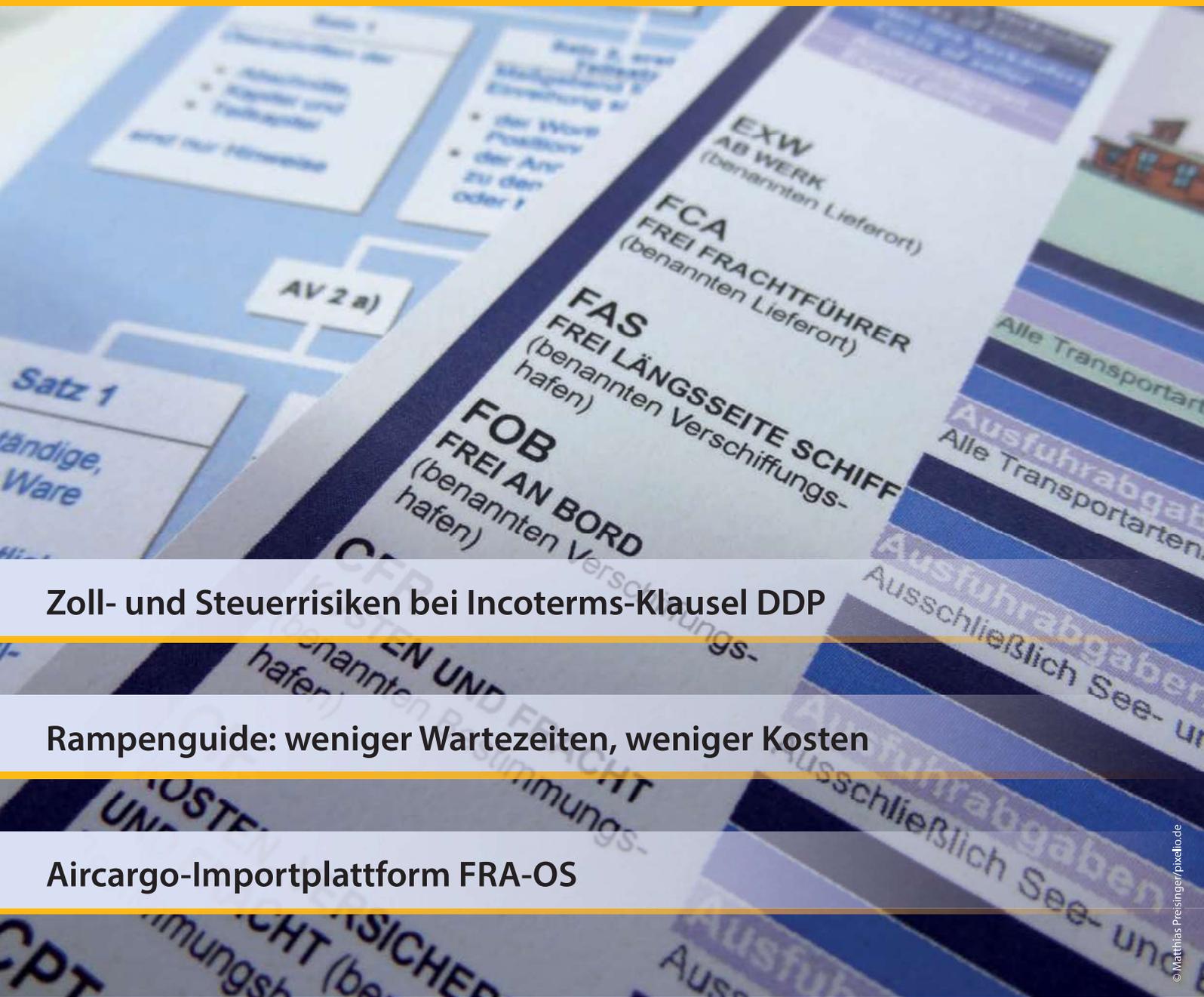


Logistikimpulse

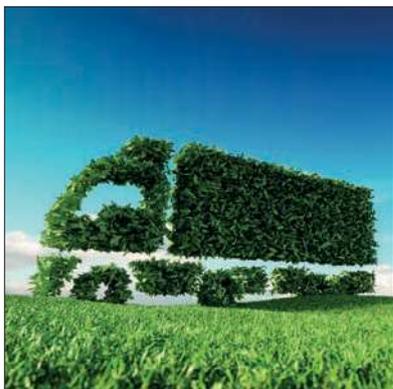
Mitglieder-Magazin



Zoll- und Steuerrisiken bei Incoterms-Klausel DDP

Rampenguide: weniger Wartezeiten, weniger Kosten

Aircargo-Importplattform FRA-OS



SLV-Impulse

- 4 Maximilian Pretzel verstärkt DSLV-Team
- 5 SLV-Jahrestagung am 29. September
- 6 CO₂-Chance Methanolökonomie
- 8 Deutscher Nachhaltigkeitspreis
- 9 Wie aus Auftraggeber und Auftragnehmer Partner werden, können ...
- 10 Erwartungen der Logistikbranche an die neue Landesregierung in Rheinland-Pfalz
- 15 Lassen Sie sich durch die CO₂-Steuer nicht die Bilanz verhaseln

Landverkehr

- 19 Rampenguide: weniger Wartezeiten, sinkende Kosten
- 22 Ladungsdiebstahl Report 2021
- 23 Arbeitsbedingungen von Fahrerberufen

See-/Luftfracht

- 24 Acht-Punkte-Plan für Wasserstraßen
- 26 Fünf Fragen an Willem van der Schalk
- 28 Aircargo-Importplattform FRA-OS
- 30 Luftfracht weiter auf Wachstumskurs

Rubriken

- 4 Editorial
- 16 Nachrichten
- 54 Medienwelt

Impressum

Herausgeber:

SLV – Speditions- und Logistikverband
Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.
Eschborner Landstraße 42-50
60489 Frankfurt a. M.
Tel. 069 970 811 – 0
Fax 069 776 356
www.slv-spediteure.de

V.i.S.d.P.: Thorsten Hölser

Redaktionsschluss: 26.03.2021

Redaktionelle Mitarbeit:

Thorsten Hölser, Marc Köhler,
Thomas Röhl (SLV);
Björn Karas, Jutta Knell,
Tatjana Kronenbürger,
Markus Suchert (DSLVL),
Nicole Holzer, Phillip Kuhn, Sasa Petric,
Franz Josef Radermacher, Martina Schikorr

Erscheinungsweise: dreimal jährlich

Lektorat: Myriam Alfano

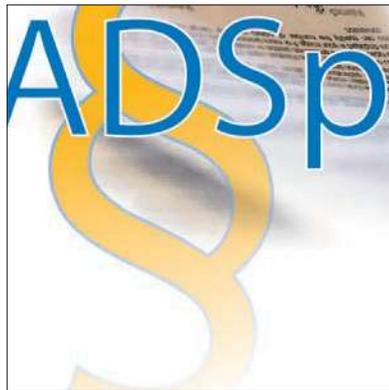
Druck: Mach Druck GmbH, Frankfurt a. M.

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Im vorliegenden Magazin wurde zugunsten der leichteren Lesbarkeit bei geschlechtsbezogenen Formulierungen – soweit nicht anders angegeben – in der Regel die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich gleichwohl auf beide Geschlechter.

Beilagen:

- Quartalsprogramm Seminare
- Kompaktkurs Lagerlogistik
- Reguvis AW Next
- Bürgschaftsbank Aktuell



INHALT

April 2021

Zoll

- 33** Zoll- und Steuerrisiken bei DDP
- 37** Neue Vorschriften bei der Ausfuhr
- 39** Entrichtung von Einfuhrabgaben vor Fälligkeit

Recht

- 41** Pandemiebedingte Mehraufwendungen und Zusatzkosten geltend machen
- 42** Tarifverhandlungen in Rheinland-Pfalz
- 44** Arbeitsrecht | Kompakt

Personal

- 46** Fünf Fragen an Markus Suchert
- 49** Anhebung des Mindestlohns und Stärkung der Tarifbindung
- 50** Einbruch bei den Ausbildungsverträgen
- 52** Weiterbildung



© Dieter Schütz/pixelio.de

Masterplan Binnenschifffahrt: Arbeitsgruppe eruiert Verlagerungspotentiale

Acht-Punkte-Plan für Wasserstraßen

Um das System Wasserstraße nachhaltig zu stärken, hat die Initiative *System Wasserstraße* einen Acht-Punkte-Plan für eine langfristige und nachhaltige Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland vorgelegt. Dazu zeigt eine Studie der BAG, dass ein Drittel aller öffentlichen Binnenhäfen Flächenenerweiterungen, die insbesondere der Vergrößerung von Containerumschlagsflächen und Umschlagsanlagen sowie dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dienen, plant. Welche Potenziale zur Verkehrsverlagerung und bei der Erschließung neuer Märkte für die Binnenschifffahrt im Containerverkehr bestehen erarbeitet aktuell eine Arbeitsgruppe im Rahmen des Masterplans Binnenschifffahrt.

