

Logistikimpulse

Mitglieder-Magazin

Strategische Neuausrichtung der Luftfracht am Flughafen Frankfurt

Schnelle Marktdiffusion von eLkw

Tarifverhandlungen in Hessen



SLV-Impulse

- 5** SLV-Vorstand trifft Katy Walther
- 6** Der SLV trauert um Christine Haase
- 7** Speditions- und Logistiktag 2024
- 9** Neuer SLV-Partner für einen optimalen Personaleinsatz

Verkehrspolitik

- 12** Verkehrshaushalt bleibt unzureichend
- 14** Bau von Straßen und Brücken in Hessen beschleunigen

Landverkehr

- 16** BALM mahnt zur Sorgfalt
- 17** Neue Nachhaltigkeitsvorschriften für Transporte in Frankreich
- 18** Schnelle Marktdiffusion von eLkw
- 22** Runter mit den CO₂-Emissionen

Rubriken

- 4** Editorial
- 10** Nachrichten
- 36** Weiterbildung
- 38** 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: 15.06.2024

Redaktionelle Mitarbeit:

Thorsten Hölser, Markus Gust,
Marc Köhler, Malte Ottermann (SLV);
Jutta Knell, Björn Karas, Frank Huster,
Reinhard Lankes (DSLVL)

Erscheinungsweise: dreimal jährlich

Lektorat: Myriam Alfano

Titelbild: Adobe Stock

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:

- Einladung Speditions- und Logistiktag 2024
- Gutschein KRAVAG Truck Parking
- Einführungskurs Spedition



INHALT

August 2024

Luftfracht

- 24** Cybersicherheit in der Luftfracht
- 25** Strategische Neuausrichtung der Luftfracht am Flughafen Frankfurt
- 28** Drei Fragen an Dr. Pierre Dominique Prümm

Zoll

- 30** Reform der Zollunion

Recht/Personal

- 32** Unwirksame Gerichtsstandsvereinbarung
- 33** Tarifverhandlungen in Hessen
- 36** Arbeitsrecht Kompakt
- 38** Krankenstand auf Rekordniveau
- 39** Digitale Weiterbildung in der Logistik: Trends und Bedürfnisse
- 41** Weiterbildung



**Grußwort Kaweh Mansoori,
Hessischer Minister für
Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum**

**Logistikstandort Hessen:
Attraktive Standorte mit
guter Arbeit und klima-
schonenden Bedingun-
gen**

Seite 4

Grußwort von Minister Kaweh Mansoori

Liebe Mitgliedsunternehmen des Speditions- und Logistikverbandes,

Logistik ist für Hessen ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor – in der Branche arbeiten in Hessen allein rund 220.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Tendenz steigend. Das sind nicht nur die Fahrerinnen und Fahrer in den Lkw, sondern auch Menschen, die in den Logistikstandorten kommissionieren, kaufmännische Tätigkeiten verrichten und auch das Personal, das nationale oder internationale Wertschöpfungsketten plant. Hessen mit seiner zentralen Lage als multimodaler Standort ist sowohl an die Straße, den Schienen- und Luftverkehr sowie die Wasserstraßen ausgezeichnet angebunden.

Dabei hat der Logistikstandort Hessen mehrere Stärken: Nordhessen ist der Deutschland-Hub – hier sind vor allem nationale Verteilzentren und die Hubs vieler Stückgutkooperationen angesiedelt. Südhessen profitiert von der Region Rhein-Main als Binnenmarkt und hat mit der Luftfracht am größten Flughafen in Kontinentaleuropa sowie der Anbindung über die Wasserstraßen eigene Alleinstellungsmerkmale.

Das Land Hessen setzt sich mit seiner Verkehrspolitik dafür ein, dass die Logistikunternehmen auf gute Standortbedingungen und Infrastruktur zurückgreifen können, und unterstützt bei den nötigen Projekten – beispielhaft seien hier der Ersatzneubau der Bergshäuser Brücke in Kassel, die ab 2028 nicht mehr befahrbar sein wird, oder die Herausforderungen durch die Salzbachtalbrücke in Wiesbaden genannt. Das Land Hessen ist allerdings bei all diesen Vorhaben von Dritten abhängig, nutzt aber die zur Verfügung stehenden Spielräume.

Das tun wir, indem wir wichtige Schienenprojekte wie die Sanierung in den Hochleistungskorridoren vorantreiben, um Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr zu bekommen. Denn im Moment gilt: für weitere Züge, egal ob Personen- oder Güterzüge, ist auf der Schiene in Hessen kein Platz. So schaffen wir Kapazitäten, Gütertransporte wieder auf die Schienen zu verlagern.



© photothek.net

Das tun wir, indem wir uns beim Bund dafür einsetzen, endlich die Fahrerinnenvertiefung auf dem Rhein umzusetzen, um in Zeiten des Klimawandels die Verlässlichkeit der Binnenschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen zu steigern.

Das tun wir, indem wir uns dafür einsetzen, dass die Fahrerinnen und Fahrer der Lkw auf unseren Straßen gute und ausreichende Parkmöglichkeiten vorfinden. Deshalb überprüft mein Haus zum Beispiel gerade, wie an der Tank- und Rastanlage Uttrichshausen an der A7 zusätzliche Parkplätze gebaut werden können. Diese sollen nicht nur die Bedürfnisse der Menschen aus dem Umfeld erfüllen, sondern auch dem Fahrpersonal helfen. Dieser Ausgleich der Interessen und der Dialog mit den unterschiedlichen Interessengruppen ist wichtiger Bestandteil hessischer Verkehrspolitik.

