** ist. Eine Anrechnung in der Umsatzsteuervoranmeldung kann erst im Nachgang erfolgen. Diese Form der gesetzlich geforderten Zwischenfinanzierung **bindet sehr viel Liquidität** und ist für Speditionen und Finanzämter **administrativ aufwendig**. In Deutschlands direkten Nachbarstaaten Belgien, den Niederlanden und Polen profitieren Importeure und Speditionen – wie in den meisten EU-Mitgliedstaaten – von einem Verfahren, bei dem die EUSt direkt in der Umsatzsteuervoranmeldung verrechnet wird.

Bei den am 13. November 2025 beschlossenen **Entlastungsschritten** darf es sich nicht nur um Ankündigungen handeln. Weitere Schritte müssen folgen.

Zu ergreifende Maßnahmen:

1.1 Die **Luftverkehrssteuer** muss mindestens auf das Niveau vor der letzten Erhöhung abgesenkt werden. Entsprechende Planzahlen sind für die Bundeshaushalte 2026 und 2027 zu hinterlegen.

1.2 Die **Flugsicherungskosten** müssen innerhalb der nächsten zwei Jahre stufenweise um bis zu 25 Prozent reduziert werden. Auch die Kosten für Luftsicherheitskontrollen müssen deutlich gesenkt werden.

1.3 Um Liquiditätsabflüsse und Bürokratie abzubauen und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Frachtflughäfen gegenüber Nachbarstaaten zu stärken, müssen Bund und Länder bereits 2026 Umsetzungsschritte für das **EUSt-Verrechnungsmodell** einleiten.

Handlungsfeld 2:

Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen – deutsche Kontrollverfahren an EU-Standards angleichen

Sicherheit in der Luftfracht erfordert eine konsequente und lückenlose Einhaltung der hohen gesetzlichen Auflagen. **Luftfrachtsicherheit hat höchste Priorität.** Gleichwohl ist die Implementierung der europäischen Sicherheitsvorschriften in den Prozessen der Luftfrachtlogistik – auch im Zusammenwirken der einzelnen Lieferkettenglieder – **administrativ, operativ und finanziell sehr aufwendig**. Für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands ist entscheidend, dass die EU-Luftsicherheitsvorschriften in allen Mitgliedstaaten **auf einem einheitlichen Niveau** umgesetzt werden.

Luftfracht muss **nicht zwingend erst am Flughafen** als sicher deklariert werden. Der Prüfvorgang, ob Fracht sicher für die Lufttransport ist, kann zur Entlastung der Abfertigungsprozesse auch **vorgelagert werden**. Voraussetzung ist, dass sich **Versender als Bekannte Versender** (BVers), **Speditionen als Reglementierte Beauftragte** (RegB) und **Straßengüterverkehrsunternehmen als Sichere Transporteure** (ST) beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) registrieren lassen. Hierfür ist ein aufwendiger, regelmäßig zu wiederholender Antrags-, Prüf- und Zertifizierungsprozess beim LBA zu durchlaufen.

Doch immer mehr Unternehmen nehmen hiervon Abstand oder verlängern ihren erteilten Status nicht. Das **Anerkennungsverfahren** ist zu komplex, bürokratisch und kostenintensiv – mit zu hohen organisatorischen und infrastrukturellen Hürden. Vor allem die **sinkende Zahl der als Bekannte Versender registrierten Verlader** führt dazu, dass der **organisatorische Aufwand für Speditionen und Flughäfen** in der Sicherheitskette **steigt**.

Der operative Mehrwert des RegB- oder ST-Status rechtfertigt nach Aussagen vieler Speditionshäuser den Aufwand für die Zertifizierung nicht mehr. Verstärkt wird dieser negative Effekt durch uneinheitliche Auflagen der LBA-Regionalstellen. Unternehmen mit Niederlassungen in verschiedenen Bundesländern müssen **teilweise unterschiedliche Sicherheitsanforderungen** erfüllen.

Seit 2019 sind in Deutschland **30 Prozent weniger Bekannte Versender** und **13 Prozent weniger Speditionen als Reglementierte Beauftragte** registriert. Mit **45 Prozent** ist der Rückgang bei den **Sicheren Transporteuren** besonders stark. Die Folge ist eine **Rückverlagerung der Sicherheitskontrollen an die Flughäfen**, wo die Abfertigungsprozesse durch das wachsende Volumen nicht gesicherter Sendungen **verzögert** werden.