Seite 24

SLV-Impulse

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder,

die Corona-Pandemie bleibt weiterhin das bestimmende Thema in unserem privaten, aber auch beruflichen Leben. Dabei hat die Logistik seit Beginn der Pandemie sowohl eine entscheidende Rolle bei der Krisenbewältigung (Versorgung der Bevölkerung/Lieferung von Schutzmaterialien) als auch der Lösung der Pandemie (Corona-Tests/Impfstofflogistik) übernommen. Trotz gewaltiger Herausforderungen u.a. in der Luftfracht (Seite 30), die nur durch intensive Zusammenarbeit aller Beteiligten gemeistert werden konnten, hat die Speditions- und Logistikbranche die Lieferketten auf hohem Niveau aufrecht erhalten.

Dies kann man von der Politik derzeit leider nicht behaupten. Das Regelchaos auf europäischer Ebene bei den Grenzkontrollen, die manchen Unternehmer und auch Fahrer an den Rand des Wahnsinns getrieben haben, hat einmal mehr aufgezeigt, dass einzelstaatliches Interesse weiterhin über dem Gedanken eines gemeinsamen Europas steht. Dass unsere Politiker scheinbar phasenweise mit der Situation überfordert sind, verdeutlichte dann die Aktion „Oster-Ruhetage“. Hektischer Aktionismus mit vielen rechtlichen Unsicherheiten versetzte die gesamte



Wirtschaft und viele Verbände für 36 Stunden in einen Ausnahmezustand. Zum Glück kam es noch zur Rücknahme der Pläne. Trotz aller Kritik verdient diese Fehlerkorrektur auch Respekt, aber nur wenn die Politiker daraus auch ihre Lehren gezogen haben.

An dieser Stelle erlaube ich mir ein wenig Eigenwerbung für die Verbandslandschaft, deren Nutzen gelegentlich in Frage gestellt wird. Ohne die konzentrierte Aktion aller deutschen Wirtschaftsverbände innerhalb weniger Stunden, hätte die Regierung nicht zurückgerudert und der Wirtschaft wäre ein Schaden in Milliardenhöhe entstanden.

Mit der Bundestagswahl im Herbst, den bereits erfolgten Kommunalwahlen in Hessen sowie der Landtagswahl in Rheinland-Pfalz steht dieses Jahr ge-

nerell stark im Zeichen der Politik. So hat der SLV-Vorstand den Parteien in Rheinland-Pfalz vor dem Beginn der Koalitionsverhandlungen einen konkreten Erwartungskatalog der Speditions- und Logistikbranche an die neue Landesregierung (Seite 10) übermittelt und konkrete Angebote zur Unterstützung und Zusammenarbeit unterbreitet.

In der Hoffnung, dass wir die Corona-Pandemie mit den entsprechenden Maßnahmen in den nächsten Monaten bewältigen können, planen wir den diesjährigen Speditions- und Logistiktag des SLV u.a. mit einer spannenden Keynote und anschließender Podiumsdiskussion wie gewohnt in Präsenzform am 29. September (Seite 5). Hierzu sind auch wieder alle Azubis mit Prädikatsabschluss zur Ehrung der Young Logistics Hessen/Rheinland-Pfalz eingeladen. Denn wie wichtig die Ausbildung und dabei auch die Würdigung guter Leistungen ist, zeigen die aktuellen Ausbildungsstatistiken (Seite 50).

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen mit der neuen Ausgabe der „Logistikimpulse“ und weiterhin beste Gesundheit!

Ihr

Thorsten Hölser

Neuer Referent für Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Maximilian Pretzel verstärkt DSLV-Team

Seit Dezember 2020 leitet Maximilian Pretzel das Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beim DSLV, nachdem er zuvor zwei Jahre im Marketing zweier Mobility-Start-Ups tätig war. Die Basis für seine neue Tätigkeit im DSLV legte er 2017 mit seinem Bachelor-Abschluss der Soziologie und Politikwissenschaft an der Hochschule in Dresden, ehe er anschließend noch seinen Master in Europastudien und Internationale Beziehungen in Berlin, Bath und Prag ablegte. Parallel zu seinem Master-

Studiengang sammelte er erste praktische Erfahrung als Werkstudent bei der Public Affairs Agentur navos in Berlin sowie als wissenschaftliche Hilfskraft bei der Konrad-Adenauer-Stiftung. Neben der Presse und Öffentlichkeitsarbeit verantwortet er im DSLV auch die aktuellen Berichte aus dem deutschen Bundestag rund um die Verkehrspolitik.



© Regina Sablotny

Mitgliederversammlung, Azubi-Ehrung, Keynote und Podiumsdiskussion zu Herausforderungen und Lösungsansätzen des Klimawandels

SLV-Jahrestagung am 29. September

Trotz Corona-Krise und weiterhin unsicheren Perspektiven hat der Vorstand des SLV beschlossen, ein positives Zeichen zu setzen und die Planungen des Speditions- und Logistiktages Hessen/Rheinland-Pfalz 2021 voranzutreiben. Dazu haben wir die wichtigsten Eckdaten bereits festgelegt und abgestimmt: Die Tagung wird am 29. September wie bereits im Vorjahr im Dorint-Hotel Sulzbach bei Frankfurt stattfinden. Parallel zur offiziellen Mitgliederversammlung am Vormittag planen wir auch wieder einen Workshop für die (dann ehemaligen) Auszubildenden mit Prädikatsabschluss. Die Ehrung der drei jahrgangsbesten Auszubildenden erfolgt wie immer im großen Rahmen am Nachmittag.

Keynote Franz Josef Radermacher

Dort dürfen wir dann auch als ein weiteres Highlight der Tagung Prof. Dr. Dr. Radermacher – u. a. Mitglied des Club of Rome – mit einem Vortrag zu den Herausforderungen und Lösungsansätzen zum Klimawandel begrüßen (siehe auch Artikel auf Seite 6 bis 7). Im Anschluss an seinen Vortrag werden wir Vertreter aller Parteien zu einer Podiumsdiskussion zu den Thesen und Lösungsvorschlägen von Herrn Rader-



Foto: Thomas Klink (bild der wissenschaft)

Prof. Dr. Dr. Dr. hc Franz Josef Radermacher (Mitglied des Club of Rome)

macher einladen. Freuen Sie sich schon jetzt auf eine spannende und ereignisreiche Tagung und reservieren Sie sich den Termin am besten bereits jetzt in Ihrem Kalender.

Ehrung der Young Logistics

Der Qualität der Ausbildung in der Speditions- und Logistikbranche kommt bei den aktuellen Markt- und Gesellschaftsentwicklungen eine

immer höhere Bedeutung zu. Daher möchten auf der Tagung auch wieder das Engagement sowohl der Auszubildenden als auch der Ausbildungsbetriebe würdigen. Gerade in der herausfordernden Zeit der Corona-Pandemie mit Lockdown, Homeoffice, Wechselunterricht an den Berufsschulen und neuen digitalen Lernmethoden, stellen gute Ausbildungsergebnisse keine Selbstverständlichkeit dar und sollten daher umso mehr gewürdigt werden.

Hierzu laden wir alle Mitgliedsunternehmen ein, ihre besten Azubis mit der Note gut oder sehr gut für SLV-Young Logistics 2021 anzumelden. Der jahrgangsbeste Auszubildende erhält ein Stipendium der SLV-Bildungsakademie für die Weiterbildung zum *Fachwirt Güterverkehr und Logistik (IHK)* und auf den Zweit- und Drittplatzierten warten wertvolle Weiterbildungsgutscheine.

Aber auch alle anderen Azubis, die ihre Ausbildung mit gut oder sehr gut abgeschlossen haben, dürfen sich im Rahmen des diesjährigen Speditions- und Logistiktages über Ehrenurkunden, Sachpreise sowie einen spannenden Workshop in Form eines Unternehmensplanspiels unter der Leitung unseres langjährigen Coach und Führungskräfte-trainers Achim Otto, freuen. (Thorsten Hölser)



Allianz für Klima und Entwicklung

CO₂-Chance Methanolökonomie

Teile unserer Gesellschaft bewegen sich angesichts der Entwicklungen im Energie- und Klimabereich in einen Panikmodus. Die Politik verfolgt teilweise fast schon planwirtschaftliche Lösungen, wie z. B. die Durchsetzung der Elektromobilität über Regulierung, dies alles bei Vernachlässigung von Kosten-Nutzen-Überlegungen. Unserem Land droht ein erheblicher Wohlstands- und Bedeutungsverlust. Was ist stattdessen zu tun?