Und wir tun das, indem wir uns dafür einsetzen, dass der Klimaschutz in der Branche weiter vorankommt: Zwar sind Mobilität und Logistik effizienter geworden, aber in Summe liegt der Verkehr bei den CO₂-Emissionen auf dem Niveau des Jahres 1990. Jetzt zeichnet sich ab, dass batterieelektrische Lkw unter den alternativen Antrieben gute Chancen haben, sich am Markt zu etablieren. Der Bund beginnt flankierend damit, ein Schnellladernetz aufzubauen, das für eine Grundversorgung sorgen wird. Hessen wird den Bund bei diesem Vorhaben unterstützen, denn eine gute Schnellladeinfra-

struktur wird in Zukunft auch ein Garant für gute Arbeitsbedingungen in der Logistik sein: Fehlende Parkplätze, eng getaktete Aufträge und strenge Anforderungen an die Ruhezeiten lassen keinen Platz für langes Suchen von Parkplätzen oder Ladesäulen. Hessen setzt hier große Hoffnungen auf die Digitalisierung in der Branche und hat viele Aktivitäten, die Logistik und Mobilität in die Zukunft führen sollen, im House of Logistics & Mobility in Frankfurt-Gateway Gardens gebündelt.

Die Logistik braucht aber nicht nur Personal und klimafreundliche Fahrzeuge, sie ist auch eine Wachstumsbranche mit einer hohen Nachfrage nach Flächen. Hier setzt sich die Hessische Landesregierung dafür ein, dass die Logistik auch in Zukunft noch wachsen kann und Flächen findet, die als attraktive Logistikstandorte ausgebaut werden können. Unser Augenmerk liegt dabei auch auf der urbanen Logistik: Wie kann die Flut der Pakete aus dem Online-Handel möglichst verträglich für die Bewohnerinnen und Bewohner einer Stadt zugestellt werden? Auch dieser Frage wollen wir uns mit an die lokalen Gegebenheiten angepassten Lösungsvorschläge widmen.

Mit diesen Voraussetzungen wird es uns gemeinsam mit den Speditionen und den Logistikern in Hessen gelingen, dem Logistikstandort Hessen eine Zukunftsperspektive zu geben – mit guten Arbeitsbedingungen, klimaschonender Logistik und attraktiven Standorten!

Die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen zu Besuch im Containerterminal

SLV-Vorstand trifft Katy Walther

Ende Juni besuchte die neue verkehrspolitische Sprecherin der Grünen in Hessen Katy Walther gemeinsam mit ihrer Büroleiterin Corina Retzbach auf Einladung des SLV-Vorstandes das Trimodale Container Terminal der Contargo Rhein-Main GmbH im Frankfurter Osthafen. Neben Gastgeber und SLV-Vorstand Christian Eichmeier nahmen auch die weiteren Vorstände Alexander Steinberg und Holger Seehusen sowie der Vorsitzende Daniel Hensel und Geschäftsführer Thorsten Hölser an der Besichtigung und dem verkehrspolitischen Gespräch teil.

Zunächst stellte Christian Eichmeier das Terminal vor und berichtete

über die Aufgaben und Herausforderungen des trimodalen Umschlags sowie die aktuellen Probleme der Binnenschifffahrt (Niedrigwasser/Schleusensanierungen) und des Schienengüterverkehrs (Generalsanierung der Infrastruktur). Anschließend sprachen die weiteren SLV-Vorstände aktuelle Themen der Branche und verkehrspolitische Positionen an. Insbesondere die großen Herausforderungen der Antriebswende und die notwendige Planungssicherheit für Unternehmen standen dabei im Mittelpunkt.

Bei ihren Fragen zu verschiedenen Problemstellungen des Güterverkehrs und der weiteren konstruktive Dis-

kussion zeigte sich, dass man bei den grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielen nicht weit auseinander liegt. Daher soll der gute Dialog, auch wenn die Grünen derzeit nicht in Regierungsverantwortung sind, in Zukunft fortgesetzt werden. Abschließend konnte sich Frau Walther bei einer Terminalbesichtigung von der logistischen Leistungsfähigkeit der trimodalen Anlage überzeugen.

Im September führt der SLV-Vorstand seine verkehrspolitischen Gespräche fort und trifft dann den neuen verkehrspolitischen Sprecher der SPD im hessischen Landtag Maximilian Ziegler. (Thorsten Hölser)



Christian Eichmeier und Katy Walther in 40 Meter Höhe auf dem Portalkran, dessen Aufgaben und Funktionen der SLV-Vorstand an Ort und Stelle erklärte



v.l.n.r.: Holger Seehusen, Alexander Steinberg, Thorsten Hölser, Corina Retzbach, Katy Walther, Daniel Hensel, Christian Eichmeier



Betriebsbesichtigung des trimodalen Containerterminals von Contargo im Frankfurter Osthafen

Langjährige Mitarbeiterin nach langer schwerer Krankheit verstorben

Der SLV trauert um Christine Haase

Nach langer und schwerer Krankheit ist unsere langjährige Mitarbeiterin Christine Haase im Alter von 67 Jahren verstorben. Trotz der gesundheitlichen Belastung, die sie bereits in ihrem letzten Berufsjahr erlitt, unterstützte die verantwortungsvolle Norddeutsche das Team in unserer Geschäftsstelle bis zum letzten Arbeitstag.

Da der SLV in diesem Jahr viele und langen Personalausfälle zu verzeichnen hatte, war es Christine Haase ein großes Anliegen, als einzig verbliebene Mitarbeiterin die neuen Kollegen noch gut einzuarbeiten. Für diese dem Verband entgegengebrachte Loyalität und Einsatzbereitschaft können wir

aufgrund ihres Krankheitsbildes nicht dankbar genug sein.

Christine Haase stieß im Jahr 2000 zum damaligen Fachverband Spedition und Logistik Hessen e.V. und blieb bis zu ihrem Berufsende bei uns, wo sie zuletzt in unserer Bildungsakademie für die Schulungsorganisation verantwortlich war. Die gelernte Fremdsprachenkorrespondentin war nach ihrer Ausbildung für verschiedene Speditions- und Transportunternehmen in Hamburg und zuletzt nach ihrem Umzug in Kelsterbach tätig. Danach führte sie ihr Weg zum SLV, bei dem sie nicht nur aufgrund ihrer Branchenerfahrungen schnell ein wertvolles Teammitglied wurde. Dies zeigt sich auch

darin, dass sie zunächst mit einer Teilzeitstelle begann und uns zum Schluss als Vollzeitkraft verließ.

