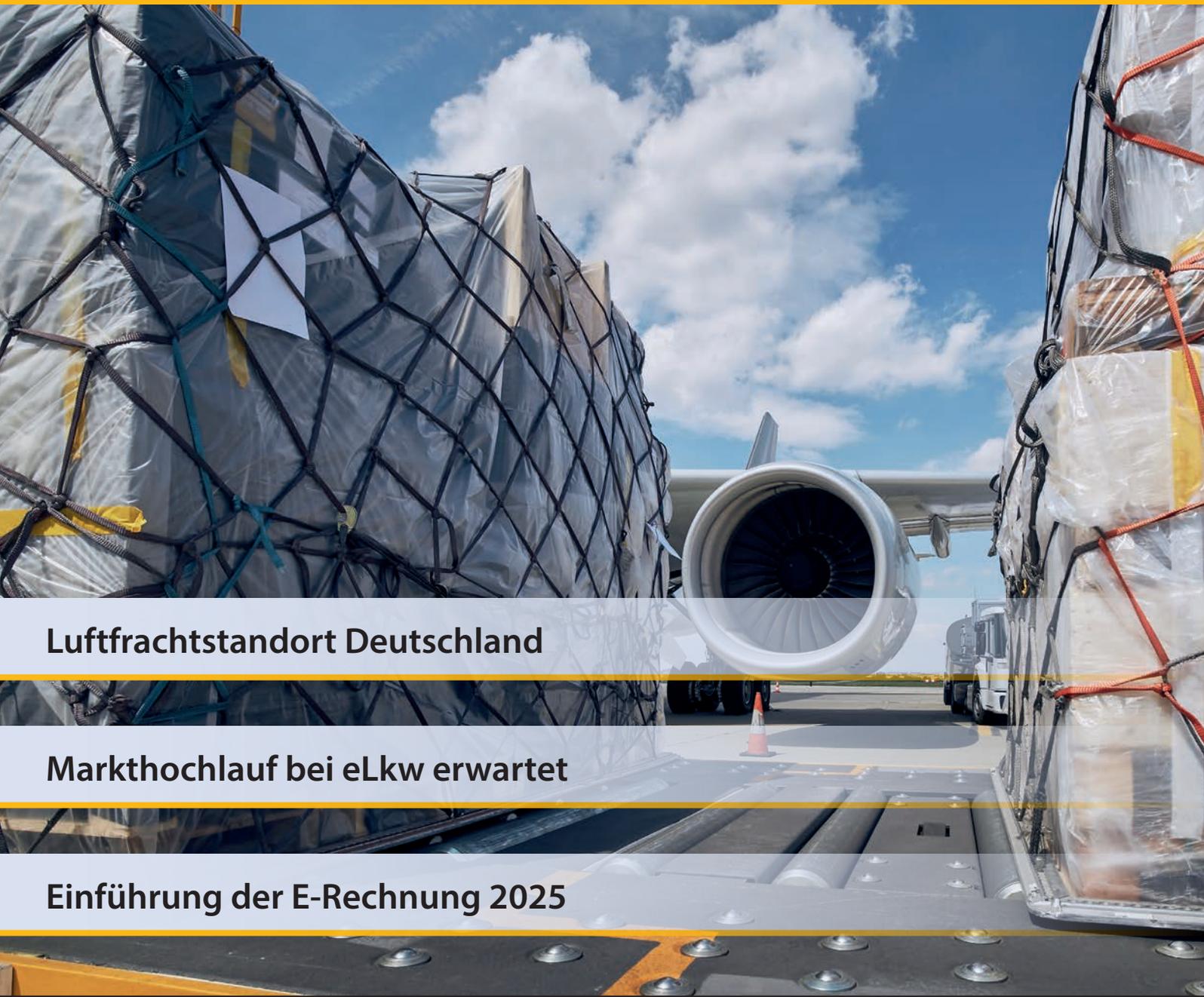




Logistikimpulse

Mitglieder-Magazin



Luftfrachtstandort Deutschland

Markthochlauf bei eLkw erwartet

Einführung der E-Rechnung 2025



SLV-Impulse

- 4** Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030
- 5** Logistikverbände treffen Minister Mansoori
- 7** Gesetz zur Nachhaltigkeitsberichterstattung
- 8** Großraum- und Schwertransport

Landverkehr

- 13** Rückkehrpflicht für Lkw
- 14** Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
- 16** Klimarisiken und Folgeschäden
- 18** Markthochlauf bei eLkw erwartet
- 19** Elektromobilität im Schwerlastverkehr
- 21** Ladungsdiebstahl wächst weiter

Luftfracht

- 23** Luftfrachtstandort Deutschland
- 26** Montrealer Übereinkommen

Rubriken

- 4** Editorial
- 10** Nachrichten
- 38** Weiterbildung

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: 19.11.2024

Redaktionelle Mitarbeit:

Thorsten Hölser, Marc Köhler,
Malte Ottermann (SLV);
Simon Brück, Frank Huster, Ingo Hodea,
Björn Karas, Jutta Knell, Reinhard Lankes,
Raoul Wintjes (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:

- Prüfungsvorbereitungskurs *Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung*
- Weiterbildungslehrgang *Fachwirt für Güterverkehr und Logistik (IHK)*



Recht

- 28** Justizstandort-Stärkungsgesetz
- 29** Einführung der E-Rechnung 2025
- 32** Arbeitsrecht Kompakt



Personal

- 34** Ausbildungsmarktbilanz 2023/2024
- 35** Jürgen Preußig über die Chancen der Weiterbildung und die Reform des Unionszollkodex
- 37** Weiterbildung

