Zahlen · Daten · Fakten aus Spedition und Logistik

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

DSLV

Vorwort

Die Branchenstatistik „Zahlen – Daten – Fakten", die der Deutsche Speditions- und Logistikverband seit 1962 alle fünf Jahre erhebt und veröffentlicht, ist bereits die zwölfte Untersuchung dieser Art. Sie soll allen interessierten Kreisen Aufschluss über Marktstrukturen und Leistungsprofile in Spedition und Logistik geben. Außerdem hat sie den Anspruch, strukturelle Veränderungen und Entwicklungstendenzen der Branche sichtbar zu machen.

Die amtliche Verkehrsstatistik ist im Hinblick auf die Speditions- und Logistikbranche lückenhaft. Sie kennt im Wesentlichen nur Tonnen- und Tonnenkilometer und wird damit der Rolle und wirtschaftlichen Bedeutung der Branche nicht gerecht. Für die Unternehmensplanung und die Verbandsarbeit sind aber empirisch gesicherte Daten erforderlich. Die DSLV-Strukturanalyse erfüllt diese Anforderungen als einzige ihrer Art in Deutschland und findet als verlässliche Untersuchung bei Verladern, Politik und Wissenschaft, Bundes- und Landesbehörden, Verbänden, Medien und der Kreditwirtschaft inzwischen große Beachtung. Sie informiert auf einen Blick fundiert über das Leistungsspektrum, die Zahl der Beschäftigten und Auszubildenden, über technische Kapazitäten, Fuhrpark, Umschlag- und Lagerflächen oder den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechniken.

Allen Firmen, die sich an der Erhebung beteiligt haben, sprechen wir im Namen der Branche unseren Dank für ihre Unterstützung aus. Ohne ihre Mitwirkung wäre diese Veröffentlichung nicht möglich gewesen.

Bonn, Mai 2015
Präsidium und Hauptgeschäftsführung

Vorbemerkungen zur Branchenerhebung 2014/2015

Für diese Strukturanalyse des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV) wurden die Daten im Jahr 2014 schriftlich erhoben. Dazu haben die Landesverbände des DSLV Fragebögen an alle ihre Mitglieder verteilt. Die Angeschriebenen konnten auch diesmal wieder die Daten online unter www.dslv.org eingeben. Von insgesamt 2.500 Betrieben haben sich zehn Prozent beteiligt. Davon haben etwa zwei Drittel an der Online-Umfrage teilgenommen, die übrigen Rückmeldungen kamen auf dem Postweg.

Der Statistik liegt als Erhebungseinheit ein Speditionsbetrieb zugrunde.

Unterschieden wurde dabei nach:

- Einbetriebsunternehmen
  (Unternehmen ohne Niederlassung)
- Mehrbetriebsunternehmen
  (Zentrale oder Niederlassung)

Im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2009 ist die Gesamtbeteiligung leicht gesunken. Gleichzeitig ist eine homogenere Verteilung der relativen Beteiligung gemessen an der Gesamtzahl der Mitgliedsunternehmen je Landesverband zu beobachten. Aufgrund einer überproportional hohen Beteiligung der Speditionen aus Nordrhein-Westfalen im Jahr 2009, die wegen der regionalen Gegebenheiten im Landverkehr einen Leistungsschwerpunkt haben, ist bei den Ergebnissen der vorliegenden Branchenerhebung eine gewisse Verschiebung hin zu Luft- und Seefracht zu beobachten.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 2

Vorbemerkungen zur Branchenerhebung 2014/2015 3

1 Der Spediteur als Organisator der Güterverkehrsmärkte 6

2 Das Leistungsangebot der Speditions- und Logistikbetriebe 8
- 2.1 Landverkehre 9
- 2.2 Internationale Spedition 12
- 2.3 Luftfrachtspedition 12
- 2.4 Seehafenspedition 13
- 2.5 Logistik 14
- 2.6 Lager- und Distributionslogistik 16
- 2.7 Gefahrgutlogistik 17