Aber neben ihrer außergewöhnlichen Arbeitsleistung, die von besonderer Eigeninitiative und Engagement sowie enormen Verantwortungsbewusstsein geprägt war, wird sie uns vor allem auch als Mensch fehlen, der immer positiv in die Zukunft sah und jederzeit ein Lächeln für seine Mitmenschen hatte. Das Mitgefühl unserer gesamten Belegschaft gilt ihrer Familie, der wir von Herzen viel Kraft in dieser schweren Zeit wünschen.

(Thorsten Hölser)



Mitgliederversammlung, Verkehrspolitik, YoungLogistics-Ehrung und KI in der Logistik

Speditions- und Logistiktag 2024

Der Speditions- und Logistiktag Hessen/Rheinland-Pfalz 2024 am 24. September im Favorite Park Hotel (Mainz) steht dieses Jahr im Zeichen der künstlichen Intelligenz und ihren Chancen und Perspektiven in der Logistikbranche. Unser diesjähriger Keynotespeaker Kai Gondlach ist weit mehr als nur ein Redner. Der renommierte Experte für Künstliche Intelligenz (KI) und Zukunftsforschung ist ein Wegweiser in die digitale Zukunft und schafft es komplexe Zukunftsszenarien verständlich und greifbar zu machen.

In der anschließenden Podiumsdiskussion gehen wir mit Praktikern aus allen Bereichen der Speditions- und Logistikszene auf die ersten Erfahrungen sowie Chancen und Risiken von KI ein. Hierzu begrüßen wir Hendrik Bender (Sovereign Speed) für die Luftfracht, Daniel Hensel aus Sicht eines Mittelständlers und Stephan Opel (NG.network) mit dem Blick auf das Netzwerk einer Stückgut-Kooperation. Die Runde vervollständigt Gunar Gburek von Timocom, der die neuen Technologie aus dem Blickwinkel eines IT-Dienstleisters für die Speditionsbranche analysiert.



Kai Gondlach (KI-Experte/Zukunftsforscher)

Aber auch in Zeiten des Hypes um die Chancen der künstlichen Intelligenz sollten wir die natürliche Intelligenz nicht aus dem Auge verlieren. Daher sind auch dieses Jahr wieder die jahrgangsbesten (Ex-)Azubis zur Ehrung und zu einem Workshop am Vormittag eingeladen, wobei das Geheimnis, wer die Top 3 in 2024 sind und damit die wertvollen Weiterbildungspreise erhält, erst im Nachmittag gelüftet wird.

Als politischer Gast war für den Nachmittag die neue (mittlerweile ehemalige) hessische Staatssekretärin Lamia Messari-Becker eingeplant. Nachdem Minister Mansoori sie kurzfristig vor Druck dieses Magazins in den unerwarteten Ruhestand versetzt hat, sind wir gespannt auf die Rückmeldung, ob wir nun doch den Minister begrüßen dürfen.

Den Vormittag eröffnet Staatssekretär Andy

Becht mit seiner Grußansprache zu den aktuellen verkehrspolitischen Themen in Rheinland-Pfalz. Bei der Vielzahl an Fragen und Herausforderungen in der Bundesverkehrspolitik, wird er sicher auch hier Themen anschnitten und auf Fragen aus dem Publikum eingehen.

Die Mitgliederversammlung am Vormittag steht im Zeichen des Jahresberichts von Vorstand und Geschäftsführung zu den Entwicklungen der Speditions- und Logistikbranche in 2023/2024. Daneben wird es auch noch zu einer Ergänzungswahl eines Vorstandmitglieds kommen sowie zur Verabschiedung eines langjährigen Vorstandes.

Die Pausen stehen den Mitgliedern und Gästen aus Politik und Wirtschaft zum Netzwerken zur Verfügung und im Foyer empfangen einige unserer Kooperationsmitglieder die Teilnehmer an ihren Ausstellungsständen.

Einladung und Anmeldeformular zum Speditions- und Logistiktag liegen diesem Magazin als Beilage bei und sind zudem unter Impulse auf www.slv-spediteure.de zu finden.



Ehrung der YoungLogistics 2023



Staatssekretär Andy Becht

DSLV Bundesverband
Spedition und Logistik

MITGLIEDERVERSAMMLUNG
11. und 12.09.2024 – Berlin

LOGISTIK TALK
NACHWUCHSPREIS
GET-TOGETHER



AKTIV ASSEKURANZ
Makler



SICHERHEIT

DIE ANKOMMT!

Vertrauen Sie auf einen der führenden Versicherungsmakler für die Logistikbranche und überzeugen Sie sich von unseren maßgeschneiderten Konzepten. **Aktiv Assekuranz Makler GmbH – Ihr Partner für Versicherungslösungen, Risiko- und Schadenmanagement.**

Mehr unter: aktiv-assekuranz.de

PART OF



LEADING BROKERS
UNITED

Neuer SLV-Partner für einen optimalen Personaleinsatz

Effiziente Prozesse von der Personal-Planung und -Beschaffung bis hin zur Projektzeiterfassung und Abrechnung erlauben einen kostenoptimierten Einsatz von internem und externem Personal.

Spediteure und Logistik-Unternehmen haben es schwer. Der permanente Wandel der Arbeitswelt, der chronische Fachkräfte- und Qualifizierungsmangel sowie stetig neue Auflagen, sind einige der großen Herausforderungen. Es gibt viele Antworten darauf, aber keine davon ist heute sinnvoll ohne Digitalisierung denkbar. Vor allem nicht, wenn es um die Themen Zeit, Kosten, Transparenz und Effizienz geht. Einer der herausforderndsten Bereiche ist die Personalsteuerung, erst recht bei Beschäftigungsmischmodellen mit eigenem und externem Personal und im üblichen Schichtbetrieb.

