

Die Erwartungen des DSLVB an die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode

Fünf Handlungsfelder für die
Verkehrs-, Umwelt-, Sozial- und Wettbewerbspolitik

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +4930 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org

Oktober 2021

Die Agenda der Logistik 2021 – 2025

Fünf Handlungsfelder für die Verkehrs-, Umwelt-, Sozial- und Wettbewerbspolitik

Produktion, Handel und Konsum erfordern eine räumlich und zeitlich stets abgestimmte Bereitstellung von Rohstoffen, Verbrauchsgütern und Waren des täglichen Bedarfs. Zwischen den international verknüpften Wertschöpfungsstufen der einzelnen Industriezweige und den Beschaffungsschnittstellen des Handels ist die Logistik *das* entscheidende Scharnier. Als Wirtschaftszweig mit eigener Innovationsdynamik ist die Logistik Basis für die wirtschaftliche, soziale und sichere Entwicklung einer Gesellschaft.

Vor allem während weltumspannender Krisen wie der Covid-Pandemie zeigt sich, dass Speditionen und Logistikunternehmen mit höchster Organisationskompetenz entscheidend für die Aufrechterhaltung von Lieferketten auf globaler und regionaler Ebene sorgen. Damit ist die Logistikbranche systemrelevant!

Die weltweite Transportnachfrage sowie der Bedarf logistischer Dienstleistungen wächst kontinuierlich. Ohne signifikante Einbußen in der Versorgungssicherheit und -qualität wird der Güterverkehrsbedarf nicht abreißen. Trotz immenser Produktivitätssteigerungen und Effizienzanstrengungen der Speditions- und Logistikbranche lassen die Wachstumsprognosen deshalb ein nur begrenztes Vermeidungspotenzial erkennen.

Gleichwohl muss der universelle Versorgungsanspruch von Wirtschaft und Bevölkerung mit einem wachsenden Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit, Umweltschutz und unternehmerischer Freiheit in Einklang gebracht werden. Hierfür muss ein Bündel aus technischen, prozessoptimierenden, anreizgebenden und ordnungspolitischen Maßnahmen für alle Akteure der Logistik und für sämtliche Verkehrsträger geschnürt werden.

Gesetze zur Verbesserung des Klimaschutzes, zur Arbeitnehmermitbestimmung, zum Datenschutz und zur Beachtung von Menschenrechten adressieren relevante Handlungsfelder, doch darf die Politik der Gesellschaft nicht stets höhere administrative Aufgaben zuweisen, ohne dabei die Wirkung ihrer Entscheidungen zu überprüfen. Unternehmerisches Leistungsvermögen darf nicht durch Überregulierung und Bürokratie immer weiter eingengt werden.

Die Verkehrs- und Mobilitätspolitik Deutschlands und Europas wird somit noch stärker als bisher in einen umwelt-, sozial- und wettbewerbspolitischen sowie in einen infrastruktur- und städteplanerischen Kontext eingebunden werden müssen. Um die Transformation von Mobilität, Digitalisierung und Energie zu synchronisieren, muss die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode bereits beim Zuschnitt der zukünftigen Bundesministerien diese interdisziplinären Verknüpfungen herstellen.

Für die 20. Legislaturperiode hat der DSLV fünf politische Handlungsfelder identifiziert und diese mit seinen Erwartungen an die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode verknüpft.

Die Agenda der Logistik in der 20. Legislaturperiode

**Fünf Handlungsfelder für die
Verkehrs-, Umwelt-, Sozial- und Wettbewerbspolitik**

1. Infrastruktur solide finanzieren – Mobilität sichern Seite 5
2. Digitalisierungstau auflösen – Logistikinnovationen unterstützen Seite 7
3. Klimaschutz beschleunigen – Null-Emissions-Logistik fördern Seite 9
4. Arbeitsrecht modernisieren – Tarifautonomie schützen Seite 12
5. Märkte öffnen – Wettbewerb sichern Seite 14

1. Infrastruktur solide finanzieren – Mobilität sichern

#bundesverkehrswegeplan2030 #investitionshochlauf #planungsbeschleunigung #fairewegelkosten

Die Leistungsfähigkeit unserer Volkswirtschaft wird maßgeblich vom Zustand der Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Trotz der in den vergangenen zwei Legislaturperioden spürbar gestiegenen Investitionen entfernt sich der Zustand der Straßen, Schienen- und Wasserwege (einschließlich Brücken, Häfen, Hinterland-Anbindungen und sicherer Lkw-Parkplätze) sowie der digitalen Netze in Deutschland weiterhin von den gesellschaftlichen Mobilitäts- und Digitalisierungsansprüchen. Der zuvor begonnene Investitionshochlauf darf deshalb in der 20. Legislaturperiode nicht abreißen und muss langfristig durch eine nachhaltige Finanzierung für Erhalt und Ausbau der Verkehrswege sämtlicher Verkehrsträger und für die Errichtung einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur abgesichert werden. Dies gilt vor allem, wenn die Politik an gesetzlich verankerten Privatisierungsschranken festhält und die Verantwortung der öffentlichen Hand für den Infrastrukturerhalt und -ausbau gefestigt wird. Staatliche Daseinsvorsorge begründet grundsätzlich eine steuerbasierte Finanzierung der Infrastruktur.