INHALT

Dezember 2024



Strategien für den scheinbaren Kampf gegen Windmühlen

Ladungsdiebstahl wächst weiter

Ladungsdiebstähle stellen ein massives Problem für die Branche dar. Haben wir es dabei mit einem Kampf gegen Windmühlen zu tun? Bereits im ersten Halbjahr 2024 ist die Schadenshöhe bei Ladungsdiebstählen auf der Fläche und vom Lkw höher als im gesamten Jahr 2023. Viele Logistikunternehmen sehen sich hier in einem Kampf, von dem sie nicht wissen, wie sie ihn gewinnen können. Die SSD SAFE-SERVICES Deutschland GmbH hat sich auf exklusive Sicherheitsdienstleistungen für Transport- und Logistikunternehmen spezialisiert. Wir haben dem Geschäftsführer Steffen Krüger einige Fragen gestellt und interessante Antworten sowie wertvolle Tipps bekommen, um das Problem an der Wurzel zu packen.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder,

kurz nach dem Scheitern der Ampel-Koalition und mitten in der Konjunkturlaute stellte der Sachverständigenrat sein Wirtschaftsgutachten vor, ein Aufschwung ist darin nicht in Sicht. Im Gegenteil, die deutsche Volkswirtschaft befindet sich weiterhin in der Stagnation, während die Weltwirtschaft und die globale Industrieproduktion mit deutlich positiven Raten und selbst der Euro-Raum wächst. Das deutsche Produktionspotenzial liegt um mehr als 5 % unter dem Wert, der im Jahr 2019 für das Jahr 2024 erwartet wurde, wie der Sachverständigenrat in seinem soeben erschienen Jahresgutachten 2024/25 berichtet. Zudem leidet die deutsche Wirtschaft nach einer Umfrage des ifo-Instituts immer stärker unter fehlenden Aufträgen (Seite 11).

Die Abkopplung des deutschen Industriesektors von der Weltwirtschaft deutet darauf hin, dass die deutsche Schwäche nicht nur konjunkturell bedingt ist, sondern auch strukturelle Ursachen hat. Daher könnte das Aus der Ampel ein wichtiges Zeichen für einen Richtungswechsel in der Politik sein, der jedoch nur dann gelingen



kann, wenn es 2025 nicht wieder zu einer Regierungskoalition mit der Politik des kleinsten gemeinsamen Nenners kommt.

Vorher muss die aktuelle Regierung aber noch ihrer Verantwortung nachkommen. Der Mobilitäts- und Wirtschaftsstandort Deutschland ist darauf angewiesen, dass die für 2025 angekündigten Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen auch tatsächlich umgesetzt werden. Nach dem Bruch der Ampel hängen Verfahren zum Nachtragshaushalt 2024 und Bundeshaushalt 2025 fest, sodass Investitionsmittel blockiert werden und dadurch Baustopps und Verzögerungen der dringend notwendigen Sanierungsprogramme drohen.

Auf Deutschland, die Politik, die Wirtschaft und die Logistikbranche warten im Jahre 2025 große Herausforderungen. Die Logistikbranche war immer ein Stiefkind der Politik und muss seit Jahrzehnten regelmäßig mit neuen Vorgaben und Verwerfungen kämpfen. Dies hat die Branche jedoch resilient gemacht und so bleibt die Hoffnung, dass unsere Mitgliedsunternehmen auch aus dieser Krise gestärkt hervorgehen.

Zum Jahresausklang gilt es einen Moment innezuhalten und den Blick für das Ganze nicht zu vergessen. Wenn auch die wirtschaftliche und politische Lage nicht zufriedenstellend ist, so sollten wir bei den vielen besorgniserregenden Kriegs- und Krisenherden auf der ganzen Welt dafür dankbar sein in Frieden und Freiheit leben zu dürfen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, Ihren Mitarbeitern und Ihren Familien eine besinnliche Adventszeit, ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in ein friedvolles, glückliches und erfolgreiches Jahr 2025!

Herzlichst Ihr

Thorsten Hölser

SLV unterstützt und unterzeichnet Absichtserklärung

Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030

Der Rhein ist Europas meistbefahrene Wasserstraße und auf ihm werden ca. 40 Prozent des Binnenschiffahrtsgüteraufkommens der Europäischen Union transportiert. Neben seinen besonders klimafreundlichen und sicheren Transportmöglichkeiten verfügt er zudem noch über genügend freie Kapazitäten, die zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen können. Im Interesse einer nachhaltigen und zugleich wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt, die den künftigen Klimaschutzanforderungen genügt, ist ein abgestimmtes Vorgehen aller Akteure und Entscheidungsträger unabdingbar.

Um die Potenziale zukünftig noch besser zu nutzen, haben daher die Rheinanliegerländer Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, Provinzen der Niederlande und Belgien sowie verschiedene Stakeholder aus der Binnenschifffahrt, Häfen und Verbände



Thorsten Hölser bei der Unterzeichnung der Erklärung auf der 7. Länderkonferenz Rhein in Düsseldorf.

eine Erklärung unterzeichnet, um gemeinsam die Perspektive für eine nachhaltige Rheinschifffahrt 2030 zu erarbeiten. Auch der SLV gehört zu

den Unterzeichnern der Erklärung und wird gemeinsam mit einigen Mitgliedsunternehmen an dieser Initiative mitarbeiten.

Rheinvertiefung, Schienengüterverkehr und Straßeninfrastruktur im Fokus

Logistikverbände treffen Minister Mansoori

Zum Antrittsbesuch und Gespräch über aktuelle wirtschafts- und verkehrspolitische Herausforderungen der Speditions- und Transportbranche empfing der SLV den seit Januar amtierenden hessischen Staatsminister Kaweh Mansoori Mitte Oktober in einem der Trimodalen Containerterminals des Vorstandsmitglieds Christian Eichmeier (Contargo Rhein-Main). SLV-Vorstand Holger Seehusen (Militzer & Münch, Frankfurt a.M.) und Geschäftsführer Thorsten Hölser nahmen ebenfalls an dem Gespräch teil. Im Rahmen der erfolgreichen Verbändekooperation wurde das Treffen gemeinsam mit dem Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V. (BGL-Mitte) durchgeführt, der durch die 1. Vorsitzende Anja Blieder-Hinterlang (Blieder Transporte, Hüttenberg) und den

Geschäftsführer Klaus Poppe repräsentiert wurde.

SLV-Vorstand Christian Eichmeier stellte Minister Mansoori nochmals die Bedeutung der Rheinvertiefung im Mittelrhein und die damit verbundene Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt vor. Auch wenn die Massengüter und damit die Binnenschifffahrt in Zukunft weiter an Mengen verlieren werden, verzeichnen die Container- und Hinterlandverkehre aus den Westhäfen ein ungebrochenes Wachstum. Mansoori erläuterte den aktuellen Sachstand zur Mittelrheinvertiefung und versicherte, dass die weiteren Maßnahmen im Zeitplan liegen.