Fraport setzt auf compleet

So ist es nicht verwunderlich, dass zum Beispiel die Fraport AG, Deutschlands größter Flughafenbetreiber, mit Sitz in Frankfurt und Aktivitäten in 30 Ländern, im Bereich Personalsteuerung voll auf modernste Technologien setzt. Im Bereich Personalplanung und -training setzt die Fraport AG compleet für ihr Entsieungsunternehmen N*ICE Aircraft Services & Support GmbH ein. Die entwickelte Lösung habe alle Erwartungen erfüllt, bestätigt Claus Grunow, VP Corporate Strategy & Digitalisation im Business Focus (<https://businessfocusmagazine.com/2024/02/13/fraport-ag-digitalised-airport-experience>) und ergänzt, dass compleet in Zukunft auch für das Management von Zeitarbeitskräften in anderen Fraport-Töchtern eingesetzt werden könne.

Wobei unterstützt compleet genau?

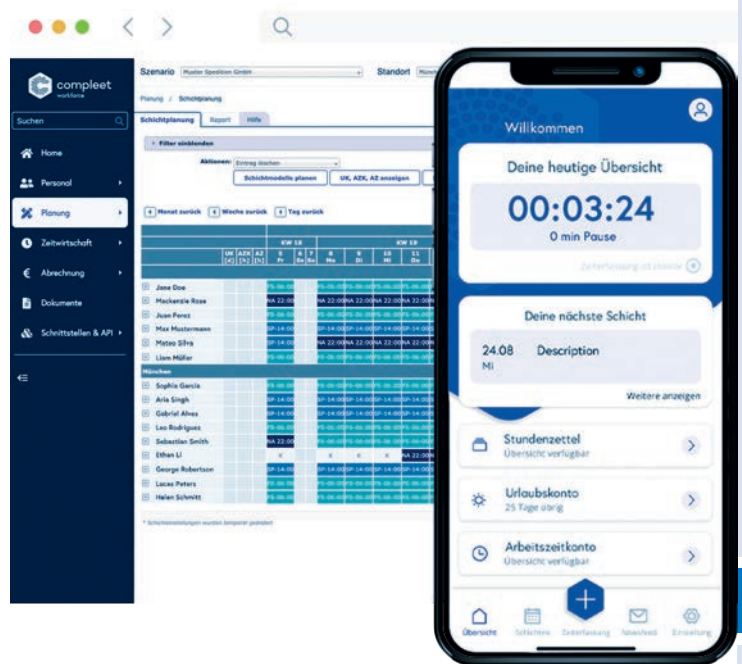
compleet ermöglicht mit einer umfassenden digitalen Wertschöpfungskette deutliche Effizienzgewinne und Kosteneinsparungen. Mitarbeitende, egal ob Vollzeitkräfte, geringfügig Beschäftigte oder Zeitarbeitnehmer werden mit compleet von der Einstellung bis zur Personalabrechnung vollständig und in Echtzeit gemanaged. Dabei wird jede Beschäftigungsart vollkommen rechtssicher abgebildet. Alle Unternehmensstrukturen wie Kostenträger, Arbeitsplätze und Qualifikationen werden

dabei berücksichtigt und sorgen für eine durchgehend hohe Prozess- und Datenqualität. Mit dieser umfassenden Transparenz können schnellere Reaktionszeiten erreicht und die Daten automatisch für Abrechnungs-zwecke berücksichtigt werden. Dadurch wird bei der Abrechnungsvorbereitung sehr viel Zeit gespart. Ein Kunde bescheinigt, dass die Arbeit von mehreren Wochen innerhalb von zwei Tagen erledigt wird – und das jeden Monat.

Bei der Kapazitätsplanung unterstützt compleet dabei, Ressourcen sorgfältig und vorausschauend zu planen und gleichzeitig flexibel zu bleiben. Die Mitarbeiter-App trägt zur Mitarbeiterzufriedenheit und damit zur Fluktuationssenkung bei, da Mitarbeiter immer vollen Zugriff auf alle für sie relevanten Daten haben. Personelle Unterdeckungen können mit compleet durch eine einzigartige Anbindung an Personallieferanten gelöst werden. Durch die Personalplanung ermittelter Bedarf kann innerhalb von Sekunden an alle Lieferanten gesendet werden. Qualifizierte Personalvorschläge stehen in kürzester Zeit zur Verfügung, der Vertragsabschluss erfolgt vollständig digital. Bei der Einhaltung aller regulatorischen Vorschriften unterstützt compleet automatisch.

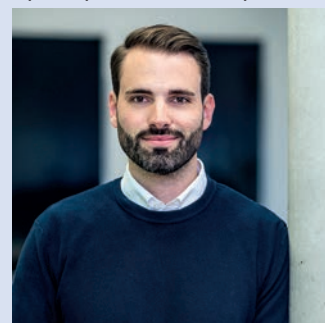
compleet Unternehmensprofil

compleet vereint Softwarelösungen für Workforce Management (internes Personal, Zeitarbeiter und Freelancer in einer Lösung), Lieferantenmanagement und Recruiting in einem Datenkreislauf. Dank der Automatisierung



wiederkehrender, operativer Aufgaben und dem Einsatz von KI, reduziert compleet manuelle Aufwände für Nutzer. compleet ist damit der Partner für eine kurze Time-to-Fill und Echtzeit-Management in der Personaldienstleistung und für Unternehmen mit Personalbedarf. compleet hat seinen Hauptsitz in München und beschäftigt 150 Mitarbeitende. 65.000 User nutzen compleet: www.compleet.com

Ansprechpartner bei compleet



Matthias Zander
Head of Sales Corporates
sales@compleet.com

Güterverkehr entwickelt sich moderat rückläufig

Mittelfristprognose 2024

Der Güterverkehr wird sich 2024 zwar positiver als im Vorjahr, aber in der langjährigen Betrachtung immer noch unterdurchschnittlich entwickeln. Nennenswert zulegen können 2024 nur der Kombinierte Verkehr und der Seeverkehr. Nach der aktuellen Mittelfristprognose des Bundesverkehrsministeriums werden im Jahr 2027 nur der Kombinierte Verkehr und die Luftfracht deutlich über dem Vorkrisenniveau von 2020 liegen.