Eine kluge Lösung besteht in der Förderung der Methanolökonomie als Schlüssel für eine wachstumskompatible und wohlfördernde Lösung der weltweiten Energie- und Klimakrise. Sie erweitert heutige Lösungen im Bereich der erneuerbaren Energien um klimaneutrale synthetische Kraftstoffe. Diese haben ein großes Potential, wenn erhebliche Mengen von preiswertem Wüstenstrom aus dem Sonnengürtel der Erde zur Verfügung stehen, um daraus über Elektrolyse günstig grünen Wasserstoff zu erzeugen, der mit CO₂ zu Methanol verbunden wird.

Methanolökonomie

Methanol ist ähnlich gut zu handhaben wie Benzin, aber weniger giftig, und kann über weitere Prozessschritte (z. B. Methanolbenzin) alle heutigen Kraftstoff- und Heizölarten ersetzen – und ist klimaneutral. Das Speicher- und Handling-Problem im Bereich erneuerbarer Energien wird so elegant gelöst. Durch viermalige Recycling des Kohlenstoffs im Kontext einer Methanolökonomie werden die globalen CO₂-Emissionen im Energiesektor auf nur noch ca. 10 Mrd. Tonnen/Jahr (heute 34 Mrd. Tonnen/Jahr) abgesenkt, trotz erheblicher wirtschaftlicher Wachstumsprozesse. Die Investitionen könnte der fossile Sektor alleine umsetzen. Dieser Sektor behält damit seine wirtschaftliche Basis. Effizienzfragen verlieren in diesem Kontext an Bedeutung, wenn Solarstrom in Sonnenwüsten für weniger als 2 ct/kWh Endpreis bereitgestellt werden kann.

Massive Aufforstung, v. a. auf degradierten Böden in den Tropen, Humusbildung in der Landwirtschaft (auch in semiariden Gebieten) und konsequenter Regenwaldschutz können als wichtiges ergänzendes Strategieelement Böden zur Kohlenstoffsenke für die verbleibenden 10 Mrd. Tonnen CO₂/Jahr machen. Dies steigert zugleich die landwirtschaftliche



Produktivität, erlaubt mit Blick auf 2050 die Ernährung von dann etwa 10 Milliarden Menschen und schafft große Mengen von Arbeitsplätzen im Globalen Süden. Eine Welt in Wohlstand mit 10 Milliarden Menschen wird möglich. Internationale Wald- und Landwirtschaftsprojekte sind zentral für die Allianz für Entwicklung und Klima des BMZ. Man spricht in diesem Kontext auch von nature-based solutions.



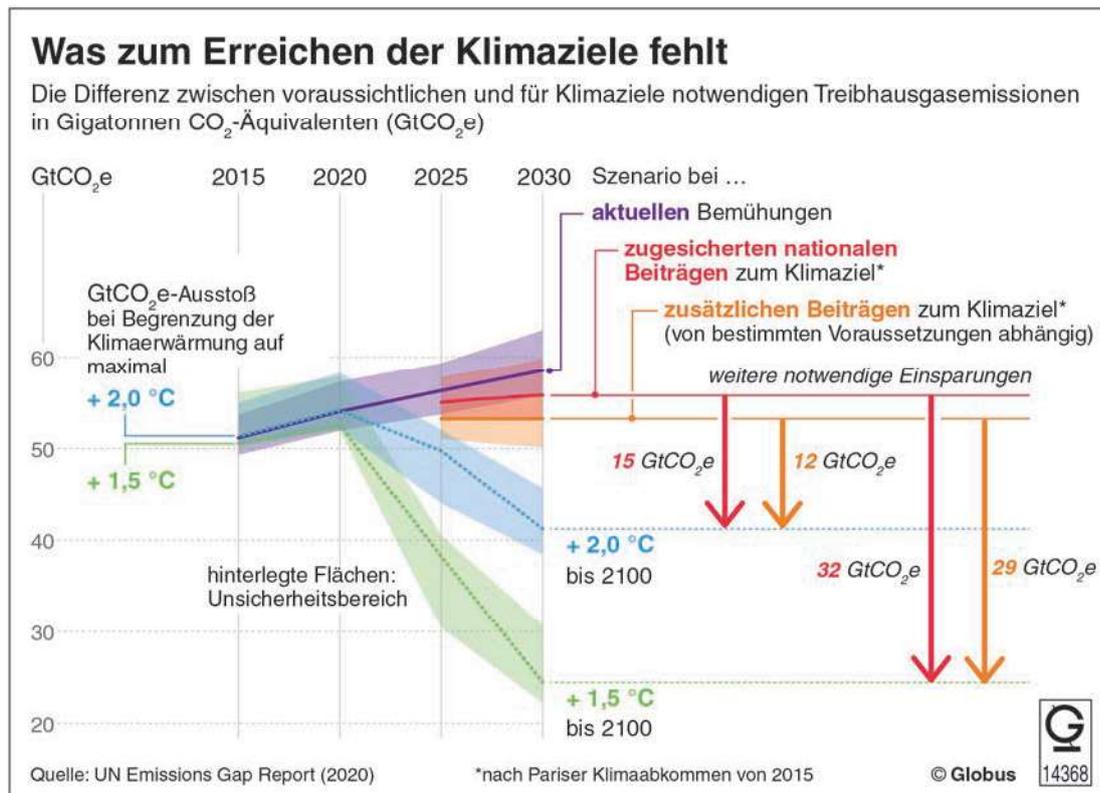
Allianz für Entwicklung und Klima

Die Allianz für Entwicklung und Klima des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und

Entwicklung (BMZ) wurde 2018 ins Leben gerufen. Im Herbst 2020 wurde sie durch das BMZ in eine Stiftung überführt¹, um so die Arbeit zum Thema zunächst für die nächsten 10 Jahre zu sichern. Die Allianz motiviert alle nicht-staatlichen Akteure, sich durch freiwillige (Mit-) Finanzierung von wirkungsvollen Projekten in Nicht-industrielländern für eine bessere Zukunft zu engagieren. Die geförderten

Projekte sollen einerseits zur weltweiten Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen, damit insbesondere auch zu einer Verlangsamung des Wachstums der Weltbevölkerung beitragen und ebenso die Weltklimabilanz positiv beeinflussen. Zugunsten der Geldgeber kommen vielfache positive Effekte bzgl. der Gestaltung der Zukunft und ggf. der Förderung des eigenen Renommées hinzu. Bei geeigneter Ausgestaltung der Aktivitäten können

¹ www.allianz-entwicklung-klima.de



sich Akteure in Richtung Klimaneutralität/Klimapositivität positionieren.

Die Allianz hat mittlerweile über 800 Unterstützer, vom großen Dax-Konzern bis zu kleineren mittelständischen Unternehmen.

Die vielen Unterstützer der Allianz spiegeln das ständig wachsende Interesse der Öffentlichkeit am Thema wider. Im Umfeld der Allianz sind noch vor dem Ausbruch der Corona-Krise etliche spektakuläre und erwähnenswerte Dinge passiert. Deutsche Unternehmen agieren dabei als Vorreiter.

So stellt sich die Robert Bosch GmbH als erstes großes produzierendes Industrieunternehmen bereits ab 2020 klimaneutral. NOVENTI Health SE will mit der Initiative „Klimaneutrale Apotheke“ bis Ende 2021 alle 19.500 Apotheken in Deutschland klimaneutral stellen. Kühne + Nagel plant als weltweit größter Logistiker im Bereich internationaler Containerschiffung die Klimaneutralität all seiner für Kunden durchgeführte Transporte bis 2030.

Alle drei Unternehmen sind Unterstützer der Allianz für Entwicklung und Klima. Das ist für die Allianz ein wichtiges Signal.

Klimaneutralität weltweit

Der Blick über den deutschen Teller zeigt: Auch international haben

sich bemerkenswerte Entwicklungen für mehr Klimaschutz in der Logik der Allianz vollzogen. Air France und British Airways haben die Kompensation aller innerfranzösischen bzw. innerbritischen Flüge ab 2020 angekündigt, EasyJet sogar für alle Flüge weltweit. Microsoft International hat angekündigt, innerhalb der nächsten 10 Jahre klimaneutral zu werden und zusätzlich bis 2050 sogar alle CO₂-Emissionen seit seiner Gründung 1975 auszugleichen. In dieses Gesamtprogramm will Microsoft auch seine Zulieferer einbinden. Ähnlich ambitionierte Programme verfolgen Apple und der Dachfensterhersteller VELUX.