Holger Seehusen und Thorsten Hölser gingen anschließend auf die Auswirkungen der Generalsanierung der Schieneninfrastruktur und die von der

DB InfraGO angekündigten Trassenpreiserhöhung ein. Dazu versicherte der Minister, dass das letzte Wort bei der Trassenpreiserhöhung noch nicht gesprochen sei.

Anja Blieder-Hinterlang und Klaus Poppe vom BGL-Mitte gingen auf die Sperrung von Durchgangsstraßen, das Baustellenmanagement sowie Infrastruktursanierungen ein und umrissen damit die Herausforderungen und Probleme für den Straßengüterverkehr in Hessen. Die positiv und konstruktiv verlaufende Diskussion machte Lösungsansätze deutlich und zusammen mit dem für die Abteilung Straßen und Verkehrswesen zuständigen stellvertretenden Leiter Dr. Hendrik Schüler sagte Minister Mansoori sowohl die Überprüfung einiger Themen als auch die Fortführung des Dialogs zu.



Von links nach rechts: Thorsten Hölser, Dr. Hendrik Schüler, Kaweh Mansoori, Gastgeber Kabus Khederzadeh (Contargo Rhein-Main), Anja Blieder-Hinterlang, Klaus Poppe, Holger Seehusen, Christian Eichmeier.



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

Bürokratie bindet Ressourcen, bremst Innovationen und senkt Produktivität

Gesetz zur Nachhaltigkeitsberichtserstattung

Bürokratielasten und Berichtspflichten führen in den Unternehmen der Logistikbranche nicht nur zu einem massiven Kostenanstieg, sie bremsen auch deren Innovationskraft und Produktivität. Durch zu niedrige Schwellenwerte des europäischen Gesetzgebers sind nicht nur Großbetriebe, sondern auch Mittelständler massiv betroffen.

Allein die sich aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und dem geplanten CSRD-Umsetzungsgesetz ergebenden formalen Datenerhebungs-, Dokumentations- und Berichtspflichten mit mehr als 1.000 Datenpunkten binden in den Speditionshäusern erhebliche Ressourcen und Prozesse, die für die eigentliche Wertschöpfung der Unternehmen nicht mehr zur Verfügung stehen. Hinzu kommen Anforderungen aus dem Energieeffizienzgesetz, dem CO₂-Grenzausgleichsmechanismus CBAM und weiteren gesetzlichen Auflagen.

Bei den anhaltend negativen Wirtschaftsdaten und den ungünstigen Rahmenbedingungen ist es für viele Speditionshäuser ohnehin äußerst herausfordernd, Investitionen und Innovationskraft in die Transformation zur Senkung der CO₂-Emissionen zu stecken. „Hier hilft teure und praxisferne Bürokratie nicht wirklich weiter“, sagt DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster und ergänzt: „Die Logistikbranche ist grundsätzlich im Einklang mit den Nachhaltigkeits- und Corporate Social Response (CSR)-Zielen, aber nicht mit dem eingeschlagenen Weg dahin. Wenn Beschäftigte in Mittelstandsbetrieben zunehmend administrative und weniger produktive Arbeit leisten, läuft etwas schief. Unter gesetzlichem Druck sammeln und verwalten Unternehmen heute Datenmengen, die sie für betriebliche Zwecke selbst kaum verwerten können.“

CSRD-Schwellenwerte zu niedrig

Ein kleiner Lichtblick ist, dass EU-Recht als Quelle der gesetzlich vorgeschriebenen Nachhaltigkeitsberichtserstattung 1:1 in deutsches Recht überführt werden soll, um ein Gold-Plating zu vermeiden. Doch hat bereits der Europäische Gesetzgeber die CSRD-Schwellenwerte deutlich zu niedrig angesetzt. Eine Bilanzsumme von 25 Millionen Euro und ein Umsatz von 50 Millionen Euro wird schon von Betrieben mit weniger als 50 Beschäftigten erwirtschaftet. Huster: „Anders



Frank Huster, DSLV-Hauptgeschäftsführer

als im Gesetz definiert, handelt es sich hierbei nicht um Großunternehmen. Brüssel muss die Eintrittsschwellen deshalb dringend nach oben korrigieren.“

Trickle-Down-Effekt

Bereits vorbereitende externe Beratungsleistungen summieren sich je nach Unternehmensgröße schnell zu sechststelligen Rechnungen auf. Der von der Bundesregierung bezifferte Aufwand für die Wirtschaft in Höhe von 1,6 Milliarden Euro allein für die Erfüllung der CSRD-Anforderungen dürfte viel zu niedrig angesetzt sein. Denn auch kleinere Transportdienstleister und Zulieferer logistischer Dienstleistungen geraten – ohne unmittelbar unter den Anwendungsbereich gesetzlicher Regelungen zu fallen – in den Sog der Berichtspflichten ihrer Kunden (so genannter „Trickle-Down-Effekt“) und stoßen bei der Aufbereitung und Übermittlung von Nachhaltigkeitsdaten an ihre Grenzen. Huster: „Dienstleister sind vielfach gezwungen, sich detailliert mit den Anforderungen auseinanderzusetzen. Ansonsten droht ein Ende der Lieferbeziehungen mit

ihren Kunden. Faktisch mutiert das CSRD-Reporting dadurch für KMU zu einer Eintrittskarte in den Markt.“

Aus Sicht des DSLV müssen Bundesregierung und Parlament jetzt folgende Schritte einleiten:

Forderungen des DSLV

- Aufnahme eines mindestens zweijährigen Einführungszeitraums im CSRD-Umsetzungsgesetz bis Ende 2026, in dem Sanktionen, die an die Berichterstellung anknüpfen, ausgesetzt werden.
- Vermeidung von Doppelungen durch gegenseitige Anerkennung von Berichten thematisch verwandter Regelungsbereiche wie CSRD, LkSG u. a.
- vehementes Eintreten auf EU-Ebene für eine zeitnahe Überarbeitung der Schwellenwerte für Unternehmensgrößen und für eine Entlastung direkt und indirekt betroffener Unternehmen (Verkleinerung des „Trickle Down Effekts“)

(Quelle: DSLV)

Erfolge der Verbändeinitiative und weitere Genehmigungsvereinfachungen

Großraum- und Schwertransport

Seit Anfang 2023 setzt sich die Verbändeinitiative GST, deren Mitglied der DSLV ist, für die Vereinfachung und Beschleunigung der Vergabe von GST-Ausnahmegenehmigungen ein. Erste Erfolge wurden im Rahmen der Runden Tische mit dem BMDV erzielt. Auch der kürzlich vorgelegte Entwurf einer Änderung der Verwaltungsvorschrift StVO enthält wesentliche Punkte zur effizienteren Gestaltung der Vergabep Praxis. Vorschläge dazu enthält der Abschlussbericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe GST.