Zuverlässigkeitsüberprüfungen (ZÜP) für Beschäftigte an sicherheitsrelevanten Stellen unterliegen in Deutschland der föderalen Zuständigkeit und werden deshalb nicht bundesweit, sondern nur für einzelne Bundesländer anerkannt. Dies erschwert den flexiblen Personaleinsatz erheblich. Eine **bundesweit einheitliche, digital vernetzte ZÜP-Datenbank** wäre ein wichtiger Schritt, um Mehrfachprüfungen zu vermeiden, Bearbeitungszeiten messbar zu verkürzen und den internen Verwaltungsaufwand zu reduzieren. **Aufwand und Frequenz für Schulungen und Audits** müssen sich am jeweiligen **Sendungsvolumen, der Art der beförderten Güter** und der **Unternehmensgröße** orientieren, damit insbesondere kleine und mittlere Unternehmen nicht überproportional belastet werden.

Die Umsetzung der gemeinsamen **EU-Grundstandards für die Luftsicherheit** (EU-Durchführungsverordnung 2015/1998) erfolgt **in Deutschland restriktiver** als in anderen EU-Mitgliedstaaten, deren Luftsicherheitsbehörden europäisches Recht prozessorientierter auslegen als das LBA. Die Aufhebung des bis 2019 geltenden Sonderkontrollverfahrens hat dazu geführt, dass selbst als Reglementierte Beauftragte zertifizierte Speditionen für bestimmte Güterarten die vor der Verladung in das Flugzeug vorzunehmenden Sicherheitskontrollen nicht mehr durchführen können. **Kontrollen werden** deshalb zunehmend per Road Feeder Service **auf Flughäfen im angrenzenden EU-Ausland** (Amsterdam, Brüssel, Lüttich, Luxemburg oder Straßburg) verlagert, um dort in Übereinstimmung mit EU-Recht als sicher für die Luftfracht deklariert zu werden. Teilweise erkennt das LBA den Sicherheitsstatus ausländischer Stellen an. Die Sendungen werden dann per Lkw wieder an deutsche Flughäfen zurückgeführt, um von dort weiter per Luft befördert zu werden.

Die in der Luftfrachtkette beteiligten Unternehmen benötigen **Planungssicherheit** und an der **Praxis** orientierte Rahmenbedingungen, um ihre Sicherheitsverantwortung wahrnehmen zu können. Ohne das Sicherheitsniveau in der Luftfrachtlieferkette abzusenken, müssen **Prüf-, Anerkennungs- und Zertifizierungsprozesse deutlich praktikabler** ausgestaltet werden.

Zu ergreifende Maßnahmen:

2.1 Dringend bedarf es eines **EU-weit einheitlichen Validierungsverfahrens**, um die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsstatus verbindlich zu regeln und Wettbewerbsnachteile abzubauen.

2.2 Planungssicherheit für die Unternehmen steigt, wenn die **Anforderungen des LBA** für die (Wieder-)Erteilung der Status Bekannter Versender, Reglementierter Beauftragter und Zugelassener Transporteur **bundesweit vereinheitlicht und in einem zentralen Portal digital verwaltet werden.** Zur bürokratischen Entlastung von KMU sollten Schulungs- und Auditpflichten nach Sendungsvolumen, der Art der beförderten Güter und der Unternehmensgröße gestaffelt werden.

2.3 Das **LBA** muss sich von einer reinen Kontrollbehörde hin zu einer **kooperativen Aufsichts- und Dienstleistungsbehörde** entwickeln, die Unternehmen bei der Erfüllung ihrer Sicherheitspflichten unterstützt.

2.4 Sämtliche ZÜP müssen in einer **zentralen Datenbank** erfasst und **bundesweit anerkannt** werden. **ZÜP-Antragsverfahren müssen vereinfacht und beschleunigt werden sowie digital erfolgen.** Die **Pflicht zum Wohnsitznachweis** sollte auf das europäische Mindestmaß von **fünf Jahren** abgesenkt werden.

2.5 Um deutsches „Gold-Plating“ zu vermeiden, Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen und zu verhindern, dass der Anteil der auf der Straße transportierten Luftfrachtsendungen wächst oder Luftfracht vollständig ins EU-Ausland abwandert, müssen **deutsche Kontrollinfrastrukturen und -verfahren an ein einheitliches europäisches Niveau angeglichen werden**.