Entwicklung und Klimaschutz müssen sich nicht länger widersprechen. Wie die Erfindung der Dampfmaschine das Potential der Kohle zur Wohlstandsmehrung entfaltete, wird das Sonnenpotential großer Wüsten (Desertec 2.0) der Schlüssel dafür sein, die Menschheit aus der aktuellen Energie- und Klima-Sackgasse zu holen. Dies vor allem in der Kombination von erneuerbaren Stromquellen und synthetischen klimaneutralen Kraftstoffen (z. B. in Form einer Methanol-ökonomie). Reine Stromlösungen (All electric approach) reichen dazu nicht aus, sondern führen in Richtung massiver Wohlstandsverluste. Auch solche Wohlstandsverluste verbessern un-

mittelbar die Klimabilanz, sind aber für die Mehrheit der Menschen keine tragfähige Politik.

Literaturhinweise:

Radermacher, F. J. (2018): Der Milliarden-Joker – Freiwillige Klimaneutralität und das 2°C-Ziel, Murmann Verlag

Radermacher, F. J.: Die internationale Energie- und Klimakrise überwinden – Methanolökonomie und Bodenverbesserung schließen den Kohlenstoffzyklus; abrufbar unter www.fawn-ulm.de

(Prof. Dr. Dr. Dr. h.c. Franz Josef Radermacher)

Prof. Dr. Dr. Dr. h.c. Franz Josef Radermacher, Vorstand des Forschungsinstituts für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung/n (FAW/n, Ulm), Professor (emeritiert) für Informatik, Universität Ulm, Präsident des Senats der Wirtschaft e. V., Bonn, 2000–2018 Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Mitglied des Club of Rome.

DSLV unterstützt als institutioneller Partner

Deutscher Nachhaltigkeitspreis

Am 3. Dezember 2021 wird der Deutsche Nachhaltigkeitspreis zum 14. Mal vergeben. Ab sofort können sich Unternehmen jeder Größe und aller Branchen bewerben. Ausgezeichnet werden Akteure aus der Wirtschaft, die mit innovativen Produkten und Dienstleistungen, hohen ökologischen Standards in der Produktion oder besonderem sozialen Engagement in ihrer Lieferkette wirksame Beiträge zur Transformation leisten.

Unternehmen können sich bis zum 31. Mai 2021 um den 14. Deutschen Nachhaltigkeitspreis (DNP) bewerben. Ausgezeichnet werden Unternehmen für ihre Beiträge in fünf Transformationsfeldern: Klima, Biodiversität, Ressourcen, Gesellschaft und Lieferkette (siehe auch Kasten zum „Lieferkettengesetz“). Die Transformationsfelder leiten sich aus der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und aus der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung ab. Die Preisverleihung findet am 3. Dezember 2021 in Düsseldorf statt.

Gesucht werden Akteure aus der Wirtschaft (vom Konzern bis zu Klein- und mittelständischen Unternehmen und Kleinstbetrieb), die mit innovativen Produkten und Dienstleistungen, hohen ökologischen Standards in der Produktion oder besonderem sozialen Engagement in ihrer Wertschöpfungskette wirksame Beiträge zur Transformation leisten. Teilnahmeberechtigt sind auch die Unternehmen der Speditions-, Transport- und Logistikbranche.

Die Auszeichnung ist eine Initiative der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis e. V. in Zusammenarbeit



mit der Bundesregierung, dem Rat für Nachhaltige Entwicklung, kommunalen Spitzenverbänden, Wirtschaftsvereinigungen, Forschungseinrichtungen und zivilgesellschaftlichen Organisationen. Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik unterstützt als institutioneller Partner den DNP.

Mit dem Siegel des Deutschen Nachhaltigkeitspreis haben die Nominierten, Finalisten und Sieger die

Möglichkeit, ihre Spitzenposition im Feld der Nachhaltigkeit zu dokumentieren. Zudem werden die Unternehmen intensiv in die Berichterstattung der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis einbezogen.

Weitere Informationen zum Wettbewerb können unter <https://www.nachhaltigkeitspreis.de/unternehmen/> eingesehen werden.

(Thorsten Hölser)

Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) haben sich auf ein Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Sorgfaltspflichtengesetz) verständigt. Demnach sollen in Deutschland ansässige Unternehmen (ab 2023 für Unternehmen mit mehr als 3.000 Beschäftigten und ab 2024 für Unternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten) abgestuft nach ihren Einflussmöglichkeiten verpflichtet werden, ihrer Verantwortung in der Lieferkette in Bezug auf die Achtung international anerkannter Menschenrechte besser nachzukommen. Mit

dem Gesetz werden gleichzeitig auch Wettbewerbsnachteile für Unternehmen abgebaut, die schon heute freiwillig in ein nachhaltiges Lieferkettenmanagement investieren.

Das Sorgfaltspflichtengesetz definiert Anforderungen an ein verantwortliches Management globaler Lieferketten. Konkret müssen Unternehmen ein angemessenes Risikomanagement einführen und wirksam umsetzen. Etwaige Risikobereiche (hierzu zählen z.B. Zwangsarbeit, Kinderarbeit, Diskriminierung, Missachtung von Arbeitsschutzmaßnahmen, angemessener Lohn und Umweltschädigungen) im eigenen Geschäftsbereich und innerhalb der Lieferketten müssen ermittelt

und analysiert werden, damit entsprechende Maßnahmen ergriffen werden können, um Verletzungen einer geschützten Rechtsposition vorzubeugen.

Die vom Anwendungsbereich des Gesetzes betroffenen Unternehmen müssen einmal jährlich einen öffentlichen Bericht über tatsächlich und potenziell nachteilige Auswirkungen ihres unternehmerischen Handelns auf die Menschenrechte vorlegen. Eine im ursprünglichen Gesetzentwurf vorgesehene zivilrechtliche Haftung ist im aktuellen Entwurf nicht mehr vorgesehen. Stattdessen sollen Verstöße gegen die Sorgfaltspflichten mit erheblichen Bußgeldern sanktioniert werden.

Kreditorenmanagement in der Logistik – mehr als nur Liquiditätssicherung

Wie aus Auftraggeber und Auftragnehmer Partner werden, können ...

You never walk alone! Gerade in der (Transport-) Logistik gilt: Erfolgreich ist nur der, der starke, zuverlässige und integere Partner hat. Partnermanagement im Vertrieb ist seit Jahren etabliert und bei vielen Unternehmen ein fester Bestandteil. Partnermanagement in Richtung der Lieferanten ist faktisch kaum vorhanden und oftmals unter dem Deckmantel des Kreditorenmanagement falsch verstanden und umgesetzt. Doch gerade in diesem Bereich ist enormes Potenzial zur Optimierung eigener Prozesse und Stärkung des Partners vorhanden.

Jeder Kaufmann weiß, dass die finanzielle Lage eines Unternehmens von existenzieller Bedeutung für das Selbige ist, und die Sicherstellung der Liquidität eine der obersten Aufgaben der Unternehmensführung darstellt. Anders als im Tagesgeschäft der operativen Logistik, haben Improvisation, Reaktion und Kreativität beim Steuern der Unternehmensliquidität genau so wenig verloren, wie ein Finanzcontroller auf einem Gabelstapler.

Wer denkt, dass Liquiditätsmanagement nur etwas für Konzerne ist, hat weit gefehlt. Denn auch mittelständische Unternehmen müssen ihre Einnahmen und Ausgaben kennen, um ihre Liquidität zu sichern. Dafür verwenden die Unternehmen oft die unterschiedlichsten Tools und Strategien, ein oft unbeachteter Bereich ist dabei derjenige der Kreditoren. Eine mögliche Erklärung hierfür könnte in der Tatsache liegen, dass der klassische und stark veraltete Ansatz des Kreditorenmanagements darin besteht, sein eigenes Zahlungsziel gegenüber seinen Lieferanten möglichst lang zu halten und den Zahlungseingang seiner Auftraggeber möglichst kurz. Die Praxis zeigt allerdings, dass genau der umgekehrte Fall sehr viel häufiger vorkommt.

Dabei bietet sich die Logistik für ein optimiertes, zeitgemäßes und dynamisches Kreditorenmanagement an. Denn im Gegensatz zu den verbreiteten Single Sourcing Konzepten im Lieferantenmanagement kommen in der Logistik Cherry Picking und oder Multi Sourcing Konzepte zur Anwendung. Somit kommen davon unabhängig, ob die Logistikabteilung eines Versenders mit diversen logistischen Dienstleistern zu tun hat oder der Spediteur eine unterschiedliche Anzahl an Subunternehmern ein-



setzt, oftmals mehrere „verwandte“ Lieferanten in der (Transport-) Logistik zum Einsatz.

Kreditorenmanagement ist Partnermanagement

Innovative Konzepte für das Kreditorenmanagement stellen dabei nicht nur die eigenen Bedürfnisse wie bspw. Liquiditätssicherung und Prozessverbesserung in den Mittelpunkt, sondern zielen auch auf die Bedürfnisse des Auftragnehmers ab, welche häufig den eigenen Zielen entgegen stehen.