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (www.vi-gst.de) hat sich im Januar 2023 als gemeinsame Plattform der verladenden Wirtschaft und der Schwergutlogistik gegründet mit dem gemeinsamen Ziel, die oft langwierigen und bürokratisch höchst aufwendigen Antrags- und Genehmigungsverfahren bei Großraum- und Schwertransporten (GST) zu vereinfachen und zu beschleunigen. Der Initiative gehören

neben dem DSLV mittlerweile 21 weitere Organisationen an.

Von der Politik wird die VI-GST als Ansprechpartner für das Spezialsegment der Schwergutlogistik dankbar angenommen. Bereits zweimal traf sich der Runde Tisch GST im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), wo erste Erfolge, wie die Einführung eines digitalen Prüftools von GST-Anträgen bei der Autobahn GmbH oder die versuchsweise Zulas-

sung des „Digitalen Beifahrers“ in den Bundesländern präsentiert wurden.

Einen engen Dialog pflegt die Initiative darüber hinaus mit den Fachreferaten des BMDV. Dieses hatte den Entwurf einer Verordnung zu Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) Mitte Oktober in die Verbändeanhörung gegeben, worauf die VI-GST eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben hat. Bereits im Vorfeld dazu hatten





Gespräche zwischen Vertretern der VI GST und des Ministeriums stattgefunden. Dies mit Erfolg, denn der Entwurf der Verwaltungsvorschrift enthält insgesamt sieben wesentliche Änderungen, die zu einer effizienteren Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten beitragen:

- Die Erlaubnis, teilbare Ladung mit einer Gesamtmasse von bis zu 40 t bei GST-Leerfahrten zu transportieren
- Die Einführung eines Richtwerts von zwei Wochen für die maximale Bearbeitungsdauer eines Genehmigungsantrags durch die Erlaubnisbehörde
- Eine Flexibilisierung der Toleranzen bei der Unterschreitung genehmigter Maße und Gewichte
- Die Priorisierung des Transports von Kabelrollen im Fall von Reparaturen sowie von Großtransformatoren bei der Genehmigungsvergabe
- Die Vorverlegung des Beginns einer GST-Nachtfahrt auf 20:00 Uhr
- Die Autobahn GmbH muss bei der Unterfahung von Kreuzungsbauwerken nicht mehr angehört werden
- Eine größere Verbindlichkeit der Richtlinien für GST

Der vorgelegte Verordnungsentwurf bringt Erleichterungen für die Schwergutbranche und ihre Kunden und damit für den gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland. Gleichwohl ist das Ziel, Anträge unbürokratisch und digital sowie möglichst medienbruchfrei auf einer Ebene mit wenigen Ansprechpartnern abzuwickeln, noch nicht erreicht.

Die Verbändeinitiative erwartet daher im Verlauf des Jahres 2025 eine

weitere Überarbeitung der VwV-StVO entsprechend dem Abschlussbericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe GST. Diese vom BMDV auf Bitten der Verkehrsministerkonferenz eingesetzte Arbeitsgruppe hat einen umfangreichen Maßnahmenkatalog zur Weiterentwicklung des Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) sowie zur weiteren Vereinfachung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren erarbeitet. Davon wurden einige bereits im Rahmen der Überarbeitung der VwV-StVO aufgenommen.

Maßnahmenvorschläge zur Weiterentwicklung des VEMAGS-Verfahrens:

- Bereitstellung umfassender und aktueller Baustellendaten
- Regelmäßige Übertragung aktueller Straßennetzdaten und Streckeninformationen
- Erleichterte Vergabe von Anschlussgenehmigungen an Dauergenehmigungen
- Einrichtung einer Widerrufsfunktion für Dauergenehmigungen
- Einspeisung von Routendaten aus Drittsystemen in die VEMAGS-Kartentools
- Einbindung der Bundeswasserstraßen in VEMAGS
- Wiederverwendbarkeit individueller Statik-Nachberechnungen und Bereitstellung von Daten für die Fahrtwegplanung

Maßnahmenvorschläge zur Beschleunigung des GST-Genehmigungsverfahrens:

- Zulassung von Toleranzen bei der Achskonfiguration von GST-Fahrzeugkombinationen

- Fortschreibung der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST)
- Steigerung der Verbindlichkeit der RGST durch Verweis in der VwV-StVO
- Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden
- Festlegung von Mikrokorridoren von den See- und Binnenhäfen zum übergeordneten Straßennetz
- Festlegung unbürokratischer Prüfkriterien für die Eignung von Schiene und Wasserstraße für den Transport
- Einheitliche Auslegung der Gebührenvorschriften
- Dauerhafte reguläre Zulassung des digitalen Beifahrers
- Vereinfachung der Transportbegleitung
- Erlaubnis, GST als Konvoifahrten durchzuführen

Die Verbändeinitiative GST wird sich auch im kommenden Jahr für eine zügige Umsetzung der noch offenen Forderungen an die Politik einsetzen. Nicht zuletzt aufgrund des anstehenden Transformationsprozesses der deutschen Wirtschaft hin zur Erzeugung grüner Energie ist vielen politisch Verantwortlichen die Bedeutung der Schwergutlogistik für den Aufbau der dazu notwendigen Infrastruktur bewusst geworden. Der DSLV wird die Arbeit der Initiative vor dem Hintergrund des bisher Erreichten weiterhin aktiv begleiten. Der SLV ist in Zusammenarbeit mit der VhU ebenfalls an der Verbändeinitiative beteiligt.

(Thorsten Hölser/
Ingo Hodea, DSLV)

Straße und Schiene wachsen, Binnenschiff verliert Anteile

BMDV stellt Verkehrsprognose 2040 vor

Nach der vom Bundesverkehrsministerium vorgestellten „Basisprognose 2040“ im Rahmen der neuen Verkehrsprognose 2040 wird die Verkehrsleistung des gesamtmodalen Güterverkehrs im Vergleich zu 2019 um 31,2 Prozent zunehmen. Dabei werden die Modal Split-Anteile des Straßen- und Schienengüterverkehrs leicht steigen. Die Verkehrsprognose 2040 löst die aktuelle Prognose bis 2030 ab und bildet die quantitative Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße.