Gesamtwirtschaftlich werden das Bruttoinlandsprodukt (BIP) und der Außenhandel im Jahr 2024 lediglich moderat wachsen, was sich auch auf die Industrieproduktion positiv auswirkt. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Bauwirtschaft nochmals schrumpfen, allerdings weniger stark als im Vorjahr. Die Rohstahlproduktion dürfte von einem Minus spürbar ins Plus drehen. Vor diesem Hintergrund wird das gesamte Transportaufkommen um 0,7 Prozent nur noch leicht sinken, während die Transportleistung (minus 0,2 Prozent) tendenziell stagniert. Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle „Mittelfristprognose Winter 2023/24“, die Intraplan Consult im Rahmen der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ für das Bundesverkehrsministerium (BMDV) erstellt. Sie gibt einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs bis 2027.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis 2027 wird für das BIP ein Anstieg um 0,8 Prozent p. a. und für den Außenhandel zumindest wieder eine sichtbare Dynamik erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist sowohl für die Baubranche als auch für die Industrieproduktion mit einer Rückkehr auf den Wachstumspfad zu rechnen. Die Rohstahlerzeugung sollte ebenfalls leicht zulegen. Lediglich der Steinkohleabsatz, dessen trendmäßiger Rückgang zwischen 2020 und 2023 unterbrochen wurde, wird ab dem Jahr 2025 wieder deutlicher sinken als im Jahr 2024.

Vor diesem Hintergrund prognostiziert Intraplan für den gesamtmodalen Güterverkehr bis 2027 wieder ein jährliches Aufkommensplus um 0,9 Prozent. Die grenzüberschreitenden Transporte werden mit prognostizierten 1,6 Prozent stärker zunehmen als der Binnenverkehr. Beim Aufkommen wird damit aber nur ein Teil des kräftigen Rückgangs in den Jahren 2022 und vor allem 2023 ausgeglichen, so dass der Stand von 2021 noch um 5,7 Prozent und das Vorkrisenniveau (2019) sogar um 7,4 Prozent verfehlt wird. Bei der Transportleistung wird das Vorkrisenniveau dagegen erreicht.

Straßengüterverkehr

Der Straßengüterverkehr wird im Jahr 2024 zumindest tendenziell von der Anhebung der Mautsätze beeinflusst. Rechnerisch erhöht das die auf den mautpflichtigen Kilometer bezogenen Gesamtkosten eines schweren Lkws um rund acht Prozent. In der Gesamtbetrachtung dürfte die Mauterhöhung in der Transportnachfrage des Lkw-Verkehrs dennoch kaum spürbar sein. Wichtiger ist die leichte



Verbesserung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren. Allerdings ist für die hier ebenfalls bedeutende Bauwirtschaft sowie für die Industrieproduktion ein nochmaliger geringer Rückgang zu erwarten. Daher erwarten die Prognostiker für den Straßengüterverkehr einen Rückgang um 0,8 Prozent beim Aufkommen und um 0,3 Prozent bei der Transportleistung.

Bis 2027 quantifiziert Intraplan das jährliche Aufkommensplus auf 1,1 Prozent. Die Transportleistung dürfte sich erkennbar stärker um 1,9 Prozent p. a. erhöhen. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2027 immer noch deutlich verfehlt (minus 6,9 Prozent), jenes der Leistung dagegen leicht übertroffen (1,3 Prozent).

Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnverkehr setzt sich im Jahr 2024 die Aufholbewegung bei den Fahrzeugtransporten fort, diese dürfte aber schwächer ausfallen als im Vorjahr. Weitere expansive Effekte erwarten die Prognostiker bei den Metallerzeugnissen infolge des Wiederanstiegs der Stahlerzeugung sowie bei den Holztransporten. Dagegen zeichnen sich spürbare Rückgänge bei den Kohletransporten ab. Zusammen mit kleineren Abnahmen bei Baustoffen und Mineralölprodukten gleicht dies die Zunahmen vollständig aus, so dass das Aufkommen im gesamten Schienengüterverkehr auf dem Vorjahresniveau stagniert. Bei der Transportleistung ergibt sich demgegenüber ein geringer Anstieg um 0,5 Prozent. Moderat höhere Zuwächse um 0,7 bzw. 1,1 Prozent erreicht der Kombinierte Verkehr.

In den Jahren 2025 bis 2027 werden sich die meisten Leitdaten spürbar positiver entwickeln, so dass für den Kombinierten Verkehr mittelfristig ein deutlich höheres jährliches Wachstum von 2,3 Prozent (Aufkommen) bzw. 2,8 Prozent p.a. erwartet wird. Er liegt damit im Jahr 2027 bereits um 7,7 Prozent bzw. 11,2 Prozent über dem Vorkrisenstand.

Weitere expansive Effekte erwarten die Prognostiker bei den Transporten von chemischen Erzeugnissen, von Holz und von Fahrzeugen. Dagegen werden die Kohlebeförderungen nach der Sondersituation der Jahre 2021 bis 2023 ab dem Jahr 2024 zunehmend wieder auf den sinkenden Trend einschwenken. Auch die Transporte von Erzen und Metallen werden voraussichtlich spürbar abnehmen. Deshalb sind für den gesamten Schienengüterverkehr bis 2027 lediglich moderate jährliche Zuwachsraten von 0,5 Prozent (Aufkommen) bzw. 1,5 Prozent (Leistung) zu erwarten. Somit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2027 um knapp sechs Prozent (Aufkommen) unterschritten, wogegen die Transportleistung um 2,7 Prozent übertroffen wird.