Prozessverbesserungen können in dieser Betrachtungsweise z.B. die „Gleichschaltung“ der Partner auf möglichst lange Zahlungsziele, vereinheitlichte Abrechnungsintervalle und gleiche Abrechnungs- und Zahlungszyklen sein. Die Bedürfnisse der Auftragnehmer, beispielsweise des Transportunternehmers, sind häufig eine einfache Abrechnung und die schnelle Bezahlung der erbrachten Dienstleistung. Dies steht im auffälligen Gegensatz zum Ziel des Auftraggebers, möglichst lange Zahlungsziele bei seinen Lieferanten zu erwirken und Kosten verursachungsgerecht zu berechnen.

Eine Lösung, die es schafft, allen beteiligten Akteuren gerecht zu werden, trägt nicht nur maßgeblich zur Liquiditätssicherung bei, sondern generiert im Sinne des Partnermanagements weitere Vorteile, welche sich direkt und positiv auf die Kosten auswirken.

Interessant für Logistiker ist daher vor allem eine Lösung, die aus der Kombination von Zentralabrech-

nung (ZAL®) und Factoring besteht, wie z.B. JITpay™. Hierbei ermöglichen wir die schnelle Bezahlung von Transportunternehmern (Auftragnehmern) und digitalisieren die Abrechnungsprozesse: Aufträge an die Transportunternehmer lassen sich aus dem TMS an das JITpay™ System automatisiert übertragen oder direkt im JITpay™-Portal erfassen. Nach erbrachter Leistung des Auftragnehmers erstellt JITpay™ automatisiert die Abrechnung in Form einer Gutschrift an den Transportunternehmer. Die Gutschrift wird innerhalb von 24 Stunden vollständig von JITpay™ bezahlt. Für die Abrechnung werden Auftragsdaten und die tatsächlichen Leistungsdaten (digitaler Ablieferbeleg) berücksichtigt. Am Ende einer definierten Leistungsperiode wird eine (Sammel-) Abrechnung an den Auftraggeber (z.B. Spedition oder Versender) erstellt. Dieser bezahlt nach dem vereinbarten Zahlungsziel direkt an JITpay™ und kann dabei auf Wunsch zusätzlich sein Zahlungsziel flexibel und individuell anpassen.

(Phillip Kuhn, JITpay™ GmbH)

Ansprechpartner:

Phillip Kuhn
Head of Business Development
E-Mail: pk@JITpay.eu
Telefon: +49 531 288 752 – 112

Leutrium Buja
Key Account Manager
E-Mail: lb@JITpay.eu
Telefon: +49 160 98 144 075

Infrastruktur sichern, Systemstärken aller Verkehrsträger nutzen, fairer Wettbewerb

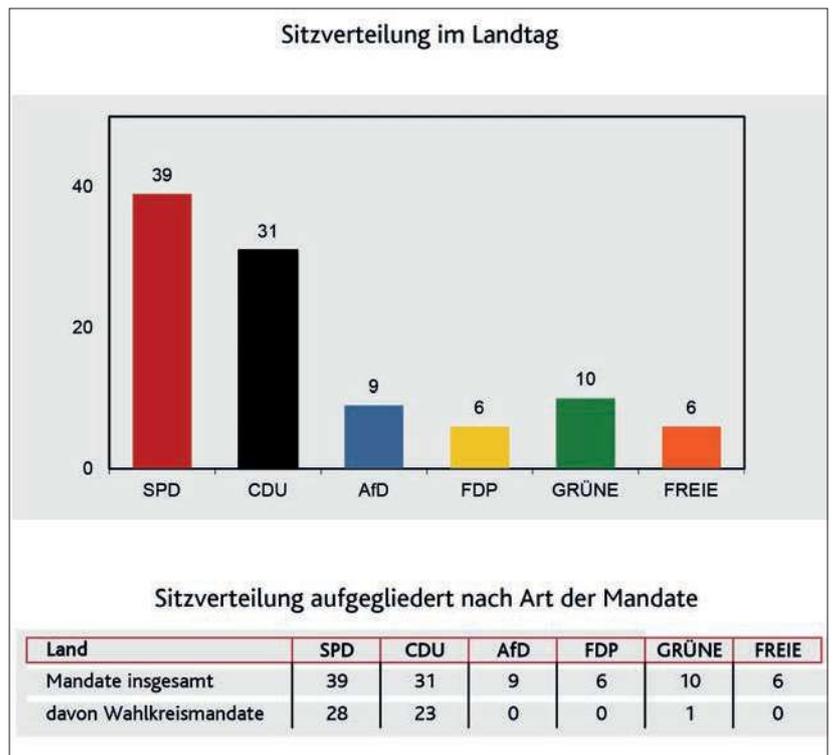
Erwartungen der Logistikbranche an die neue Landesregierung in Rheinland-Pfalz

Bei der Wahl am 14. März konnte Ministerpräsidentin Malu Dreyer (SPD) erneut den Wahlsieg einfahren. Neu im Parlament vertreten sind die Freien Wähler, während die Linkspartei erneut an der Fünf-Prozent-Hürde scheiterte. Die „Ampel-Koalition“ aus SPD, Grünen und FDP hätte nach dem offiziellen Endergebnis weiterhin eine Mehrheit von fünf Sitzen. Möglich wäre auch eine Große Koalition von SPD und CDU. SPD, Grüne und FDP einigten sich jedoch darauf, in Koalitionsverhandlungen einzutreten, so dass die „Ampel-Koalition“ fortgesetzt werden könnte. Die SPD plant, über den Koalitionsvertrag auf dem Parteitag am 2. Mai abzustimmen. Die Grünen in Rheinland-Pfalz wollen eine entsprechende Abstimmung am 15. Mai abhalten. Auch die FDP will ihren Parteitag über den Koalitionsvertrag abstimmen lassen. Wenn sich am 18. Mai der neue Landtag konstituiert, könnte Malu Dreyer wiedergewählt werden. Der Vorstand des SLV hat den Parteispitzen im Vorfeld der Koalitionsverhandlungen den folgenden Erwartungskatalog an die neue Landesregierung überreicht.

Effiziente Straßeninfrastruktur

Der Güterverkehr in Deutschland wird bis 2030 um 18 Prozent im Aufkommen und 38 Prozent in der Transportleistung ansteigen (Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI). Angesichts dieser Prognosen sowie weiterhin fehlender Kapazitäten der Schiene, als auch durch den Trend von Wirtschaft und Konsumenten zu immer kleinteiligeren Sendungen (Stichwort: eCommerce) wird auch weiterhin der größte Anteil des Güterverkehrs von der Straße zu stemmen sein. Daher müssen die Investitionen für die Straßeninfrastruktur weiter gesteigert werden, um Engpässe zu beseitigen. Dazu gehört auch die Ressourcen im Bereich der Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekte auszubauen und eine besser abgestimmte länderübergreifende Koordination zu realisieren. Als Beispiel sei hier die Schiersteiner Brücke dargestellt, deren Sanierung auf hessischer Seite kurz vor dem erfolgreichen Abschluss steht. In Kürze wird eine planmäßig 3-spurig ausgebaute Brücke aus Hessen in einem Nadelöhr auf rheinland-pfälzischer Seite enden.

Die Fokussierung der letzten Jahre auf den Erhalt der Infrastruktur war richtig, aber für die Zukunft erhoffen wir uns von der neuen Landesregierung wieder mehr Mittel für den Aus- und Neubau von Straßen, um die Funktionsfähigkeit der Verkehrswege in Rheinland-Pfalz vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums zu erhalten. Ein Fokus sollte dabei auf den Rheinbrücken liegen.



© Landeshauptwahlleiter Rheinland-Pfalz

Lkw-Parkplätze und Sicherheitskonzepte

Nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (2020) fehlen fast 2.000 Lkw-Parkplätze an rheinland-pfälzischen Autobahnen, was es den Fahrern erschwert die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Obwohl fehlende Parkplätze auch ein erhebliches Verkehrssicherheitsrisiko darstellen, wurden 2017 bis 2018 nur 10 neue Stellplätze an Rastanlagen geschaffen

(Bundesregierung 17/11381). Neben konventionellen Baumaßnahmen, gilt es zukünftig vermehrt, auch neue Projekte umzusetzen:

- Telematisch gesteuertes Kolonnen- und Kompaktparken
- Einsatz von Parkleitsystemen zur Reduzierung von Parksuchverkehr
- Optimierung des vorhandenen Parkraumes durch temporäre Freigaben von Pkw-Parkplätzen

■ Neue Parkraummodelle in der Nähe von Autobahnen

Des Weiteren verfügen die wenigsten Lkw-Parkplätze über notwendige Sicherheitsvorkehrungen. Der wachsende Schaden durch Frachtkriminalität und Ladungsdiebstahl belegt die bestehenden Defizite. Dieser beläuft sich nach der Berechnung der Arbeitsgemeinschaft „Diebstahlprävention im Güterverkehr“ aus dem Jahr 2016 auf ca. 1,3 Mrd. Euro direkte Kosten und ca. 2,2 Mrd. Euro Folgekosten. Eine Studie des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) belegt zudem die hohe Dunkelziffer und weist ebenfalls auf den hohen volkswirtschaftlichen Schaden durch Ladungsdiebstahl hin.