Bis 2040 wird der Güterverkehr im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, stark zunehmen: Die gesamtmodale Verkehrsleistung entwickelt sich im Prognosezeitraum mit einem Zuwachs von 31,2 Prozent deutlich stärker als das Aufkommen mit 17,3 Prozent. Insgesamt werden im Jahr 2040 rund 5,1 Mrd. t (2019: 4,4 Mrd. Tonnen) sowie rund 905 Mrd. tkm (2019: 689 Mrd. Tonnenkilometer) über das deutsche Infrastrukturnetz befördert.

Zu diesem Ergebnis kommt die „Basisprognose 2040“ (Prognosefall 1 der „Verkehrsprognose 2040“) des Bundesverkehrsministeriums (BMDV), die von Intraplan Consult GmbH, TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH, ETR Economic Trends Research GbR und MWP GmbH erstellt wird. In der neuen Verkehrsprognose 2040 werden die gegenüber der derzeit gültigen Verkehrsprognose 2030 (Basisjahr 2010) veränderten Rahmenbedingungen wie Bevölkerungswachstum, Auswirkungen der Energiewende und die Folgen des Ukraine-Krieges berücksichtigt. Zu den Prämissen der Prognose zählen auch die zur Erreichung der Klimaschutzziele gesetzlich und programmatisch bereits festgelegten Maßnahmen.

Ursächlich für den Anstieg des gesamtmodalen Güterverkehrs ist gemäß der Basisprognose eine Zunahme der Einwohnerzahl (ca. dreiviertel Millionen) und eine Steigerung des Bruttoinlandsprodukts um 33 Prozent von 2019 bis 2040.

Überproportional wächst der Straßengüterverkehr, der seine Verkehrsleistung laut Studie bis 2040 um 34 Prozent auf 668,4 Mrd. Tonnenkilometer steigern kann. Der Schienengüterverkehr kann ein Plus von 35 Prozent auf 188,0 Mrd. tkm erzielen. Für die Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt erwarten die Prognostiker zwischen 2019 und 2040 einen Rückgang um 7 Prozent auf 48,2 Mrd. tkm.

Ursächlich für diese Entwicklung ist auch ein Strukturwandel im Güterverkehr. Immer weniger Massengüter wie Kohle, Koks und Mineralölzeugnisse werden infolge der Energiewende per Binnenschiff transportiert. Ein starkes Wachstum zeigt die Prognose dagegen bei Gütern, die überwiegend auf der Straße befördert werden. Hierzu zählen Postsendungen (plus 86 Prozent), Sammelgüter (plus 56 Prozent) sowie Nahrungs- und Genussmittel (plus 30 Prozent).

Für den Modal Split der Verkehrsleistung bis 2040 bedeutet das: Auf Basis der Prognosewerte wird der Straßengüterverkehr einen Anteil von 73,9 Prozent erreichen, was einem Plus von 1,5 Prozentpunkten entspricht. Die Schiene wird bei 20,8 Prozent (plus 0,6 Prozentpunkte) und die Wasserstraße bei 5,3 Prozent (minus 2,2 Prozentpunkte) liegen.

Wie geht es weiter?

Die „Basisprognose 2040“ bildet den Auftakt für die Publikation von weiteren Fachteilen zu den einzelnen Verkehrsträgern und fungiert als empirische Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. In einer Informationsveranstaltung im Dezember 2024 wird das BMDV weitere Teilprognosen zur Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung bis 2040 sowie die Prognose der CO₂-Emissionen in kompakter Form vorstellen.

Die Ergebnisse der „Basisprognose 2040“ sind auch Input für die prognostischen Arbeiten zum Prognosefall 2 „Beschleunigte globale Transformation 2040“ und zu drei Langfrist-Szenarien für den Zeithorizont 2050. Die Arbeiten hierzu erfolgen nach Fertigstellung der „Basisprognose 2040“.

(Thorsten Hölser/Quelle: BMDV)

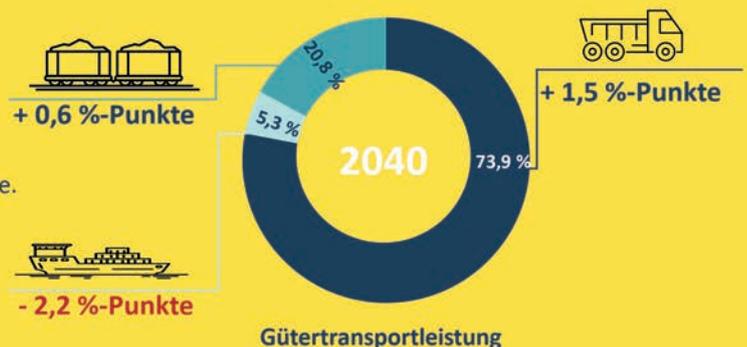
ANTEILE VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL IM GÜTERVERKEHR

„MODAL SPLIT“

Ursachen

- Güterstrukturwandel: Weniger Massengüter wie Kohle, Koks, Mineralöl führen zu Rückgang bei Binnenschiff und Schiene.
- Mehr Post- und Stückgüter von und an viele Orte müssen überwiegend auf der Straße transportiert werden.

Lkw bleibt zentral



Nachrichten

Transatlantischer Handelskrieg birgt weiteres Konjunkturrisiko

Auftragsmangel verschärft sich weiter

Die deutsche Wirtschaft leidet immer stärker unter fehlenden Aufträgen, wie eine Umfrage des ifo-Instituts zeigt. Im Oktober berichteten 41,5% der Unternehmen über Auftragsmangel. Das ist der höchste Wert seit der Finanzkrise 2009. Der neue amerikanische Präsident Donald Trump hat für eine zweite Amtszeit bereits angedroht, die Zölle für US-Einfuhren auf zehn oder sogar 20 Prozent zu erhöhen. Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) hat in einer Simulation berechnet, dass Deutschland über die Amtszeit Trumps ein BIP-Verlust von mehr als 127 Milliarden Euro drohen würde.