Handlungsfeld 3:

Modernisierung der Infrastruktur und Prozesse – effiziente Logistikketten durch Digitalisierung und vorausschauende Investitionen sichern

Eine **leistungsfähige** und **digital vernetzte Infrastruktur**, die Effizienz und Sicherheit vereint, ist das **Rückgrat des deutschen Luftfrachtstandorts**. Der technische und bauliche Zustand vieler Flughäfen, Ladezonen und flughafennaher Straßeninfrastrukturen **entspricht nicht mehr den Anforderungen eines globalen Logistikmarkts.** Engpässe und Kapazitätsgrenzen führen zu **Verzögerungen, Kostendruck und Verlagerungen von Sendungsvolumina ins Ausland**. Betriebszeitenbeschränkungen – etwa durch Nachtflug- oder Wochenendfahrverbote – erschweren zusätzlich die **Planung internationaler Lieferketten**. Die Ausweitung und rechtssichere Ausgestaltung der Betriebszeiten und des Groundhandlings einschließlich Anlieferung und Abholung von Fracht haben daher hohe Priorität.

Brüche in der Luftfrachtlogistik entstehen auch durch das generelle **Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw** gemäß § 30 Absatz 3 StVO. Es steht der termingerechten Bedienung enger Frachtzeitfenster entgegen. Die **Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen** unterscheiden sich zwischen den Bundesländern. Die Verwaltungsverfahren sind oft **intransparent** und behindern die Abläufe.

Negativ wirkt auch der **Modernisierungs- und Digitalisierungsstau im öffentlichen Sektor**. Während Unternehmen in der Luftfrachtkette mit internationalen Standards, Echtzeitdaten und KI-gestützten Prozessen arbeiten, verlaufen zu viele behördliche Abläufe wie **Genehmigungserteilungen, Zoll- und Sicherheitsprozesse weiterhin analog und fragmentiert.**

Die EU-Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (**eFTI**) verpflichtet Mitgliedstaaten ab 2025, Frachtinformationen in elektronischer Form zu akzeptieren. Für die nahtlose Umsetzung dieser Verordnung benötigen Unternehmen **verlässliche digitale Infrastrukturen** und **standardisierte Schnittstellen.** Werden Verwaltungsprozesse deutscher Behörden nicht zeitnah digitalisiert und standardisiert, wachsen die Standortnachteile.

Zu ergreifende Maßnahmen:

3.1 **Bund und Länder** müssen dafür sorgen, dass **Straßeninfrastrukturen** im Umfeld der Flughäfen zügig **modernisiert werden.**

3.2 Um Luftfrachtlieferketten zu beschleunigen, sollte für Lkw-Verkehre, die Luftfracht zu und von den Flughäfen transportieren, eine bundesweit einheitliche, rechtssichere **Ausnahme vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot** nach § 30 Abs. 3 StVO geschaffen werden.

3.3 Zur Beschleunigung und Entbürokratisierung der Verfahren müssen sämtliche **Genehmigungs- und Verwaltungsprozesse** zeitnah **vollständig digitalisiert** und weitgehend **automatisiert** werden. **Zentrale digitale Register** für Status, Anerkennungen und Genehmigungen sind unverzüglich einzuführen.

3.4 Der beschleunigte Ausbau und die verbindliche Nutzung **digitaler Plattformen** sowie **KI-gestützter Systeme**, insbesondere in der Zollabfertigung, sollten **bis spätestens 2027** an allen Air-Cargo-Standorten umgesetzt werden.

3.5 Branchenschnittstellen wie **ONE Record** und der **elektronische Luftfrachtbrief (eAWB)** müssen von der Luftfrachtindustrie in Zusammenarbeit mit Behörden eingerichtet werden, um eine durchgehende, interoperable Kommunikation zwischen Wirtschaft und Verwaltung zu gewährleisten.

DSLV | Bundesverband Spedition und Logistik

DSLV | Bundesverband Spedition und Logistik

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über **16 regionale Landesverbände** die **verkehrsträgerübergreifenden Interessen** der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt **600.000 Beschäftigten** und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die **Mitgliederstruktur** des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen stärken die **funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger**. Die Verbandspolitik des DSLV wird daher maßgeblich durch die **verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs** bestimmt.

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

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV **Berater und Dienstleister** für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in **regionalen Tarifangelegenheiten**.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (**CLECAT**), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (**FIATA**), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (**IRU**). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der **Sozialen Marktwirtschaft** und der **Europäischen Union**.

.....