Daher erwarten wir von der Landespolitik einen massiven Ausbau der Lkw-Stellplätze und strategische Lösungen, um zukünftig nicht mehr dem Fehlbedarf nur hinterherzubauen. Sicherheit ist nicht nur im Privatbereich Aufgabe des Staates, sodass wir einen stärkeren Fokus auch auf Berufskraftfahrer fordern. Als konkrete Maßnahme sollte das rheinland-pfälzische LKA intensiv mit der Projektgruppe Cargo-Crime zusammenarbeiten.

Einsatz von Lang-LKW fördern

Lang-Lkw bieten ein infrastrukturelles und ökologisches Einsparpotential und können dazu beitragen, einen Teil des Verkehrswachstums aufzufangen. Sie sind aufgrund der Vielzahl zusätzlich vorgeschriebener Sicherheitstechniken sicherer und zudem auch straßenschonender als herkömmliche Lkw, denn das gleiche Gewicht ist auf mehr Achsen verteilt. Das Potenzial des Lang-Lkw wird jedoch insbesondere im Bereich der Systemverkehre stark eingeschränkt durch das Beförderungsverbot kennzeichnungspflichtiger gefährlicher Güter, was aufgrund der erhöhte Sicherheitstechniken bei Lang-Lkw nicht nachvollziehbar ist. Dennoch wird der Anteil der Lang-Lkw nach Expertenschätzungen langfristig vermutlich nur ca. 1 % der gesamten Fahrzeugflotten ausmachen. Dies stellt entgegen immer wieder vorgetragener Vorwürfe seitens der Bahnbefürworter schon in seiner Gesamtdimension kein Gefahrenpotential für die Schiene dar, zumal konkurrierende Streckenabschnitte im konkreten Bedarfsfall gezielt bewertet und ausgenommen werden können. Daher wird die Schiene auch zukünftig nicht durch eine ideologisch geprägte Stigmatisierung des Lang-Lkw



© Landtag Rheinland-Pfalz

gestärkt werden können, sondern nur über ein eigenes leistungsfähiges Angebot. Die Bearbeitung der Anträge für neue Streckenabschnitte dauert viel zu lang, wenn Unternehmen insgesamt ein Jahr und länger auf eine Streckenfreigabe warten müssen.

Wir fordern deshalb von der rheinland-pfälzischen Politik eine ideologiefreie Unterstützung des Lang-Lkw. Dazu gehört eine Beschleunigung des Antragsverfahrens für Streckenfreigaben und die Neubewertung des Beförderungsverbot kennzeichnungspflichtiger gefährlicher Güter.

Genehmigungsverfahren bei Großraum- und Schwertransporten beschleunigen

Auch die Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte sind weiterhin zu aufwändig und die Bearbeitungszeiten für Anträge zu lang. Es mangelt an einem grundsätzlich bundesweit abgestimmten Streckennetz für den Großraum- und Schwerlastverkehr sowie in der Landesverwaltung an ausreichendem Personal zur Bearbeitung der Anträge.

Wir erwarten, dass die neue Landesregierung weitere bürokratische Hürden reduziert und die Zusammenarbeit mit den anderen Ländern intensiviert sowie zusätzliches qualifiziertes Personal in den zuständigen Behörden einstellt. Die bisher eingeleiteten Maßnahmen sind vielversprechend, müssen aber fortgeführt werden.

Faire Rahmenbedingungen schaffen und Kontrollen erhöhen

Europa entwickelt sich mit seinen nationalen Regeln u. a. zum Entsenderecht mehr und mehr zu einem Flickenteppich. Mit diesen nationalen

Alleingängen entfernen wir uns von dem Grundgedanken Europas. Zudem rollt eine neue Welle an Bürokratie auf die Unternehmen zu. Gleichzeitig behindert dieser Bürokratismus die wirtschaftliche Entwicklung und führt zu Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehrsbereich.

Statt Ressourcen in bürokratischen Maßnahmen zu binden, erwarten wir von der rheinland-pfälzischen Politik für alle gesetzlichen Regelungen und Rahmenbedingungen (z. B. Mindestlohn, Lenk-Ruhezeiten, Kabotage) die notwendigen Kontrollmaßnahmen für Sicherheit und fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

Fachkräftemangel Berufskraftfahrer

Durch den sich zuspitzende Mangel an qualifizierten Lkw-Fahrern drohen schwerwiegende Auswirkungen auf die Volkswirtschaft. In den kommenden Jahren verliert die Transportbranche in Deutschland jährlich bis zu 40.000 Berufskraftfahrer und das mit steigender Tendenz. Nach einer aktuellen IRU-Umfrage erwarten die europäischen Transportunternehmen 2021 einen Fahrermangel von ca. 10%. Neben den Hausaufgaben für die Unternehmen selbst, ist ebenso die rheinland-pfälzische Politik gefordert, wie auch die BMVi-Studie „Fahrermangel im deutschen Straßengüterverkehr – Strukturelle Treiber und verkehrspolitischer Handlungsbedarf“ unterstreicht.

Auf Autobahnen sind Parkplätze knapp sowie teilweise schlecht ausgestattet und unsicher (s.o.). Zudem verschärft das gesetzliche Verbot zur Übernachtung in der Fahrerkabine während der Ruhezeit das Problem punktuell, anstatt hier Abhilfe für

das Fahrpersonal zu leisten. Denn die Übernachtungsalternativen außerhalb des Fahrzeugs sind oftmals – wenn überhaupt verfügbar – noch schlechter. Undifferenzierte Aussagen in den Medien zum fahrerlosen Transport, dass zukünftig weniger Fahrer notwendig seien, führen bereits heute dazu, dass junge Menschen in diesem Beruf keine Perspektiven für die Zukunft sehen. Fest steht, auch nach Meinung vieler Experten, dass es in der mittelfristigen Zukunft noch keine Lkw ohne Fahrer geben wird.

Wir erhoffen uns von der neuen Landesregierung eine politisch stärkere Unterstützung für das Berufsbild des Kraftfahrers (z.B. Imagekampagnen, arbeitsmarktpolitische Strategien), ansonsten werden sich bestehende Versorgungsengpässe noch verschärfen und die gesamte rheinland-pfälzische Wirtschaft beeinflussen.

Anpassung des § 30 StVO Feiertagsfahrverbot für Lkw

Unausgewogene Fahrverbote gehen oftmals zulasten des Fahrpersonals, verzerren den innerdeutschen Wettbewerb, erfordern einen erheblichen Mehraufwand in der Speditionsbranche und führen zu Einschränkungen in den Transportlaufzeiten für die Industrie. Regionale Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen benachteiligen Unternehmen aus diesen und angrenzenden Bundesländern und erschweren zugleich die Disposition von Fahrern und Fahrzeugen. Gleiches gilt auch für die Fahrverbote an bundeseinheitlichen Feiertagen, die dazu führen, dass in Systemverkehren Rundläufe nicht abgeschlossen werden können. Neben Kostenauswirkungen und Sicherheitsfragen zur Ladung, die außerhalb des Betriebs-

geländes verbleiben muss (s.o. Sicherheitsrisiken auf Parkplätze), müssen Fahrer oftmals die Feiertage auf Rastplätzen verbringen und nicht zu Hause bei ihren Familien. Eine Beschränkung des Fahrverbotes auf die Zeit von 7 bis 20 Uhr an den bundeseinheitlichen Feiertagen würde viele der beschriebenen Probleme bereits lösen, ohne die verkehrliche Zielsetzung des §30 StVO zu beeinflussen.

In diesem Kontext, und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer, erwarten wir von der neuen Landesregierung, sich im Bundesrat dafür einzusetzen, die regionalen Fahrverbote an bundeseinheitlichen Feiertagen aufzuheben und bei den bundeseinheitlichen Feiertagen, die an Werktagen angrenzen, analog der Ferienreiseverordnung ein geändertes Zeitfenster von 7 bis 20 Uhr einzuführen.