Der Mangel an Aufträgen hemmt weiterhin die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland, sagt Klaus Wohlrabe, Leiter der ifo-Umfragen. „Kaum eine Branche bleibt verschont.“ In der Industrie berichtete fast jedes zweite Unternehmen (47,7%) von fehlenden Aufträgen. Gerade die Kernbranchen wie Maschinenbau, Metall- und Elektroindustrie sorgen sich. „Die im September wieder gestiegenen Auftragsbestände können ein Hoffnungssignal sein. Aber es ist noch ein weiter Weg zu gehen, bis die Bücher wieder voll sind“, sagt Wohlrabe.

Bei den Dienstleistern ist der Anteil leicht von 31,2% auf 32,1% gestiegen. Insbesondere der Transportsektor ist von der schlechten Industriekonjunktur betroffen.

Transatlantischer Handelskrieg mit gravierenden Folgen

Der neue amerikanische Präsident Donald Trump hat für eine zweite Amtszeit bereits angedroht, die Zölle für US-Einfuhren auf zehn oder sogar 20 Prozent zu erhöhen. Deutsche Unternehmen, insbesondere die exportstarken Auto- und Maschinenbauer, würde das schwer treffen. Die USA waren im ersten Halbjahr 2024 Deutschlands wichtigster Handelspartner. Als Reaktion auf die Androhung hat die EU im Sommer eine Gegenstrategie entworfen: Erhöht

Trump die Importzölle auf zehn Prozent, kontert die EU mit gleichwertigen Zollerhöhungen. Wie sich das auf die deutsche Wirtschaft auswirken würden, hat das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) in einer Simulation berechnet. So würde Deutschland über die Amtszeit Trumps ein BIP-Verlust von mehr als 127 Milliarden Euro (in konstanten Preisen des Jahres 2020) drohen. Erhöhen beide Seiten den Importzoll aufgrund eines Handelskrieges gar auf 20 Prozent, würde das die deutsche Wirtschaft 180 Milliarden Euro kosten. Somit würde das deutsche BIP am Ende der Amtszeit des Republikaners um 1,5 Prozent niedriger ausfallen.

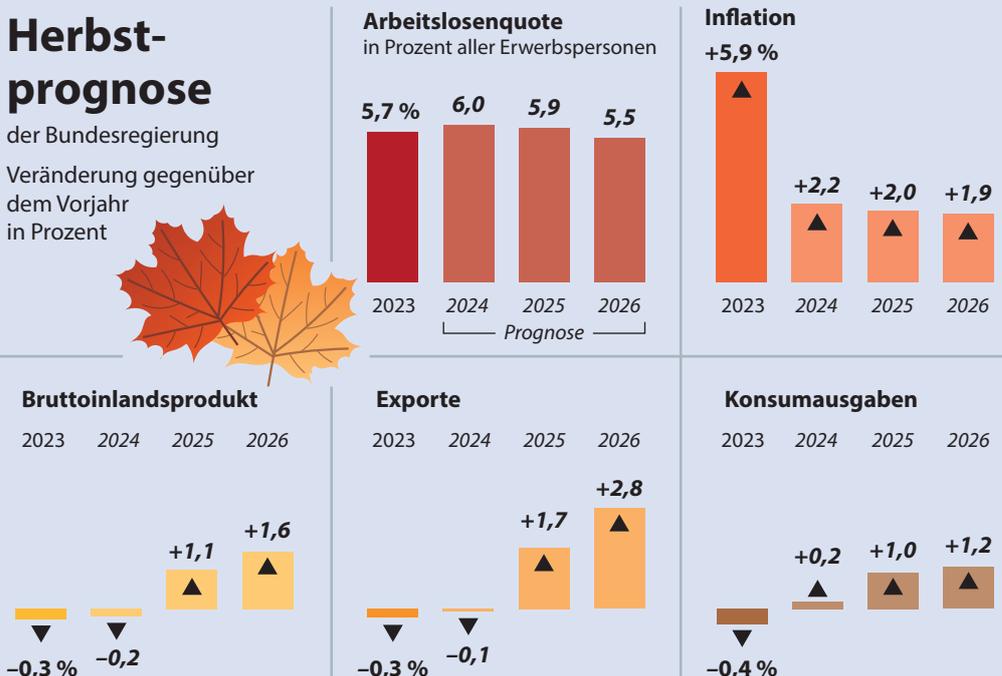
Androhung von Gegenmaßnahmen soll abschrecken

„Ein transatlantischer Handelskrieg ist negativ für beide Seiten, insbesondere für die deutsche Exportindustrie, die ohnehin in einer Krise steckt“, sagt Studienautor Thomas Obst. Trotzdem ist die Gegenstrategie der EU, auf Zollerhöhungen mit Zollerhöhungen zu reagieren, richtig. Denn ein Gegenschlag schadet der USA mehr als der EU. „Bestenfalls reicht daher die angedrohte Vergeltung der EU aus, um Trump in seine Schranken zu weisen“, sagt IW-Ökonomin Samina Sultan.

(Thorsten Hölser, Quelle: ifo, IW)

Herbstprognose

der Bundesregierung
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Herbstprojektion 2024)

Stand Okt. 2024

Globus 017162

RESERVIERBARE LKW-PARKPLÄTZE PER APP.

EINFACH
SICHER PARKEN
mit KRAVAG TRUCK
PARKING

Werden Sie Teil
unserer starken
Gemeinschaft!

KRAVAG Truck Parking bietet Lkw-Fahrern aller teilnehmenden Speditionen verlässlich planbare Lkw-Parkplätze in ganz Deutschland. Der Lkw-Stellplatz kann entweder **vom Fahrer bequem über die App** gebucht werden oder **vom Disponenten per Web-App**.



EINFACH LKW-PARKPLÄTZE FINDEN

In der mobilen App finden Sie alle Standorte auf einen Blick in der Kartenansicht mit Information zur tagesaktuellen Verfügbarkeit.