Die Analyse des Wettbewerbs der Verkehrsträger mündet stets in der Frage nach einer verursachergerechten, volks- und betriebswirtschaftlich belastbaren Anlastung von Wegekosten. Eine echte Vergleichbarkeit der Systeme Straße und Schiene ist sowohl in der politischen als auch in der akademischen Diskussion bereits aufgrund unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse und Abgabestrukturen limitiert. Die Lkw-Maut berücksichtigt neben der Nutzungsgebühr auch die Internalisierung externer Kosten des Straßengüterverkehrs. Deshalb muss das Prinzip der verkehrsträgerbezogenen Zweckbindung in jedem Fall erhalten bleiben.

Bisherige Vorschläge für eine künstliche Verteuerung des Lkw-Verkehrs schienen ordnungspolitisch wenig geeignet, den Güterverkehr auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen zu stärken. Gleichwohl ist in einem Maßnahmenbündel auch die Differenz der Wegekosten maßgeblich, so dass eine auf Subventionen beruhende, marktpreisrelevante Absenkung der Trassenentgelte für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene erheblich werden könnte.

Die im Einzelplan 12 des Verkehrsetats zukünftig hinterlegten Finanzmittel müssen sich noch konsequenter an den Prioritäten des Bundesverkehrswegeplans mit einer klaren Nutzen-/Kosten-Rangfolge orientieren. Die Mittel selbst sollten im Rahmen verkehrsträgerbezogener Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) über- und mehrjährig verplant werden können.

Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand verpuffen, wenn die ausführenden staatlichen Organisationen und Behörden nicht über ausreichend qualifizierte Fachkräfte verfügen und Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse schwerfällig bleiben. Deshalb müssen Planungskapazitäten dringend – ggf. ergänzt um Kompetenzen des privatwirtschaftlichen Sektors – erweitert und Genehmigungshürden abgebaut werden.

Bei der Abwägung zwischen Gesellschafts- und Umweltrelevanz besteht vielfach zu wenig Vertrauen in die repräsentative Demokratie und ihre parlamentarische Beschlusskompetenz. Das

Verbandsklagerecht kann Infrastruktur-Entscheidungen des Deutschen Bundestags überlagern und wird selbst bei Ersatzneubauten als Instrument genutzt, um ideologiegetriebene Einsprüche konträr zum volkswirtschaftlichen Bedarf ohne direkte Eigenbetroffenheit verwaltungsgerichtlich durchzusetzen. Bei großen Infrastrukturvorhaben muss deshalb vor allem die Akzeptanz unmittelbar betroffener Bürger hergestellt werden.

Von der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- den in den vorherigen Legislaturperioden eingeleiteten Investitionshochlauf durch eine Aufstockung der Investitionsmittel auf mindestens 19 Mrd. Euro jährlich zu verstetigen und konsequent auf die Anforderungen des Mobilitätswandels auszurichten, um die Infrastruktur sämtlicher Verkehrsträger zu ertüchtigen, Tank- und Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe zu errichten sowie digitale Leit- und Sicherheitstechnik wie den Single European Sky, Autobahn-Ausrüstungsstandards, das European Train Control System und das River Information System aufbauen zu können.
- das Prinzip verkehrsträgerbezogener Finanzierungskreisläufe in der Haushaltsgesetzgebung konsequent zu festigen und vor allem die Einnahmen aus der Lkw-Maut dem System Straße zu dessen Erhalt ungekürzt wieder zuzuführen.
- zu zukunftsfesten Grundsätzen in der EU für eine Wegekostenfinanzierung, die sich zur Internalisierung externer Kosten am spezifischen CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs orientiert, beizutragen. Eine faktisch mehrfache Internalisierung der CO₂-Kosten des Straßengüterverkehrs über verschiedene Bepreisungssysteme (Lkw-Maut und Emissionshandel) ist ebenso abzulehnen wie die doppelte Internalisierung von Staukosten.
- das Verbandsklagerecht kritisch zu überprüfen. Direkt betroffene Bürger müssen frühzeitig eingebunden werden und Vorrang gegenüber Verbandsklagen bekommen, damit die Umsetzung parlamentarischer Beschlüsse zum Infrastrukturausbau im Rahmen des Umwelt-Rechtsbehelfsrechts nicht nachträglich ideologisch ausgebremst wird.