3 Qualitäts- und Umweltmanagement 19
- 3.1 Industriespezifische Managementsysteme 20
- 3.2 Logistiksicherheit und Diebstahlprävention 21

4 Betriebliche Strukturen 22
- 4.1 Betriebsgrößen 22
- 4.2 Umsätze 23
- 4.3 Niederlassungsnetze und Kooperationen 25

5 Mitarbeiter und berufliche Bildung 26
- 5.1 Beschäftigte 26
- 5.2 Berufsausbildung 27

6 Technische Kapazitäten 30
- 6.1 Fuhrpark 30
- 6.2 Umschlag- und Lagerkapazitäten 31
- 6.3 Gleis- und Wasserstraßenanschluss 33

7 Informations- und Kommunikationstechniken 35
- 7.1 Strukturierter Elektronischer Datenaustausch (EDI) 35
- 7.2 Internet 37
- 7.3 Tracking & Tracing 37
- 7.4 Flottentelematik 38

Landesverbände 40

Impressum 44

Tabellen- und Grafikverzeichnis

1 Der Spediteur als Organisator der Güterverkehrsmärkte 6

2 Das Leistungsangebot der Speditions- und Logistikbetriebe 8

Tabelle 1: Betriebe nach Leistungsbereichen und -schwerpunkten 9
Tabelle 2: Struktur der erweiterten Logistikkosten 14
Tabelle 3: Logistische Teilmärkte in der Spedition 15
Tabelle 4: Logistische Dienstleistungen 15

3 Qualitäts- und Umweltmanagement 19

4 Betriebliche Strukturen 22

Tabelle 5: Betriebsgrößen nach Zahl der Beschäftigten 22
Grafik 1: Anteil der Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten 23
Grafik 2: Umsatz in Spedition und Logistik 23
Tabelle 6: Umsätze aus Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr im Jahr 2012 24
Tabelle 7: Unternehmensgrößen nach Zahl der Niederlassungen 25

5 Mitarbeiter und berufliche Bildung 26

Grafik 3: Beschäftigte in Spedition und Logistik 26
Grafik 4: Personalstruktur in Speditions- und Logistikbetrieben 27
Grafik 5: Ausbildungsberufe in der Spedition 27
Tabelle 8: Ausbildung in der Spedition 27
Tabelle 9: Anzahl der Ausbildungsverhältnisse ausgewählter Logistikberufe in Deutschland 28
Tabelle 10: Neue Ausbildungsverträge ausgewählter Logistikberufe in Deutschland 29

6 Technische Kapazitäten 30

Grafik 6: Anteil der Betriebe, die eigene Fahrzeuge einsetzen 30
Tabelle 11: Zugmaschinen nach Gesamtgewicht 31
Tabelle 12: Motorisierte Fahrzeuge nach Schadstoffklasse 31
Tabelle 13: Überdachte Lagerflächen 32
Tabelle 14: Lagerflächen im Freien 32
Tabelle 15: Überdachte Umschlagflächen 33
Tabelle 16: Umschlagflächen im Freien 33
Grafik 7: Entwicklung des Containerverkehrs in der Binnenschifffahrt 34

7 Informations- und Kommunikationstechniken 35

Grafik 8: Entwicklung des EDI-Einsatzes in der Spedition 36
Tabelle 17: Betriebe mit EDI-Einsatz 36
Tabelle 18: Elektronischer Datenaustausch in der Logistikkette 36
Tabelle 19: Einsatz von Flottentelematik in der Spedition 38

1 Der Spediteur als Organisator der Güterverkehrsmärkte

Als Dienstleistungsunternehmen besorgt die Spedition die Versendung von Waren und bedient sich dabei sämtlicher Verkehrsträger. Nicht nur der Einkauf einzelner Beförderungsleistungen, sondern auch die Organisation komplexer Dienstleistungspakete aus Transport, Umschlag, Lagerung und zahlreichen logistischen Zusatzleistungen umfassen die Aktivitäten eines modernen Speditions- und Logistikbetriebs. Der Spediteur ist Anbieter von Transportleistungen per Lkw, Eisenbahn, Flugzeug, See- oder Binnenschiff, die er durch Dritte (Frachtführer, Verfrachter, Carrier) erbringen lässt oder selbst mit eigenem Transportequipment (Selbsteintritt) erbringt. Insbesondere die Unternehmen, die über eigene Transportmittel verfügen, werden dabei auch als Frachtführer tätig.