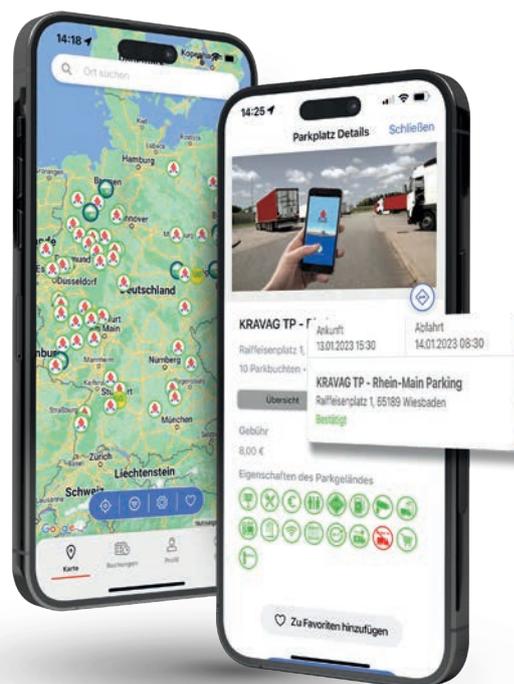
SICHER LKW-STELLPLÄTZE BUCHEN

Mit wenigen Klicks können Sie Ihren Lkw-Parkplatz fest reservieren und kostenfrei wieder stornieren, um Stress bei der Parkplatzzsuche zu vermeiden und dennoch flexibel zu bleiben.



LKW-PARKEN MIT KOMFORT

Alle Standorte bieten Ihnen Sicherheit und Komfort, z.B. in Form von Sanitäreinrichtungen. Die Übersicht Ihrer Buchungen sowie einen digitalen Schlüssel für Tore und Türen finden Sie direkt in der App.



Landverkehr

EuGH bestätigt Mobilitätspaket, erklärt Rückkehrpflicht aber für nichtig

Rückkehrpflicht für Lkw

Der EuGH hat die regelmäßige Rückkehrpflicht für Lkw für nichtig erklärt, da der EU-Gesetzgeber keine ausreichenden Informationen zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit nachweisen konnte. Mit dem Urteil entfällt die Rückkehrpflicht mit sofortiger Wirkung. Da die Auswirkungen der Regelung auf den Markt bisher kaum messbar sind, bleibt abzuwarten, ob und wie sich das EuGH-Urteil tatsächlich auswirken wird.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die Gültigkeit des EU-Mobilitätspakets in weiten Teilen bestätigt. Die regelmäßige Rückkehrpflicht für Lkw hat der EuGH jedoch hingegen für nichtig erklärt. Laut EU-Recht müssen die Fahrzeuge nach spätestens acht Wochen in das Land zurückgeführt werden, in dem das Transportunternehmen niedergelassen ist. Nach Auffassung des EuGH konnte der EU-Gesetzgeber keine ausreichenden Informationen zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Rückkehrpflicht nachweisen. Mit dem Urteil entfällt die Rückkehrpflicht mit sofortiger Wirkung. Ob die Kommission eine neue Vorschrift plant, blieb bislang unbeantwortet.

Bei den übrigen Regelungen:

- Neue Kabotageregeln mit einer Karenzzeit von vier Tagen

- Verpflichtung, Lkw-Fahrern die Rückkehr nach Hause oder zu ihrem Stammunternehmen spätestens nach jeweils vier Wochen zu ermöglichen
- Entsenderegeln für Lkw-Fahrer
- Verbot für Lkw-Fahrer, die wöchentlichen Ruhezeiten im Fahrzeug verbringen zu dürfen
- Mindestanforderungen an Niederlassungen im Ausland
- Erweiterte Kontrollmöglichkeiten über den Tachographen

seien die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und Gleichbehandlung, das Diskriminierungsverbot, die gemeinsame Verkehrspolitik, der freie Dienstleistungsverkehr, die Niederlassungsfreiheit für den freien Warenverkehr, die Grundsätze der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes sowie der

Umweltschutz vom Gesetzgeber gewahrt geblieben. Da die Auswirkungen der Lkw-Rückführungsverpflichtung auf den Markt bisher kaum messbar sind, bleibt abzuwarten, ob und wie sich das EuGH-Urteil tatsächlich auswirken wird. Eine von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Studie hatte ein Jahr vor Inkrafttreten der Regelung ergeben, dass die ab Februar 2022 geltende Rückführpflicht für Fahrzeuge zu einer Zunahme des Lkw-Verkehrs auf Europas Straßen und damit zu negativen Umweltauswirkungen führen könnte. Hierzu liegen heute ebenso wenig gesicherte Daten vor wie zu den Auswirkungen auf den Wettbewerb.

(Thorsten Hölser/
Raoul Wintjes, DSLV)



Aussetzung der Berichtspflicht und Ausblick

Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

Das BAFA setzt die im LkSG vorgesehene Berichtspflicht vorübergehend aus und wird erstmalig zum 1. Januar 2026 prüfen, ob LkSG-pflichtige Unternehmen ihre Pflicht zur Erstellung und Veröffentlichung eines Jahresberichts erfüllt haben. Die übrigen im LkSG geregelten Sorgfaltspflichten sind von dieser vorübergehenden Aussetzung nicht betroffen und müssen daher weiterhin beachtet werden.

Das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) hat mitgeteilt, dass das Vorliegen und die Veröffentlichung der im Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) geregelten Jahresberichte erstmalig erst zum 1. Januar 2026 überprüft werden. Das BAFA reagiert mit dieser vorübergehenden Aussetzung seiner Kontrollen auf die anstehende Umsetzung der europäischen Regelungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD) und der europäischen Lieferkettenrichtlinie (CSDDD).

Allerdings gilt diese Aussetzung nur für die Berichtspflicht. Alle übrigen im LkSG geregelten Sorgfaltspflichten (wie zum Beispiel Einrichtung eines Risikomanagements, Festlegung einer betriebsinternen Zuständigkeit, Durchführung regelmäßiger Risikoanalysen, Abgabe einer Grundsatzerklärung, Verankerung von Präventionsmaßnahmen im eigenen Geschäftsbereich und gegenüber un-mittelbaren Zulieferern, Ergreifen von Abhilfemaßnahmen, Einrichtung eines Beschwerdeverfahrens, Umsetzung

von Sorgfaltspflichten in Bezug auf Risiken bei mittelbaren Zulieferern) bleiben unverändert bestehen.