2. Digitalisierungstau auflösen – Logistikinnovationen unterstützen

#digitaleinfrastruktur #edocuments #cybersecurity #logistik4.0

Die Digitalisierung hat das technische Niveau in der Automatisierung von Kommunikations-, Beförderungs- und Lagerprozessen gestärkt und Innovationsschritte der Logistik beschleunigt. Ein unternehmens- und sektorübergreifendes Datenmanagement kann den Auslastungsgrad des Güterverkehrs weiter erhöhen. Digitale Prozesse und Technologien werden physische Transportabläufe und Materialflüsse nicht ersetzen und Logistikprozesse nicht grundsätzlich in Frage stellen, doch können durch die vollständige Vernetzung sämtlicher Glieder einer Supply Chain inklusive der öffentlichen Stellen, aller Transportmittel und Sendungen sowie der Verkehrsinfrastrukturen Prozesse transparenter gestaltet und Verkehrsabläufe optimiert werden. Auf digitalen Anwendungen basierende Kommunikations- und Fahrzeugtechnologien werden wesentlich zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Digitalisierung steigert nicht nur die Effizienz von Logistikketten. Insgesamt können volkswirtschaftliche Effizienzpotenziale gehoben werden.

Dateninfrastruktur und -verknüpfung sind wesentliche Voraussetzungen für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland. Die Digitalisierungsfortschritte der Logistik werden aber wie in vielen Branchen durch eine rückständige digitale Infrastruktur und einen zu starren Ordnungsrahmen in weiteren Fortschritten gebremst.

Die papierbasierte Informationsübermittlung ist ein weiteres Digitalisierungshindernis. Der Ersatz von – zum Teil gesetzlich noch vorgeschriebenen – Papierdokumentationen durch universell verfügbare, aber geschützte digitale Datensätze kann erst durch das Bemühen des öffentlichen Sektors um ein E-Government beschleunigt werden.

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

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

Die Politik muss deshalb einen ausgewogenen und verlässlichen Rechtsrahmen etablieren – einerseits, um einen Teil der Risiken abzufedern, andererseits, um Hemmnisse zur weiteren Verbreitung der Digitalisierung zu beseitigen. Hierfür sind Rechtsfragen zur Cyber-Sicherheit, zum Dateneigentum in einer Cloud, zu Arbeitnehmerrechten in einer digitalen Arbeitsum-

gebung, zur Verkehrssicherheit sowie zu Grenzen einer entscheidungsfähigen künstlichen Intelligenz zu klären.

Von der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland durch weiteren Ausbau einer zukunftsfähigen und leistungsfähigen digitalen Infrastruktur bei Nutzung des 5G-Standards als Teil staatlicher Daseinsvorsorge.
- die zügige Einführung eines flächendeckenden E-Government in der öffentlichen Verwaltung Deutschlands sowie die Vernetzung mit sämtlichen relevanten Verwaltungsstellen in der EU („Open Data“) u. a. zur digitalen Genehmigungsbeantragung (bspw. bei Betriebsgenehmigungen, Fahrzeugzulassungen).
- die rechtliche Akzeptanz elektronischer Beförderungspapiere und Begleitdokumente herzustellen sowie einheitliche Vorgehensweisen in Europa durch konsequente Umsetzung der EU-Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) durchzusetzen, um Kosten in der Wirtschaft und bei Behörden zu senken und die Effizienz und die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu fördern.
- die rechtlichen Voraussetzungen im Bundesfernstraßenmautgesetz und in weiteren Gesetzen zu schaffen, um vorhandene und zukünftige aggregierte und anonymisierte Mobilitätsdaten (insbesondere Mautdaten) zu Verkehrsleit- und -lenkungszwecken zu nutzen.
- die rechtssichere Umsetzung der EU-Vorschriften zur Einführung des digitalen Tachographen neuester Generation sowie die Stärkung der digitalen Kompetenz und Ausstattung der Kontrollbehörden zur Überwachung der Marktordnungsregularien des Straßengüterverkehrs.
- die Fortschreibung eines gesetzlichen Rechts- und Regulierungsrahmens zum Schutz des Dateneigentums und zur Datensicherheit ohne zusätzliche bürokratische Belastungen und ohne freiheitliche Einschränkungen für die Wirtschaft und ihrer Beschäftigten.
- die Schaffung eines verbindlichen Rechtsrahmens für Maßnahmen zur IT-Sicherheit, der die Wirtschaft vorrangig unterstützt und nicht durch gesetzliche Kritis-Auflagen belastet. Hierzu muss das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) Umsetzungsrichtlinien und ein funktionierendes Frühwarnsystem etablieren, durch das Logistikunternehmen zur Eindämmung flächendeckender Cyberattacken und ihrer Folgen beitragen können.
- für die Durchsetzung automatisierter Zollüberlassungen in deutschen Im- und Exportzentren zur Beseitigung von Ineffizienzen und Mehrfachkontrollen bei der Zollabfertigung zu sorgen.