Der Betrieb einer modernen Spedition erfasst neben den Beförderungsleistungen auch weitere, auf die Beförderung oder den Umschlag bezogene Leistungen wie die Verpackung und Kennzeichnung des Gutes bis hin zur Palettenbewirtschaftung, die ohne die Tauschabwicklung durch Spediteure derzeit nicht denkbar ist.

Spediteure sind auch als gewerbliche Lagerhalter tätig. Sie verfügen über umfangreiche Umschlag- und Lagerkapazitäten für die verschiedensten Warengattungen. Lagerhalter sind dabei in der Lage, den unterschiedlichsten Anforderungen ihrer Auftraggeber Rechnung zu tragen, beispielsweise wenn Lebensmittel nur gekühlt aufbewahrt werden dürfen.

Immer mehr zählt auch das Logistikgeschäft zu den Kernkompetenzen. Während in der klassischen Spedition die Organisation der Güterversendung im Vordergrund steht, sind in der Logistik „schlüsselfertige Lösungen" aus einer Hand gefragt. Dabei kaufen Industrie und Handel logistische Zusatzleistungen, sogenannte Value Added Services, ein, die häufig den Spediteur beziehungsweise Logistiker immer tiefer in die betrieblichen Abläufe bei seinem Kunden einbinden.

Die Kompetenz der deutschen Speditions- und Logistikbranche ist weltweit anerkannt. Damit trägt die Leistungsfähigkeit der Logistik wesentlich zur Wettbewerbsfähigkeit und dem guten Ruf der deutschen Wirtschaft bei. In der Rangliste des Logistics Performance Index der Weltbank, der die Leistungsfähigkeit der Logistik in 160 Ländern bewertet, erreichte Deutschland nach 2010 im Jahr 2014 zum zweiten Mal den ersten Platz.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausübung des Speditions- und Logistikgewerbes finden sich überwiegend im Handelsgesetzbuch (HGB). Dieses Gesetzbuch umreißt in §§ 453, 454 die Aufgabe des Spediteurs prägnant: „Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen." Die Besorgung der Güterversendung umfasst dabei nicht nur den Einkauf einzelner Beförderungsleistungen, sondern auch die Organisation der Beförderung und ganzer Beförderungsketten.

Der Spediteur wird nach HGB überwiegend wie ein Frachtführer behandelt. Dies gilt zunächst für den Selbsteintritt, bei dem der Spediteur in gleicher Weise wie ein Frachtführer tätig wird. Aber auch dann, wenn der Spediteur Sammelladungen bildet, das heißt, die Güter mehrerer Versender zu einer Ladung zusammenfasst und mit einem Frachtvertrag versendet oder mit seinem Auftraggeber fixe Kosten vereinbart, wonach er seine Einkaufspreise nicht offenlegen muss, hat der Spediteur „hinsichtlich der Beförderung" die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Vor diesem Hintergrund wird in der Praxis immer weniger unterschieden, ob ein Speditionsunternehmen einen Speditions- oder Frachtvertrag abschließt. Auch das Lagergeschäft ist im HGB geregelt und erfährt dort seine Ausgestaltung als spezifisches unternehmerisches Verwahrungsgeschäft.

Dagegen ist das Logistikgeschäft im HGB nicht ausdrücklich geregelt. Kennzeichnend ist hier, dass unterschiedliche Leistungen unter dem Dach eines Vertrages zusammengefasst werden. Ein solcher typengemischter Vertrag enthält Elemente verschiedener Vertragstypen, die rechtlich zu einer Einheit verbunden werden. Neben den klassischen Speditions-, Fracht- und Lagerleistungen, finden sich hier insbesondere Elemente des Werkvertragsrechts, aber auch vieler anderer Vertragstypen wieder. Der in der Praxis verwendete Begriff „Kontraktlogistik" beschreibt dieses Geschäftsmodell, das ein Leistungsbündel mehrerer logistischer Aktivitäten umfasst. Der Spediteur ist hier nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette. Kontraktlogistikgeschäfte unterscheiden sich durch einen erhöhten Grad an Individualität, während beispielsweise Stückgutgeschäfte sehr standardisiert sind.