Nachrichten

Binnenschifffahrt

In der Binnenschifffahrt wird die anteilsstärkste Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ im Jahr 2024 von der Stahl- und Bauproduktion angetrieben. Dem steht allerdings bei Kohle ein erneuter Rückgang gegenüber, der aber weitaus niedriger ausfallen wird als im Vorjahr, das von Sonderfaktoren geprägt war. Insgesamt wird das Aufkommen daher geringfügig um 0,3 Prozent auf 170,5 Mio. t zurückgehen und die Leistung bei 41,3 Mrd. tkm stagnieren.

In den Jahren von 2025 bis 2027 ist für die Kohletransporte ein deutlich stärkerer Rückgang um acht Prozent als 2024 zu erwarten, der das Gesamtaufkommen um zwei Prozent nach unten zieht. Ein gegenläufiger Effekt entsteht in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, deren Transporte von der wieder expandierenden Baukonjunktur und der sich stabilisierenden Stahlproduktion profitieren sollten. Daraus resultiert per Saldo ein geringes Aufkommensminus um 0,3 Prozent p.a. und ein ebenso leichtes Plus der Leistung um 0,2 Prozent p.a. Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2027 um rund 18 Prozent unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme aller Güterverkehrsträger seit 2019 dar.

Luftfracht

Für die Luftfracht rechnet Interplan im Jahr 2024 mit einer geringfügigen Zunahme um 0,1 Prozent auf 4,7 Mio. t beim Aufkommen und einem gegenüber 2023 deutlich abgeschwächten Rückgang um 0,2 Prozent bei der Transportleistung. Nachdem das Luftfrachtaufkommen 2022/2023 infolge der Auswirkungen des Ukrainekrieges und der Eintrübung der Weltkonjunktur spürbar an Schwung verloren hatte, sta-

bilisierten sich die Frachtmengen zum Ende des Jahres 2023 infolge der langsamen Erholung der Weltwirtschaft.

Für die Jahre 2025 bis 2027 rechnen die Prognostiker mit einem Anstieg um 1,8 Prozent p.a. beim Aufkommen und um 1,6 Prozent p.a. bei der Transportleistung, so dass das Niveau von 2019 beim Aufkommen um 3,5 Prozent überschritten wird, bei der Transportleistung hingegen stagniert.

Seeverkehr

Im Seeverkehr zeichnen sich 2024 für keine Güterabteilung nennenswerte Rückgänge ab. Zudem wird der spürbare letztjährige Effekt der weggebrochenen Russland-Verkehre entfallen. Bei Rohöl dürften sich die gravierenden Auswirkungen der Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern auf den Seeverkehr nicht wiederholen, so dass der Umschlag 2024 entsprechend den Gesamteinfuhren verläuft. Die erwartete Belebung des deutschen Außenhandels wird sich positiv auf den Containerverkehr auswirken. Für den Gesamtumschlag prognostiziert Intraplan ein Wachstum um 1,1 Prozent.

Die Vorzeichen für die Folgejahre bis 2027 sind ähnlich ausgeprägt wie für 2024. Der Containerverkehr sollte angesichts der Belebung des Welthandels allmählich die gewohnte Dynamik zurückgewinnen. Bei den Massengütern ist allerdings mit spürbaren Bremsseffekten, insbesondere im Kohlesektor, zu rechnen. Zudem dürften die expansiven Impulse bei Rohöl und Erdgas schwächer ausfallen als 2024. Saldiert schätzt die Prognose eine Wachstumsrate des Gesamtumschlags in Höhe von 1,3 Prozent p.a. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) im Jahr 2027 immer noch um knapp 6 Prozent verfehlt. Die Mittelfristprognose Winter 2023/2024 steht zum kostenlosen Download zur Verfügung.

(Thorsten Hölser/Reinhard Lankes, DSLV)

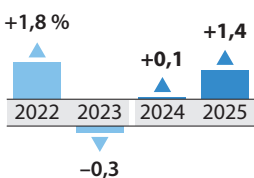
Deutschlands Wirtschaft erholt sich nur langsam

Deutschlands Wirtschaft ist angeschlagen. Die konjunkturelle Schwäche hält an und die Wachstumskräfte lassen nach. Eine Erholung erwarten die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute ab dem Frühjahr, allerdings mit geringer Dynamik.

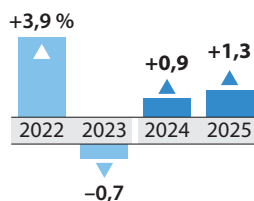
Konjunktur-Ausblick für Deutschland

Aus dem Frühjahrgutachten 2024 der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute (2024 und 2025 Prognosen)

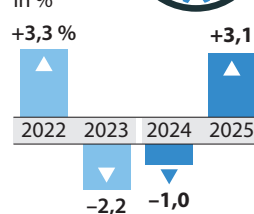
Wirtschaftswachstum in %



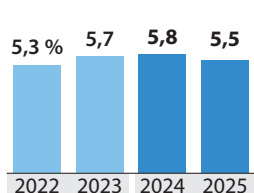
Privater Konsum in %



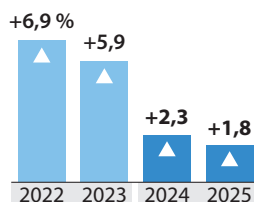
Exporte* in %



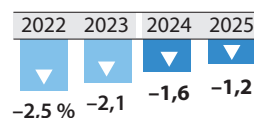
Arbeitslosenquote in %



Verbraucherpreise in %



Finanzierungssaldo des Staates in % des Bruttoinlandsprodukts



*Waren und Dienstleistungen
Stand März 2024
Quelle: Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose

016871 Globus

Verkehrspolitik

Breites Verbändebündnis richtet Apell an Bundesregierung

Verkehrshaushalt bleibt unzureichend

Der Entwurf für den Bundeshaushalt 2025 sieht zwar mit insgesamt 26 Mrd steigende Mittel für die Verkehrsinvestitionen vor, ein echter Wachstumsimpuls geht hiervon jedoch nicht aus. Zudem besteht mit den auf ein Haushaltsjahr beschränkten Finanzierungsstrukturen stets die Gefahr, dass Planungen ins Leere laufen.