3. Klimaschutz beschleunigen – Null-Emissions-Logistik fördern

#nullemissionslogistik #fitfor55 #alternativeantriebe #verkehrsverlagerung

Die Logistikbranche bekennt sich zu ihrer Verantwortung für die Ressourcenschonung und die Verringerung güterverkehrsinduzierter Emissionen. Als Architekten des Güterverkehrs optimieren Speditionen fortlaufend Logistikprozesse und tragen bereits durch Sendungsbündelungen und Organisation effizienter Lieferketten durch Einsatz modernster Technologien und sämtlicher Verkehrsträger entscheidend zur Verkehrsvermeidung bei. Dies können sie allerdings nur tun, wenn dadurch ihre eigene Wirtschaftlichkeit nicht gefährdet wird. Denn allein wettbewerbsfähige, finanzstarke und innovative Unternehmen können zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen.

Die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode muss deshalb einen Interessenausgleich zwischen den dringend erforderlichen Umwelt- und Klimaschutzanstrengungen einerseits und dem gesellschaftlichen Mobilitätsanspruch andererseits herstellen. Klimaschutzvorhaben und Systemalternativen müssen stets datenfest sein und wissenschaftlich begleitet werden, um auch belastbare Aussagen zu Vermeidungskosten und zur Wirtschaftlichkeit liefern zu können. Dabei sind die Systemvorteile und Wettbewerbsverhältnisse sämtlicher Verkehrsträger, Antriebsformen und Energieträger im umwelt- und verkehrspolitischen Diskurs grundsätzlich undogmatisch und ideologiefrei zu bewerten. Überlegungen für eine klimapolitische Planwirtschaft und für Verlagerungsdirigismus sind fehl am Platz.

Die gesamtgesellschaftlichen Kosten für die Transformation allein des Verkehrssektors in Europa werden sich auf eine mehrstellige Milliardensumme belaufen. Nullemissions-Logistik wird es nicht zum Nulltarif geben. Die Logistikbranche braucht Investitions- und Innovationsanreize. Sämtliche Klimaschutzgesetze müssen deshalb mit Machbarkeits- und Finanzierungsszenarien, die auch auskömmliche Förderprogramme enthalten, verknüpft werden, um die hohen Transformationskosten für die Wirtschaft abzufedern.

Die EU hat eine unumkehrbare Klimaschutz-Agenda vorgelegt. Die Erreichung der im Green Deal und im Fit-for-55-Paket der Europäischen Kommission verankerten CO₂-Minderungsziele verlangen außerordentliche Anstrengungen der Volkswirtschaften sämtlicher EU-Mitgliedstaaten. Ob die auf einem Null-Emissions-Szenario basierende Verkehrswende fristgerecht Realität werden kann, wird neben der Innovationsdynamik der Fahrzeugindustrie und der zukünftigen Leistungsfähigkeit des Schienengüter- und Binnenschiffsverkehrs vor allem vom Erfolg einer nachhaltigen Energiewende abhängen. Denn der für die angestrebte Elektrifizierung des Verkehrssektors (durch batterieelektrischen Betrieb, Oberleitungssysteme, Brennstoffzellentechnologien oder synthetische Kraftstoffe) erforderliche zusätzliche Primärenergiebedarf wird voraussichtlich ebenso hoch sein, wie der heutige Bedarf sämtlicher Sektoren in Deutschland und soll sich zukünftig allein aus CO₂-neutralem Strom speisen. Damit bleibt die Stromproduktion aus erneuerbaren Energien *das* entscheidende Nadelöhr der Verkehrswende.

Allein durch eine dynamische Bepreisung von CO₂-Emissionen im Rahmen des nationalen deutschen Emissionshandels hat die Politik den Kostendruck für die deutsche Logistikbranche bereits erhöht, ohne für Alternativszenarien zu sorgen, in die die Unternehmen ausweichen können. Denn solange alternativ angetriebene Lkw nicht marktfähig sind, sich neue Auflade- und Betankungsinfrastrukturen in sämtlichen EU-Mitgliedstaaten noch in der Planungsphase befinden und das System Schiene für die Verlagerung signifikanter Gütermengen noch nicht leistungsfähig genug ist, sind bereits bestehende CO₂-Bepreisungsinstrumente wie das Brennstoffemissionshandelsgesetz völlig wirkungslos und haben bislang ausschließlich einen reinen Sanktions- bzw. staatlichen Inkasso-Charakter. Deshalb ist es unabdingbar, dass die CO₂-Bepreisung international einheitlich erfolgt und staatliche Einnahmen aus dem Güterverkehr von der europäischen Staatengemeinschaft in Form von Investitions- und Förderprogrammen ohne Abstriche an den Güterverkehrssektor zur Investition in alternative Fahrzeugtechnologien und Infrastrukturen aufkommensneutral zurückfließen.