Innerstädtischer Lieferverkehr

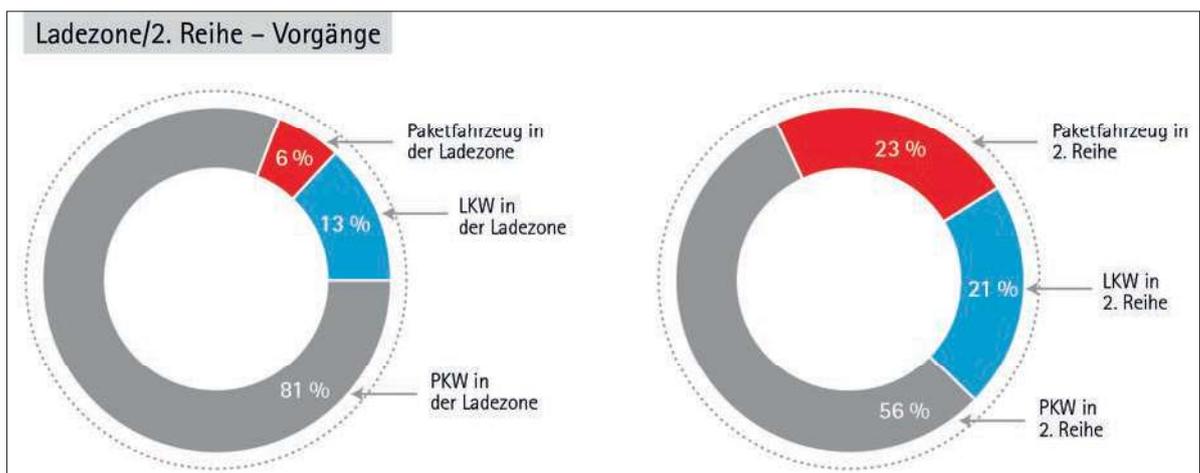
Wirtschaftsverkehr ist ein essentieller Teil des innerstädtischen Verkehrs und sowohl für die Wohnbevölkerung als auch die Wirtschaftsunternehmen in der Stadt existentiell. Pauschale Fahrverbote sind daher keine Lösung für Städte hinsichtlich wachsender Umweltauforderungen, sondern gefährden deren Versorgungssicherheit. Hier gilt es, übergreifende Lösungen und Erfahrungen zu sammeln, um alternativ zu Fahrverboten verkehrslenkende und -optimierende Maßnahmen zu implementieren. Die Effizienz des Wirtschaftsverkehrs und damit auch seine Umweltauswirkungen hängen wesentlich von der ausreichenden Verfügbarkeit von Flächen für Be- und Entladevorgänge ab. Die bisher dafür ausgewiesenen Ladezonen werden oftmals zugeparkt (Quelle: Ladezo-

nen im Blickpunkt, 2018) und sind damit nutzlos. Hier sollte ein neues Verkehrszeichen in der StVO eingeführt werden und die Kontrollen erhöht werden. Solange keine Haltealternativen für den Lieferverkehr eingerichtet werden, dürfen keine Bußgelder verhängt werden. Ladezonen könnten zudem über ein dynamisches Parkraummanagement abhängig von der aktuellen Verkehrsnachfrage situationsgerecht zur Verfügung gestellt werden.

Wir erhoffen uns daher, dass die neue Landesregierung die Kommunen bei der Bewältigung der Aufgaben zum innerstädtischen Lieferverkehr intensiver unterstützt. Des Weiteren fordern wir, dass ausreichende Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr eingerichtet und explizit gekennzeichnet werden. Solange diese oder andere Haltealternativen nicht existieren, muss die StVO angepasst und es dürfen keine Bußgelder verhängt werden.

Schienengüterverkehr stärken und ausbauen

Das Ziel, mehr Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern, um die Straße zu entlasten, wird vor dem Hintergrund des zukünftigen Verkehrsmengenwachstum von der verkehrsträgerneutralen Speditionsbranche grundsätzlich begrüßt und aktiv unterstützt (siehe „DSLIV-Positionspapier Schienengüterverkehr“). Die Schiene muss jedoch die Herausforderung des Wettbewerbs annehmen und an den eigenen systemischen Schwächen arbeiten. Fairen Wettbewerb und sich daraus ergebende Systemvorteile wird es jedoch erst geben, wenn die Politik die Trennung von Netz und Betrieb vornimmt. Zudem sind wie auf der Straße auch auf der Schiene über



Quelle: KE-CONSULT, Ladezonenbeobachtung Köln/Leverkusen, 2017

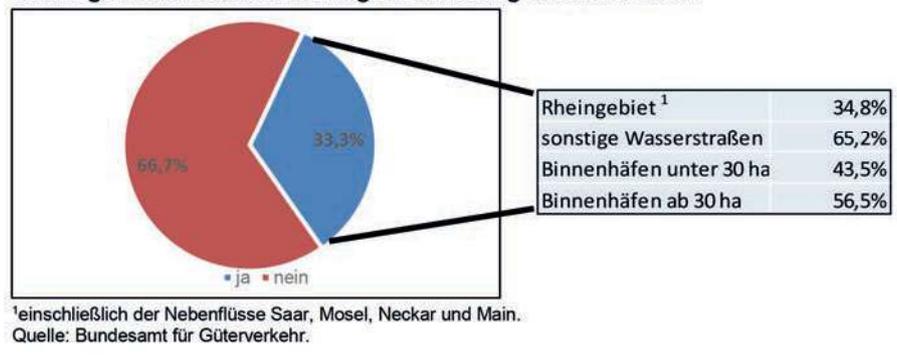
Jahrzehnte Investitionen vernachlässigt (Anbindung an den Gotthardtunnel und das „Rastatt-Desaster“) sowie Entwicklungen (technische Optimierungen) versäumt worden, wodurch der Verkehrsträger Schiene heute in vielen Bereichen nur bedingt leistungs- und wettbewerbsfähig ist.

Vor dem Hintergrund des politischen Slogans „Güter gehören auf die Schiene“ erwarten wir von der neuen Landesregierung konkrete Maßnahmen und Investitionen zur Umsetzung dieses Ziels. Insbesondere die Planung einer Alternativtrasse für den Schienengüterverkehr zum Mittelrheintal ist aus unserer Sicht eines der wichtigsten Verkehrsprojekte der Zukunft für die rheinland-pfälzische Landespolitik.

Potenziale des ökologischen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt nutzen

Ein Verkehrsträger, der noch über ausreichend Potenziale verfügt, um Teile des Güterverkehrswachstums aufzufangen, ist die Binnenschifffahrt. Dazu darf die Binnenschifffahrt jedoch nicht wie in der Vergangenheit von dringend notwendigen Infrastrukturmaßnahmen ausgenommen werden, wodurch beispielsweise viele Schleusen heute sanierungsbedürftig sind. Um Brückenanehebungen für den dreilagigen Containerverkehr zu realisieren, sollten schon im Vorfeld der Baumaßnahmen an Wasserstraßen auch Straßenplaner stärker einbezogen werden. Allen Expertenprognosen zufolge, muss zukünftig weiterhin mit Extremwasserereignissen, vor allem vermehrten Niedrigwasserszenarien, gerechnet werden. Daher bedeutet die Rheinvertiefung eine der verkehrspolitischen Weichenstellungen für die Zukunft. Den Binnenhäfen kommt im Gesamtkontext mit ihren Hub-Funktionen und für die trimodale Vernetzung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Straße) eine entscheidende Rolle zu. Dafür sind leistungsfähige Binnenhäfen und Umschlagterminals erforderlich, die dringend erhalten und bei dem anstehenden Güterverkehrswachstum sogar ausgebaut werden müssen. Auf keinen Fall dürfen Binnenhäfen dem Trend „Wohnen am Fluss“ geopfert werden. Nach einer aktuellen Studie des BAG (Raumplanung in deutschen Binnenhäfen) sehen 1/3 alle befragten Binnenhäfen einen dringenden Handlungsbedarf zur Erweiterung ihres Areals.

Planungen für eine flächenmäßige Erweiterung des Hafensareals



Wir fordern daher von der Landespolitik, den Gewerbeflächen in den rheinland-pfälzischen Häfen eine Vorrangstellung zu geben und die bestehenden Hafeninfrastrukturen auszubauen sowie die Rheinvertiefung zwischen Mainz und St. Goar schnellstmöglich voranzutreiben.

Faire Wettbewerbsbedingungen für die Luftfracht

Unterschiedliche nationale Auslegungen des europäischen Luftsicherheitsgesetzes bedeuten für den Luftfrachtstandort Deutschland mit den restriktivsten Regeln (z.B. bei den Sonderkontrollverfahren, Zulassung von Transportunternehmen versus Transporteurserklärung) erhebliche Wettbewerbsnachteile. Der Flughafen Hahn, der mit seiner 24-Stunden Betriebserlaubnis und seinem hohen Potenzial insbesondere für Aircargo-Charterflüge eine ideale Ergänzung zum führenden europäischen Luftfrachtdrehkreuz Frankfurt darstellt, verliert hierdurch Geschäft an benachbarte ausländische Flughäfen. Diese Zusatzverkehre ins Ausland und teilweise wieder zurück sind sicherheitspolitischer, ökonomischer, und vor allem auch vor dem Hintergrund der Klimaziele, ökologischer Irrsinn.