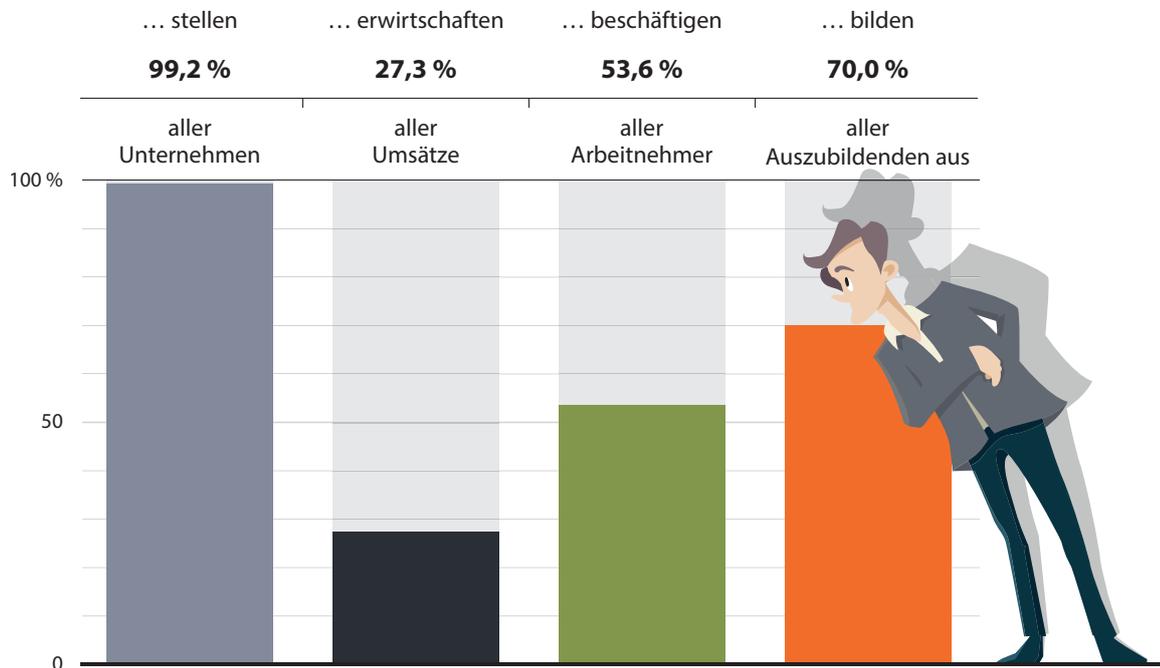
Anzahl berichtspflichtiger Unternehmen reduziert sich

Noch in der aktuellen Legislaturperiode will die Bundesregierung die europäische Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) durch Anpassung des LkSG „eins zu eins“ umsetzen. Damit wird der ursprüngliche Anwendungsbereich des LkSG zukünftig eingeschränkt. Es wären nicht mehr wie bisher alle Un-



Deutschlands Mittelstand

Die mittelständischen Unternehmen* ...



*bis 249 Mitarbeiter und höchstens 50 Mio. Euro Jahresumsatz



Globus 017174

Quelle: Institut für Mittelstandsforschung (2024)

Stand 2022

Die deutsche Wirtschaft ist überwiegend mittelständisch geprägt. Rund 3,4 Millionen Unternehmen – das sind 99,2 Prozent aller Unternehmen – sind nach der Definition der Europäischen Kommission Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen mit bis zu 249 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von maximal 50 Millionen Euro. Insgesamt erwirtschaftet der Mittelstand rund 27 Prozent des Umsatzes aller deutschen Unternehmen. Mehr als die Hälfte aller Beschäftigten (rund 54 Prozent) arbeitet in mittelständischen Unternehmen. Noch wichtiger ist der Mittelstand für den beruflichen Nachwuchs: Nach Berechnungen des Instituts für Mittelstandsforschung bildet er 70 Prozent aller Auszubildenden aus. Die mittelständische Wirtschaft spielt eine wichtige Rolle bei Wachstum und Beschäftigung, denn gerade kleine und mittlere Unternehmen können flexibel auf Marktveränderungen reagieren und sorgen so für die Dynamik unserer Volkswirtschaft.

ternehmen mit mindestens 1.000 Beschäftigten vom Anwendungsbereich des neuen LkSG erfasst, sondern nur jene, die zusätzlich einen jährlichen Netto-Umsatz von mehr als 450 Millionen Euro aufweisen. Nach Auskunft der Bundesregierung wäre damit nur noch rund ein Drittel und damit weniger als 1.000 Unternehmen der bisher unter das LkSG fallenden Unternehmen direkt betroffen.

Umsetzungszeitplan

Im Rahmen der Umsetzung beabsichtigt die Bundesregierung, alle Pflichten aus der CSDDD, wie beispielsweise die neuen Regelungen zur zivilrechtlichen Haftung, erst zum spätesten europarechtlich vorgeschriebenen Zeitpunkt umzusetzen. Dies wird voraussichtlich durch den in der CSDDD vorgesehenen, nach Unternehmensgrößen gestaffelten Umsetzungsplan erfolgen.

Sollte das LkSG wie derzeit geplant angepasst werden, würde sich somit folgender Zeitplan für die Umsetzung der in der CSDDD geregelten Pflichten ergeben:

- 2027: EU-Unternehmen mit mehr als 5.000 Beschäftigten und über 1,5 Milliarden Euro Netto-Jahresumsatz sowie ausländische Unternehmen mit einem entsprechenden Umsatz.
- 2028: EU-Unternehmen mit mehr als 3.000 Beschäftigten und über 900 Millionen Euro Netto-Jahresumsatz oder ausländische Unternehmen mit einem entsprechenden Umsatz.
- 2029: EU-Unternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten und über 450 Millionen Euro Netto-Umsatz.

Nach Ansicht des DSLV sind zwar die Aussetzung der Berichtspflicht sowie der maßvolle zeitliche Umsetzungsplan der CSDDD zu begrüßen. Gleichzeitig ist jedoch zu bemängeln, dass weiterhin keine zielführenden Maßnahmen zur Eindämmung des „Trickle-Down-Effekts“ ergriffen wurden. Viele mittelständische Unternehmen, die eigentlich nicht in den Anwendungsbereich des LkSG fallen, müssen daher auch zukünftig befürchten, von ihren LkSG-pflichtigen Vertragspartnern übermäßig zur Erfüllung der im LkSG vorgesehenen Sorgfaltspflichten in Anspruch genommen und damit administrativ und finanziell überfordert zu werden.

(Thorsten Hölser/
Quelle: DSLV und BAFA)