Spedition ist verkehrsträgerneutral

Spediteure arbeiten grundsätzlich verkehrsträgerneutral. Sie setzen das Transportmittel ein, welches sich für die Abwicklung des Transports unter den vom Auftraggeber vorgegebenen Eckdaten am besten eignet. Das Selbstverständnis der Spedition weicht danach von dem allgemeinen Sprachgebrauch ab, in dem der Begriff „Spediteur" oft synonym zu den Begriffen Frachtführer, Beförderer, Fuhr- oder Transportunternehmer, verwendet wird. Spediteure disponieren nahezu das gesamte Luftfrachtaufkommen, einen überwiegenden Teil der Transportmengen im gewerblichen Straßengüterverkehr und des Seeverkehrs, sowie erhebliche Anteile des Eisenbahngüterverkehrs und der Transportaufkommen in der Binnenschifffahrt.

Aus der Analyse des Leistungsangebots der in Deutschland ansässigen Speditions- und Logistikbetriebe ergeben sich auch Rückschlüsse auf die Zusammenarbeit mit den einzelnen Verkehrsträgern. Danach sind etwa 73 Prozent aller Speditionsbetriebe als Befrachter für den gewerblichen Straßengüterfernverkehr tätig, per Bahn verladen circa 15 Prozent. Ebenfalls etwa 15 Prozent fertigen Transporte für die Binnenschifffahrt ab, circa 53 Prozent organisieren als Seehafenspediteure Verschiffungen über See und 47 Prozent aller Speditionsbetriebe betätigen sich in der Luftfracht.

2 Das Leistungsangebot der Speditions- und Logistikbetriebe

Den inzwischen sehr komplexen Anforderungen des Marktes an speditionelle und logistische Dienstleistungen begegnen die Speditions- und Logistikbetriebe mit einem äußerst differenzierten Leistungsangebot.

Die in Tabelle 1 ausgewiesenen Leistungsbereiche und -schwerpunkte, die auf den Angaben der befragten Speditions- und Logistikbetriebe beruhen, geben einen Großteil des speditionellen Angebots wieder. Darüber hinaus gibt es weitere Spezialisierungen wie zum Beispiel die Versendung und Lagerung von temperaturgeführten Gütern, Früchten oder Pflanzen, hängender oder verpackter Bekleidung, Papier, Medien oder Baustoffen. Das Leistungsspektrum orientiert sich an der Nachfrage der Verlader.

Gemischtbetriebe prägen die Spedition

Im Durchschnitt sind Speditions- und Logistikbetriebe in neun Leistungsbereichen tätig. Am häufigsten genannt werden die Befrachtung von Lkw, Zollabfertigung, Seefrachtspedition, Stückgutverkehre, Speditionsnahverkehr, Luftfrachtspedition, Distributionslagerung, Gefahrgutlogistik und Güterfernverkehr.

Mit wachsender Betriebsgröße nimmt das Leistungsspektrum deutlich zu. Aktiv in mehr als zehn Leistungsbereichen sind unter den Betrieben mit bis zu zehn Beschäftigten nur 15 Prozent, unter den Betrieben mit elf bis 50 Beschäftigten bereits ein Drittel, unter den Betrieben mit 51 bis 200 Beschäftigten sind dies über die Hälfte und unter den Betrieben mit mehr als 200 Beschäftigten mehr als sechs von zehn Betrieben.