Von der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- sämtliche nationalen Alleingänge zur CO₂-Bepreisung wie das Brennstoffemissionshandelsgesetz aufzugeben und stattdessen europäische Lösungen zu unterstützen. Um Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch verschiedene CO₂-Abgabensinstrumente auszuschließen, müssen EU-Initiativen zur Einrichtung eines Europäischen Emissionshandelssystems (ETS) für den Straßengüterverkehr mit der Revision des Rechtsrahmens für CO₂-basierte Wegekosten („Eurovignetten-Richtlinie“ 1999/62/EG bzw. 2006/38/EG) inhaltlich synchronisiert und Kompensationsmechanismen installiert werden.
- die inhaltliche und finanzielle Kontinuität des von der bisherigen Bundesregierung aufgelegten KsNI-Förderprogramms zur Anschaffung klimaschonender Nutzfahrzeuge und der dazugehörigen Lade- und Betankungsinfrastruktur sicherzustellen.
- auf EU-Ebene aktiv zur Revision der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) beizutragen, damit eine alternative Tank- und Ladeinfrastruktur in sämtlichen Mitgliedstaaten der EU – beginnend mit den TEN-T-Korridoren – sichergestellt wird.
- eine Anpassung rechtlicher Voraussetzungen für den Einsatz größerer Fahrzeugtypen („High Capacity Vehicles“), um weitere Öko-Effizienzpotentiale des Straßengüterverkehrs zu erschließen. Für den grenzüberschreitenden Einsatz modularer Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 muss Deutschland neben der bereits mit den Niederlanden getroffenen Vereinbarung kurzfristig weitere bilaterale Abkommen mit anderen EU-Staaten schließen. Damit Unternehmen verbindlich planen können, muss für den weiteren Einsatz des inzwischen weit verbreiteten Lang-Lkw des Typ 1 („verlängerter Sattelaufleger“) der nationale Einsatzflächentest über den 31. Dezember 2023 hinaus so lange verlängert werden, bis eine Änderung des EU-Rechts (RL 96/53/EG) den unbegrenzten Einsatz dieses Fahrzeugtyps in Europa zulässt.

- die Umwelteffizienz der städtischen Lieferlogistik zu fördern, indem Vorrangregeln (Nutzung ausgewählter Fahrspuren und Halteprivilegien) für den Lieferverkehr mit emissionsfreien Fahrzeugen im Straßenverkehrsrecht verankert werden.

Komodalität, d. h. die sinnvolle Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger stärkt Lieferketten und kann erheblich zur Reduzierung güterverkehrsinduzierter CO₂-Emissionen beitragen. Für einen nicht unerheblichen Teil der auf der Schiene transportierten Tonnagen sind deshalb Speditionen als Auftraggeber eine bedeutende Kundengruppe. Zusätzliches Potenzial kann vor allem im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch im Einzelwagen- und im Ganzzugverkehr gehoben werden. Auch die Systemvorteile der Binnenschifffahrt werden von der Speditionsbranche gezielt genutzt. Um das prognostizierte Verkehrsmengenwachstum verstärkt auf alternative Verkehrsträger zu lenken und CO₂-Emissionen durch eine Verschiebung des Modal Split spürbar zu senken, müssen die Rahmenbedingungen nicht nur für die Systeme Schiene und Wasserstraße, sondern auch für Speditions- und Logistikunternehmen als maßgebliche Entscheider über die Wahl der Verkehrsträger verbessert werden.