Wir fordern daher von der neuen Landesregierung, sich auf bundespolitischer und europäischer Ebene für einheitliche Sicherheitsbedingungen einzusetzen, um faire Wettbewerbsbedingungen für deutsche Luftfrachtpeditoren im europäischen Kontext zu ermöglichen.

Umweltaufgaben und -ziele der Logistikbranche

Die Logistik bekennt sich zu ihrer Verantwortung hinsichtlich Ressourcenschonung und Verringerung güterverkehrsinduzierter Emissionen, um die in den nationalen und weltweiten Klimaplänen verankerten Klima-

schutzziele zu erreichen. Dafür sind jedoch zeitnah emissionsarme und zukunftssichere Antriebstechnologien seitens der Hersteller zu entwickeln. Dabei sollte nicht ideologiegetrieben nur auf E-Mobilität gesetzt, sondern eine technologieoffene Forschung sowohl für alternative Kraftstoffe als auch alternative Antriebe ermöglicht werden. Derzeit wird das Engagement der Spedition noch von der mangelnden flächendeckenden Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit neuer Technologien beschränkt. Elementar dabei ist der Aufbau einer flächendeckenden Betankungsinfrastruktur. Im Hinblick auf die mittel- bis langfristige Modernisierung von Fahrzeugflotten muss die Politik den Unternehmen Planungssicherheit für ihre Investitionen geben. Hierbei sind Abschreibungs- und Investitionszyklen der Wirtschaft zu berücksichtigen, um Wertverluste bestehender Assets nicht zu beschleunigen und den Unternehmen - insbesondere des Mittelstandes - dadurch nicht das Kapital für Reinvestitionen in neue Techniken zu entziehen. Zudem sollte bis zur flächendeckenden Verfügbarkeit alternativer Antriebe die Steuerdifferenzierung für gewerblich genutzten Diesel erhalten bleiben, um Wettbewerbsverzerrungen zulasten deutscher Unternehmen gegenüber der europäischen Konkurrenz zu verhindern.

Vor dem Hintergrund der für unsere Gesellschaft so wichtigen Herausforderung der Klimaziele erwarten wir von der neuen Landesregierung eine ideologiefreie Diskussion zu den Technologien und eine Strategieentwicklung zur Tank- und Ladeinfrastruktur sowie finanzielle Anreize und Unterstützung für den mit großen Investitionen und Herausforderungen verbundenen Umstieg auf alternative Antriebe.

(Thorsten Hölser)

CE-OH-ZWEI GOODBYE!

Jetzt
anrufen:
0 61 96 / 97 02-70
Oder mailen an:
energieberatung
@rkw-hessen.de

**CO₂-Steuer, Digitalisierung
und Klimaschutz kosten
Geld. Verabschieden Sie sich
von lästigen Kostentreibern
und investieren Sie jetzt mit
uns nachhaltig.**

Wir führen Sie zu den passenden Fördermitteln für Ihre betrieblichen Investitionen. Unabhängig, schnell und verständlich. Worauf warten Sie noch?

So geht es:

1. **Kostenfreie Impulsberatung**
2. **Geförderte PIUS-Beratung**
3. **BAFA, KfW oder WI-Bank:
Invest-Zuschuss ***

* Je nach Förderprogramm bis zu 40 Prozent nicht rückzahlbarer Zuschuss zu den förderfähigen Investitionskosten.

www.energieeffizienz-hessen.de

Energieeffizienz in der Intralogistik

Lassen Sie sich durch die CO₂-Steuer nicht die Bilanz verhageln

Ob Beleuchtung, Wärme- und Kälteerzeugung, Elektroantriebe oder Gebäudetechnik: Aktuelle Technologien sind immer effizienter. Angesichts von Klimawandel, Energiewende und der steigenden CO₂-Steuer ist es jetzt an der Zeit, in Energieeffizienz zu investieren.

Seit 2012 analysierten die Effizienzspezialisten der Hessischen Initiative für Energieberatung im Mittelstand (HIEM) im Rahmen ihrer kostenfreien Impulsberatungen rund 1.700 mittelständische Betriebe. In allen entdeckten sie Potenziale für Energie- und Ressourceneffizienz. Unsere Erfahrung zeigt: Jedes Unternehmen kann seine Energiekosten um zehn bis 30 Prozent senken. In einzelnen Sektoren, beispielsweise bei Beleuchtung und Elektromotoren, machte die technologische Entwicklung so große Fortschritte, dass sogar deutlich größere Einsparungen möglich sind.

Investitionen durch Kosteneinsparung refinanzieren

Eine effektive Intralogistik ist auf gute Beleuchtung und häufig auf Förderanlagen, Flurförderfahrzeuge und Regalbediensysteme angewiesen. Fast immer spielen elektrische Antriebe die Hauptrolle. Viel zu selten ist den Betreibern aber bewusst, wie viel Strom veraltete E-Motoren verbrauchen. Zwar klagen alle über steigende Stromrechnungen, an die Ursachen gehen aber die wenigsten heran. Zwei direkte Vergleiche: Ein vor zehn Jah-

ren eingebauter Elektromotor mit der Effizienzklasse IE1 braucht rund 60 Prozent mehr Strom als beispielsweise ein IE4-Motor mit Drehzahlregelung und Frequenzumrichter. Ein Austausch alter E-Motoren amortisiert sich deshalb häufig schon nach wenigen Monaten. Ähnliche Einsparvolumen bringt moderne LED-Beleuchtung mit sich. Im Vergleich zu alten T4-Leuchtstoffröhren sparen sie nicht nur über 50 Prozent der Stromkosten ein, sondern halten auch doppelt so lange, ermöglichen eine flackerfreie und punktgenaue Ausleuchtung. Ein Beispiel:

Transbest investiert mit KfW-Zuschuss in LED-Beleuchtung

Die Transbest Internationale Speditionsgesellschaft mbH mit Sitz in Offenbach investierte 2020 in LED-Beleuchtung für ihre drei Hallen. „Mir war klar, dass wir ein großes Effizienzpotenzial heben können, wenn wir auf moderne LED-Technologie umrüsten. Zudem dachte ich an die Mitarbeitenden, die einfach auch mehr Licht für ihre Arbeit brauchen“, begründet Geschäftsführer Steffen Borschein seine Motive. Durch die Modernisierung spart er künftig 79 Prozent beziehungsweise fast 33.000 Kilowattstunden (kWh) Strom pro Jahr bei der Beleuchtung. Auch die Wartungskosten für Reparaturen und Röhrenwechsel fallen durch die neue, langlebige LED-Beleuchtung mit 70.000 Stunden Lebensdauer weg, was Transbest zusätzliche Einsparungen ermöglicht. Die Gesamtinvestition von rund 55.000 Euro bezuschusst die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) mit 11.000 Euro.

Wer jetzt investiert, senkt seine CO₂-Steuer-Belastung

Angesichts der bis 2025 auf 55 Euro pro Tonne steigenden CO₂-Steuer sollten Unternehmen jetzt in ihre Energieeffizienz investieren. Eine ein-



fache Rechnung: Ein Logistikunternehmen mit einem Jahresverbrauch von zwei Millionen Kilowattstunden Strom muss 2025 rund 800 Tonnen CO₂ versteuern. Das addiert sich im Steuerbescheid auf über 44.000 Euro. Das belastet die Bilanz und mindert die ohnehin knappen Margen. Unternehmer, die jetzt investieren, profitieren zudem von staatlichen Zuschüssen. Lassen Sie sich durch die CO₂-Steuer nicht die Bilanz verhageln und nehmen Sie in Hessen die kostenfreie Impulsberatung der HIEM in Anspruch.

(Sasa Petric)



Steffen Borschein von Transbest empfiehlt die Investition in LED-Beleuchtung: „Auch wenn die Amortisation rund sieben Jahre dauern wird, sparen wir über eine Nutzungszeit von 20 Jahren hochgerechnet rund 600.000 kWh Strom.“



Sasa Petric, Projektleiter der HIEM: „Die Impulsberatung ist ein Gratisticket zum Einstieg in die energieeffiziente Intralogistik. Lesen Sie dazu auch die aktuelle Effizienz-Info-Broschüre „Logistik“ auf unserer Homepage.“

Info-Hotline Hessische Initiative für Energieberatung im Mittelstand:

0 61 96/97 02-70

energieeffizienz-hessen.de

energieberatung@rkw-hessen.de