Die Begriffe Güterfern- und -nahverkehr entstammen noch der bis 1994 gültigen Marktordnung des Güterkraftverkehrsgesetzes. Danach wurden Transporte mit einer Entfernung von über 75 Kilometer vom Standort einer Spedition als Güterfernverkehr bezeichnet. Jeder Transport innerhalb dieser Zone galt hingegen als Güternahverkehr. Diese institutionelle Aufteilung ist zwar seit über 20 Jahren aufgehoben, jedoch werden beide Begriffe im Sprachgebrauch der Transport- und Speditions-

Tabelle 1: Betriebe nach Leistungsbereichen und -schwerpunkten

Tätigkeitsbereich	Leistungsbereich	Leistungsschwerpunkt
Stückgutverkehre	52 %	27 %
Paket- und Expressdienste	25 %	6 %
Befrachtung von Lkw	73 %	43 %
– nationale Verkehre	63 %	33 %
– internationale Verkehre	66 %	32 %
Güterfernverkehr mit eigenem Lkw (Selbsteintritt)	39 %	20 %
Speditionsnahverkehr	49 %	20 %
Bahnbefrachtung	15 %	5 %
Luftfrachtspedition	47 %	22 %
Seefrachtspedition	53 %	25 %
Zollabfertigung	65 %	28 %
Binnenschifffahrtsspedition	15 %	4 %
Binnenumschlagspedition	10 %	4 %
Kombinierter Verkehr	30 %	8 %
Gefahrgutlogistik	40 %	12 %
Fahrzeugdistribution	6 %	4 %
Neumöbelspedition (inklusive Möbeltransport)	7 %	4 %
Umzüge	13 %	6 %
Beschaffungslagerung	37 %	18 %
Distributionslagerung	47 %	26 %
Massengutlagerung	11 %	5 %
Zolllagerung	29 %	8 %
Gefahrstofflagerung	16 %	6 %
Anlagen- und Projektspedition	26 %	13 %
Entsorgungslogistik	9 %	4 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
Bezugsgröße: 2.500 Betriebe (Mehrfachnennungen möglich)

branche bis heute verwendet. Dabei wird unter Speditionsnahverkehr mittlerweile eine Tagesfahrt verstanden, die dem Sammeln und Verteilen von Gütern und Sendungen um den Standort einer Spedition dient.

2.1 Landverkehre

2.1.1 Lkw nach wie vor bedeutendster Verkehrsträger

Dass viele Speditions- und Logistikbetriebe nach wie vor eigene Fahrzeuge einsetzen, unterstreicht die besondere Bedeutung des Lkw für die Branche. Mit Ausnahme der Ergebnisse des Jahres 2010 ging der Anteil der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen seit 1985 jedoch kontinuierlich zurück.

39 Prozent aller Betriebe setzen bei Transporten im Güterfernverkehr eigene Fahrzeuge ein, 20 Prozent sehen darin einen Leistungsschwerpunkt ihrer Tätigkeit. Der deutliche Rückgang seit 2010 (damals 51 Prozent) hängt möglicherweise auch mit der in den Vorbemerkungen erwähnten Verzerrung der Umfrageergebnisse von 2010 zusammen. Je nachdem, in welcher Relation Eigen- oder Fremdleistung stehen, setzen aber auch diese Betriebe zusätzlich Frachtführer als Subunternehmer ein.

Der Lkw wird nicht nur von Kraftwagenspediteuren eingesetzt. Er ist auch für andere Leistungsbereiche unersetzlich wie beispielsweise in den Abhol- und Verteilertouren des Stückgutverkehrs oder bei Paketdiensten. Auch Seehafen- und Luftfrachtspediteure verfügen, wenn auch in geringerem Maße, über eigene Fahrzeuge für Transporte in der Nah- und Regionalzone. Für 49 Prozent aller Betriebe gehört der Speditionsnahverkehr zum Geschäftsfeld.

Neben dem Straßengüterverkehr mit eigenen Fahrzeugen kommt der Befrachtung fremder Fahrzeuge in nationalen und internationalen Verkehren durch Spediteure eine herausragende Rolle zu. Sie disponieren den Großteil der Transportmenge im gewerblichen Straßengüterfernverkehr. Der Anteil der Speditionsbetriebe, die fremde Fahrzeuge befrachten, liegt mit 73 Prozent weiterhin auf hohem Niveau. Für 43 Prozent der Unternehmen bildet dies einen Leistungsschwerpunkt ihrer Tätigkeit.