Von der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- die zügige Ertüchtigung der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur, um sie den Bedürfnissen der Logistik anzupassen. Dafür sind die in den Masterplänen Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt bereits hinterlegten Einzelmaßnahmen wie deren stärkere Einbindung in multimodale Logistikketten sowie die Förderung von Gleisanschlüssen in Anlagen der Industrie, in Speditionsanlagen und Häfen („Gleisanschluss-Charta“) konsequent weiterzuverfolgen.
- den Einfluss des Trassenpreisförderungsgesetzes auf die Marktpreisbildung des Schienengüterverkehrs und dessen Wettbewerbsfähigkeit regelmäßig zu evaluieren und bei positiven Auswirkungen eine wiederkehrende Verlängerung der Subventionen um mindestens 50 Prozent bei der Europäischen Kommission zu beantragen. In die Evaluierung ist das tatsächliche Verlagerungspotenzial straßenaffiner Gütergruppen einzubeziehen, um auszuschließen, dass sich durch eine Trassenpreissenkung allein der Wettbewerb zwischen den Systemen Schiene und Binnenschifffahrt um Massengüter verschärft.
- die als Hürden für den Verkehrsträgerwechsel identifizierten hohen Umschlag- und Terminalkostenanteile sowie die Vor- und Nachlaufkostenanteile („Kosten der ersten und der letzten Meile“) an den Gesamtkosten des KV z. B. durch Vergünstigungen bei der Lkw-Maut für den vor- und nachgelagerten Straßengüterverkehr sowie durch Verlagerungsprämien für Speditionen zu senken. Diese Anpassungen der Rahmenbedingungen müssen bei den anstehenden Revisionen der Eurovignetten-Richtlinie (2006/38/EG) und der KV-Richtlinie (92/106/EG) berücksichtigt werden.

- das Verlagerungspotenzial durch die technische Kranbarkeit von Lkw-Trailern wissenschaftlich untersuchen zu lassen und diese bei nachgewiesenem Potenzial mit einem eigenständigen Programm finanziell zu fördern.
- zur generellen Anreizsetzung für die Komodalität die heute allein auf den KV mit Behältnissen (Trailer, Container und Wechselbehälter) begrenzte finanzielle Förderung und die bestehenden Marktzugangserleichterungen für den der Schiene und der Wasserstraße vor- und nachgelagerten Verkehre auch auf den Wechsel von Massengütern von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff auszuweiten.

4. Arbeitsrecht modernisieren – Tarifautonomie schützen

#arbeit4.0 #fachkräftemangel #flexiblerearbeitszeitmodelle #tarifautonomieschützen #tarifeinheitsichern

Speditionen und Logistikdienstleister prägen eine moderne und innovative Dienstleistungsbranche mit großen beruflichen Entwicklungsperspektiven für sämtliche Qualifikationsstufen. Knapp 600.000 Menschen sind derzeit in deutschen Speditionshäusern beschäftigt. Sie organisieren internationale und regionale Lieferketten und entwickeln Steuerungsmodule komplexer Logistiksysteme für die Beschaffungs- und Absatzwege von Industrie und Handel. Weitere logistische Qualifikationen sind auf die tägliche Disposition riesiger Güterströme einschließlich der Dokumentenabwicklung mit dem Zoll, mit Banken und Versicherungen ausgerichtet. Und schließlich ist eine große Zahl gewerblicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Abwicklung des physischen Warenflusses in Logistikzentren und Terminals, beim Umschlag und schließlich beim Transport verantwortlich.

Die Branche beschäftigt international ausgebildete Hochschulabsolventen verschiedener Disziplinen (Wirtschafts-, Rechtswissenschaften und Sozialwissenschaften, Ingenieurwesen, Informatik) ebenso wie die im Rahmen des Dualen Systems ausgebildeten kaufmännischen und gewerblichen Angestellten, darunter qualifizierte Berufskraftfahrer und Berufskraftfahrerinnen. Der Wert des Humankapitals ist in der Logistik ausgesprochen hoch. Betriebliche Maßnahmen zur Fachkräftesicherung gewinnen deshalb neben der Gehalts- und Lohnentwicklung zunehmend an Bedeutung.

Wie in vielen Branchen wird es auch für die Spedition von Jahr zu Jahr schwieriger, betriebliche Ausbildungsplätze zu besetzen. Die demographische Entwicklung verstärkt den Negativtrend. Besorgniserregend ist der Mangel qualifizierter Lkw-Fahrender, der sich inzwischen auf mehr als 60.000 offene Stellen aufsummiert hat und bereits zu Produktionseinbußen bei Speditionen und Straßengüterverkehrsunternehmen sowie zu schleichenden Versorgungseinschränkungen bei Industrie, Handel und Bevölkerung führt. Eine Flexibilisierung der Rahmenbedingungen zur schnelleren Integration von Migranten kann dazu beitragen, dem Fachkräftemangel in der Speditions- und Logistikbranche entgegenzuwirken.

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

Die in der Speditions- und Logistikbranche Beschäftigten haben ein Anrecht auf faire und angemessene Arbeits- und Sozialbedingungen, die individualvertraglich oder durch Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften sozialpartnerschaftlich auszuhandeln sind. Die Tarifautonomie bleibt ein hohes Gut der Sozialen Marktwirtschaft. Die Zuständigkeiten der Sozialpartner darf der Staat nicht begrenzen. Tarifzwang oder die gesetzliche Ausweitung der Tarifbindung durch Allgemeinverbindlichkeitserklärungen sind keine geeigneten Mittel zur Stärkung des sozialen Niveaus. Unternehmen ohne Tarifbindung, die Haustarifverträge schließen oder Löhne und Gehälter individuell vereinbaren, vergüten vielfach über Tarifniveau.