Der vom Bundeskabinett verabschiedete Entwurf für den Bundeshaushalt 2025 lässt zunächst aufatmen. Für die klassischen Verkehrsinvestitionen sollen mit insgesamt knapp 26 Milliarden Euro 3,7 Milliarden Euro mehr aufgewendet werden, davon für die Straßen 9 Milliarden Euro, d. h. 590 Millionen Euro mehr als im laufenden Jahr. Auch für Wasserwege sollen geringfügig mehr Mittel zur Verfügung stehen, lediglich die Schiene soll bei ihrer bislang gigantischen Finanzzusage wieder leichte Abstriche machen.

Ein echter Wachstumsimpuls für die Wirtschaft, die auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen ist, geht hiervon dennoch nicht aus. Denn der Verkehrsetat wird aufgrund der erheblichen Kostensteigerungen der vergangenen Jahre real sogar entwertet. Die Personal-, Rohstoff- und Energiekostensteigerungen überkompensieren den nominellen Etatanstieg und lassen faktisch weniger Spielraum für Investitionen als die Jahre zuvor.

In einem Appell an die Bundesregierung hatten zuvor der DSLV im Verbund mit weiteren Wirtschafts- und Verkehrsverbänden Unverständnis und Sorgen im Hinblick auf die geplanten Kürzungen im Verkehrsetat des Bundeshaushalts 2025 geäußert. Der Haushaltsentwurf steht leider weiterhin im drastischen Widerspruch zur verkehrlichen Realität: Zahlreiche Verkehrswege, Brücken und Schleusen sind in einem kritischen Zustand. Punktuell sind Netzlücken zu groß und müssen dringend geschlossen werden. Auch der Digitalisierungsbedarf bei den Verkehrsträgern ist immens.

Ein weiteres Problem: mit den bestehenden, auf ein Haushaltsjahr be-



schränkten Finanzierungsstrukturen besteht stets die Gefahr, dass Planungen ins Leere laufen. Österreich und die Schweiz sind demgegenüber seit Jahren mit Fondslösungen, die eine Überjährigkeit einmal beschlossener Finanzrahmen sicherstellen, erfolgreich.

Die Einnahmeseite schwächelt ebenfalls konjunkturbedingt und so wird die bundeseigene Toll Collect GmbH etwa eine Milliarde Euro weniger Einnahmen aus der Lkw-Maut in diesem Jahr voraussichtlich an den Bund abführen können. Was auch noch fehlt, sind belastbare Zahlen für den Klima- und Transformationsfonds (KTF) als verfassungsfestes Sondervermögen des Bundes. Hieraus müssen sich dringend Mittel für die Förderung zur ökologischen Transformation der Logistik-

branche im Rahmen einer Kraftstoff- und Antriebsstrategie speisen.

Offen ist auch, wie die geplanten Darlehen des Bundes an ihre eigenen Gesellschaften, die Deutsche Bahn AG und die Autobahn GmbH zur Überwindung der bestehenden Finanzierungslücken, ausgestaltet werden sollen. Insbesondere für die Autobahn GmbH bleibt zweifelhaft, wie sie ihre Schulden jemals tilgen könnte, sollten ihr die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht direkt zugewiesen werden. Dann wäre der Finanzierungskreislauf Straße wieder geschlossen – also exakt der Finanzierungsweg, den die Ampel gemäß Koalitionsvertrag ausdrücklich nicht beschreiten wollte. Insofern dürften Ideen für eine Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH eher nicht Realität werden.

Planung der Bundesregierung im Verkehrshaushalt:

- Die Mittel für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der **Bundesfernstraßen** sollen um 590 Millionen Euro auf 9 Milliarden Euro steigen. Dagegen sollen die Mittel für den Ausbau von Lkw-Stellplätzen durch private Unternehmen um etwa ein Drittel auf 30 Millionen Euro gekürzt werden. Der Etat der Autobahn GmbH für Betrieb, Planung, Verwaltung soll trotz deutlicher Inflation gegenüber den Vorjahren der Höhe nach erhalten bleiben. Die dringend notwendige langfristige Absicherung der Erhaltung des Bestandsnetzes durch eine Finanzierungsvereinbarung ist in der Haushaltsplanung bislang nicht enthalten.
- Der Bedarfsplan für den Neu- und Ausbau der **Bundesschienenwege** wird von 1,7 Milliarden Euro auf 2,2 Milliarden Euro erhöht. Demgegenüber sollen die für den Erhalt vorgesehenen Mittel von heute 7,5 Milliarden Euro auf 4,8 Milliarden Euro spürbar sinken. Der Deutschen Bahn AG soll hingegen mehr Eigenkapital in Höhe von 5,9 Milliarden Euro vornehmlich für Infrastrukturmaßnahmen der DB InfraGO zugeführt werden. Dies wird vermutlich wiederum Auswirkungen auf die Trassenpreise haben,
- die aber im Güterverkehr durch eine Bezuschussung in Höhe von 300 Millionen Euro stabil gehalten werden sollen.
- Die Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den **Kombinierten Verkehr** sollen von 77,2 auf 92,7 Millionen Euro steigen. Die Gleisanschlussförderung stagniert hingegen bei 30 Millionen Euro. Insgesamt ist eine Steigerung der Investitionsmittel für den Kombinierten Verkehr auf 122,7 Millionen Euro vorgesehen.
- Steigerungen bei den verkehrlichen Investitionen in die **Bundeswasserstraßen** sind kaum spürbar. Geplant für 2025 sind 1,30 Milliarden Euro gegenüber 1,23 Milliarden Euro in 2024.
- Der Bund unterstützt weiterhin die **Transformation des Schiffsverkehrs und der Häfen**, allerdings mit geringeren Mitteln. Für die Motorenmodernisierung von Binnenschiffen sollen 2025 noch 40 Millionen Euro bereitgestellt werden (2024: 50 Millionen Euro).
- Die F&E-Förderung für eine **nachhaltige Luftfahrt** sinkt zufolge dem Haushaltsentwurf von 200 auf 166 Millionen Euro.
- Für **digitale Infrastrukturen** steigen die Gesamtausgaben um rund

1,2 Milliarden Euro auf rund 3,5 Milliarden Euro, der Großteil ist für den Breitbandausbau vorgesehen. Die Fördermittel für digitale Testfelder im Bereich Wasserstraßen und Häfen stagnieren im Vergleich zu 2024. Ebenso fehlen wie in den Vorjahren Mittel für die Lokumrüstung im Zuge der Digitalen Schiene Deutschland oder für die Digitalisierung im Straßenverkehr.