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

Speditionen erbringen logistische Dienstleistungen für sämtliche Branchen der Industrie und des Handels. Die Stärke der deutschen Logistik beruht auf ihrer dem Kundenportfolio individuell angepassten Dienstleistungspalette. Die Durchsetzung tariflicher Sonderregeln für Mitarbeiter gleicher Beschäftigungsgruppen durch einseitige Zuständigkeitserklärungen unterschiedlicher Branchengewerkschaften begrenzt die Unternehmen in ihrer Freiheit, Beschäftigte innerbetrieblich flexibel einzusetzen. Eine Abkehr von der Tarifeinheit gefährdet den sozialen Frieden im Betrieb und schwächt Unternehmen im Wettbewerb.

Von der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- gezielte, an den Bedürfnissen der Logistik ausgerichtete arbeitsmarktpolitische Maßnahmen zu Bekämpfung des allgemeinen Fachkräftemangels.
- eine dynamische Anpassung sämtlicher akademischer, schulischer und berufsbildender Lehrinhalte zum Umgang mit digitalen Medien und Techniken zur Vorbereitung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf eine Arbeitswelt 4.0.
- eine Anpassung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes an die Digitalisierungsfortschritte, um Arbeitgebern und Beschäftigten gleichermaßen flexiblere tägliche Arbeitszeiten zu ermöglichen.
- die alleinige Regelungsverantwortung für mobiles Arbeiten bei Arbeitgeber in Absprache mit ihren Beschäftigten zu belassen. In der Hochphase der Pandemie ist die unternehmensseitige Akzeptanz für mobiles Arbeiten spürbar gewachsen, so dass es keiner

- starren gesetzlichen Regelung zur Durchsetzung eines arbeitnehmerseitigen Rechtsanspruchs auf Homeoffice mit einer Umkehrung der Darlegungspflicht zu Lasten des Arbeitgebers bedarf. Der Staat darf nicht in das Direktionsrecht des Arbeitgebers sowie die Arbeitsorganisation eingreifen.
- die Tarifautonomie zwischen den etablierten Sozialpartnern in der Logistik zu wahren. Staatliche Interventionen, wie eine gesetzliche Ausweitung von Allgemeinverbindlichkeitserklärungen sowie Zwänge zur Tarifbindung sind strikt abzulehnen. Der Grundsatz der negativen Koalitionsfreiheit ist zu wahren. Die Festlegung des gesetzlichen Mindestlohns ist ausschließlich der hierfür eigens eingerichteten paritätischen Mindestlohnkommission zu überlassen.
 - eine Nachjustierung des Tarifeinheitsgesetzes, um die offene Austragung von Zuständigkeitskonflikten zweier Branchengewerkschaften zu Lasten fachlich diversifizierter Speditions- und Logistikbetriebe auszuschließen. Eine Gewerkschaftszuständigkeit muss sich an dem betrieblichen Schwerpunkt orientieren.
 - die Chancen der im Rahmen des EU-Mobilitätspakets I beschlossenen Revision der rechtlichen Rahmenbedingungen für den europäischen Straßengüterverkehr zu nutzen und die Effizienz der behördlichen Kontrolleffektivität insbesondere zur Sozialmissbrauchsbekämpfung deutlich zu verbessern.
 - Berufskraftfahrerqualifikation in Drittstaaten nach europäischen Standards ermöglichen und die aktive Vermittlung in Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche zu fördern.
 - bürokratische Integrationshemmnisse für qualifizierte und teilqualifizierte ausländische Fachkräfte auch aus Drittstaaten abzubauen z. B. durch vereinfachte Anerkennung in Drittstaaten erworbener Führerscheine und Führerscheinerwerb in Drittstaaten nach deutschen Standards ermöglichen.

5. Märkte öffnen – Wettbewerb sichern

#fairerwettbewerb #kartellrechtdurchsetzen #monopoleüberwachen #gruppenfreistellungsverordnung

Moderne Wirtschaftssysteme wie die soziale Marktwirtschaft leben vom dynamischen Wettbewerb. Hierdurch entstehen Innovationen, Serviceleistungen und Qualitätsprodukte, für die sich faire Marktpreise bilden. Der Staat muss die Funktionsfähigkeit freier Märkte sichern, indem er Wettbewerbsregeln wie Kartellbeschränkungen und das Verbot von Preisabsprachen durchsetzt und unlauteren Wettbewerb durch Dumpingangebote unterbindet. Auch unzulässige Quersubventionen aus geschützten Märkten oder Monopolbereichen mit Staatsbeteiligung bedürfen der besonderen Aufmerksamkeit der Wettbewerbsbehörden.