- Offen ist, wie der neue **Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF)** ausgestaltet werden soll. Eine Bewertung der Investitionen des Bundes in die Antriebs- und Kraftstoffwende für die Verkehrsträger ist daher noch nicht möglich.

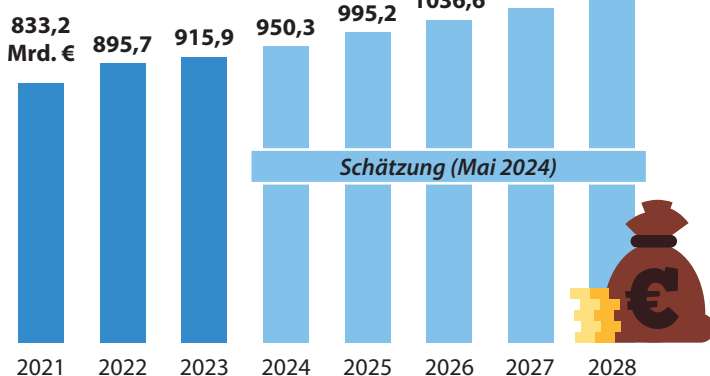
DSLV-Präsident Axel Plaß: „Der Wirtschaftsstandort Deutschland wird durch bröckelnde Verkehrswege immer instabiler und für Industrie und Handel unattraktiver. Setzt sich diese Entwicklung fort, wird Deutschland auch die Anforderungen an die Trans-europäischen Verkehrsnetze nicht mehr erfüllen können. Im benachbarten EU-Ausland wird der Verfall der deutschen Infrastruktur deshalb längst mit Sorge betrachtet.“

(Thorsten Hölser/
Frank Huster, DSLV)

Die Steuerschätzung

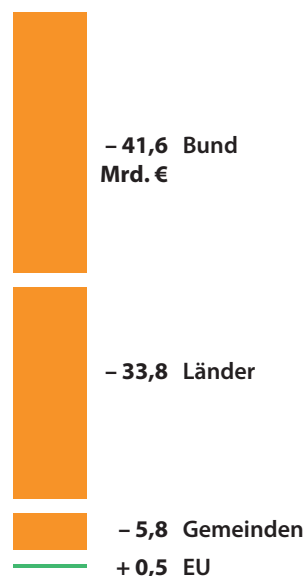
Steuereinnahmen in Deutschland in Milliarden Euro

insgesamt



*Um so viel fällt die Schätzung niedriger aus als im Okt. 2023: 2024: -13,8 Mrd. €; 2025: -21,9 Mrd. €; 2026: -18,0 Mrd. €; 2027: -13,5 Mrd. €; 2028: -13,5 Mrd. €

Mindereinnahmen* für den gesamten Zeitraum 2024 bis 2028



Quelle: Arbeitskreis „Steuerschätzungen“, Bundesministerium der Finanzen

Handlungsempfehlungen für Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung

Bau von Straßen und Brücken in Hessen beschleunigen

Deutschland steht vor einem gewaltigen Planungs- und Genehmigungs-marathon. Schon heute nimmt die Planung und Genehmigung in vielen Fällen mindestens genauso viel Zeit in Anspruch wie der tatsächliche Bau. Die Ursachen für die lange Dauer von Verkehrsinfrastrukturprojekten sind in erster Linie in der Gestaltung der Verfahrensabläufe und in der Vielzahl von Anforderungen an die Vorhaben zu finden. Möglichkeiten zur Beschleunigung für den Neu- und Ausbau von Straßen könnten Änderungen im hessischen Landesrecht bieten.

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wurde über Jahrzehnte vernachlässigt. Straßen und Schienenwege sind vielerorts marode und für den prognostizierten Anstieg der Verkehrszahlen nicht ausgelegt. Vor allem Brückenbauwerke sind mahnende Negativbeispiele dafür, welche Folgen unterlassene Instandsetzungsmaßnahmen haben.

Kapazitätsengpässe, Ablastungen und Brückensperrungen an Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen führen zu Staus und Behinderungen und damit zu Zeitverlusten und Frus-

tration bei Berufspendlern, Handwerkern, Geschäftsreisenden, Lkw-Fahrern, Touristen und vielen anderen Verkehrsteilnehmern.

Straßen und Schienenwege müssen saniert und den steigenden Verkehrszahlen angepasst werden. In der Umsetzung bedeutet das einen Anstieg von Planungs- und Genehmigungsverfahren, mit denen der Bau und die Instandsetzung mit Umwelt-, Artenschutz- und anderen öffentlichen Belangen in Ausgleich gebracht und formell legitimiert werden müssen.

Deutschland steht vor einem gewaltigen Planungs- und Genehmigungs-marathon

Schon heute nimmt die Planung und Genehmigung in vielen Fällen mindestens genauso viel Zeit in Anspruch wie der tatsächliche Bau. Bei Autobahnen und Bundesstraßen belaufen sich die durchschnittlichen Planungs- und Genehmigungszeiten auf 227 Monate oder knapp 19 Jahre. Bei neuen Bundes-schienerwegen sind es 274 Monate oder fast 23 Jahre. In der nachfolgenden Tabelle wird die Dauer der einzelnen Planungs- und Umsetzungsschrit-