Im Rahmen der Organisation internationaler Lieferketten beauftragen Speditionshäuser Transportunternehmen sämtlicher Verkehrsträger, d. h. Airlines, Reedereien, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Güterkraftverkehrsunternehmen. Insofern ist zwischen Speditionen und Transportunternehmen in der Regel von einem Auftraggeber/Dienstleister-Verhältnis auszugehen. Der Logistikmarkt ist äußerst diversifiziert und gliedert sich in zahlreiche Teilmärkte, so dass bei der Beurteilung der Marktverhältnisse sowohl im intermodalen als auch im intramodalen, d. h. vertikalen und horizontalen Wettbewerb auf jeweils nationaler und internationaler Ebene unterschiedliche Perspektiven angelegt werden müssen.

Auf internationalen Logistikmärkten sind Unternehmen einem hohen Wettbewerbs- und Rationalisierungsdruck ausgesetzt. Lohnkostenunterschiede und nicht harmonisierte Sozialgesetzgebungen in den EU-Mitgliedstaaten sind vor allem im europäischen Straßengüterverkehrsmarkt wettbewerbsrelevant. Sozialvorschriften und Marktzugangsbedingungen des Straßengüterverkehrs wurden deshalb im Rahmen des 1. Teils des EU-Mobilitätspakets reformiert, dessen Erfolg jetzt von einer einheitlichen Durchsetzung in den Mitgliedstaaten abhängt. Allein staatliche Überwachungsorgane können die Kontrolle und Ahndung durchführen. Diese Aufgaben können rechtssystematisch nicht wirksam auf einzelne Glieder der Logistikkette abgewälzt werden. Die Delegation behördlicher Überwachungspflichten auf die Wirtschaft, zumal gekoppelt an eine zivilrechtliche Haftung („Auftraggeberhaftung“), überfordert Unternehmen und bleibt wirkungslos.

Als Folge angepasster Unternehmensstrategien planen Reedereien, aber auch DB Cargo, ihre ‚Carrier-Funktion‘ zunehmend auf eine ‚Integrator-Funktion‘ eines Logistikunternehmens mit integrierten, vor- und nachgelagerten Transport-, Umschlag-, Lager-, und Servicedienstleistungen auszuweiten. Diese an sich hinzunehmende Marktverschiebung ist insofern bedenklich, als dass Monopolstellungen, staatliche Subventionen und Steuervorteile die Ausweitung dieser Geschäftsaktivitäten zu Lasten von Marktbegleitern aus der Speditionsbranche tendenziell begünstigen. Hier muss gegengesteuert werden!

Von der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode erwartet der DSLV

- die nationale Umsetzung des Mobilitätspakets für den Straßengüterverkehr mit den Umsetzungsplänen der übrigen EU-Mitgliedstaaten zu synchronisieren, um Auslegungsdifferenzen zu vermeiden.
- die mobilen Kontrollkapazitäten des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) aufzustocken, um wirksame Kontrollen der Einhaltung von Entsende- und Kabotageregeln durchführen zu können.
- staatliche Überwachungsaufgaben zur Einhaltung von Sozialvorschriften und Mindestlöhnen in einer Lieferkette nicht auf die Wirtschaftsbeteiligten zu delegieren und das völlig ins Leere laufende, aber administrativ aufwendige Prinzip der ‚Auftraggeberhaftung‘ wieder aufzugeben.

- Unternehmen im Bundeseigentum wie die Deutsche Bahn AG im Ringen um Marktanteile mit Speditionen, Logistikunternehmen und nicht-bundeseigenen Schienenverkehrsunternehmen wettbewerbsneutral zu platzieren. Dafür müssen die Geschäftsaktivitäten der DB auf ihre Kernkompetenz als Carrier im Sinne der Daseinsvorsorge begrenzt werden.
- sich auf EU-Ebene für eine Aufhebung der Europäischen Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien 906/2009/EG einzusetzen, um schiffszentrierte Logistikunternehmen (Reedereien) nicht durch die Bildung von wettbewerbsverzerrenden Angebotsoligopolen in Form von Allianzen gegenüber speditions- und hafenzentrierten Logistikunternehmen zu privilegieren.
- die in §5a EStG normierten Grundsätze konsequent durchzusetzen, nach denen sich die im Vergleich zur Körperschaftsteuer niedrigere Tonnage-Besteuerung nur auf internationale Seetransportaktivitäten und damit zusammenhängende Hilfsgeschäfte, nicht jedoch auf Logistikdienstleistungen erstrecken dürfen.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 595.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 114 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2021).

Die Mitgliederstruktur des DSLV 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 DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV 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 DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV 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 DSLV 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 DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.