2.1.2 Stückgut- und Systemverkehre: eine Erfolgsgeschichte

Die Stückgut- und Systemverkehre der Spediteure haben ihre bedeutende Position in der Branche behauptet. 52 Prozent der befragten und im DSLV organisierten Speditionsbetriebe, also circa 1.300 Betriebe, sind in diesem Marktsegment, das auch als Spediteursammelgutverkehr bezeichnet wird, tätig. Gut jeder vierte Betrieb sieht darin einen Geschäftsschwerpunkt. Paket- und Expressdienste haben sich zu einem weiteren Standbein entwickelt. 25 Prozent aller befragten Betriebe sind in diesem Bereich aktiv.

Beide Teilsegmente bieten eine ähnliche Dienstleistung an, nämlich das Sammeln und Verteilen von Sendungen unterschiedlicher Versender und deren Bündelung zu Transporten mit gleicher Zielregion. Sie unterscheiden sich jedoch stark aufgrund unterschiedlicher Produktionssysteme und Güterstrukturen. So erfolgt der Umschlag in Paketzentren mittels vollautomatisierter, computergesteuerter Sortieranlagen, die Pakete mit einem Gewicht bis zu 70 Kilogramm bewegen können.

Bei den Sendungen des klassischen Stückgutmarktes handelt es sich dagegen um eine äußerst heterogene Gütermenge in unterschiedlichen Verpackungen (Fässer, Säcke, genormte Transportbehältnisse oder lose Güter), die sich innerhalb eines Gewichtsbereichs von 30 bis 2.500 Kilogramm bewegen. Kleinere Sendungen sind verkehrsökonomisch am besten zu bewältigen, wenn sie für einen Hauptlauf gebündelt werden. Hierfür bieten sich die Stückgutverkehre der Spediteure an, deren zeitgenaue Taktung zu den wesentlichen Merkmalen dieser Verkehrsart zählt. Verschiedene Packstücke werden oft zu einer gemeinsamen Sendung auf Paletten zusammengefasst und in Umschlagslägern der Speditionsbetriebe halbmanuell mithilfe von Unterflurförderketten und Hubwagen umgeschlagen.

Die Sendungen verschiedener Auftraggeber werden von sogenannten Versandspediteuren teilweise unter Einsatz von Transportunternehmen im Regionalbereich abgeholt (Vorlauf) und auf einem Umschlaglager (Depot) nach Relationen sortiert. Die Sendungen mit dem gleichen Ziel werden im Fernverkehr zu einem Transport gebündelt (Hauptlauf), im Eingangsdepot des Empfangsspediteurs auf Nahverkehrsfahrzeuge umgeschlagen und an die jeweiligen Empfänger zugestellt (Nachlauf).

Diesen Service bieten Stückgutspediteure flächendeckend mittels eines Netzes von Niederlassungen (Depots) innerhalb Deutschlands – zunehmend jedoch auch europaweit – an. Die teilnehmenden Speditionsbetriebe erfüllen dabei gleichzeitig die Funktionen des Versand- und Empfangsspediteurs. Die Fahrzeuge verkehren zwischen den Umschlagdepots nach einem festen Fahrplan. Sofern Sendungen über ein zentrales Umschlaglager (Hub) geführt werden, spricht man auch von Systemverkehren. Die Abläufe sind standardisiert und industrialisiert. Systemgeführte Stückgutverkehre sind der Inbegriff für die heute an die Spedition gestellte Dispositionsaufgabe. Dazu gehören schnelle Umschlagvorgänge, Termingenauigkeit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der logistischen Organisation.

Just-in-time-Bedarfsdeckung und bestandlose Warenverteilung haben das Bestellverhalten von Industrie und Handel verändert. Die Bestellmengen werden kleiner, die Wiederbeschaffungszeiträume verkürzen sich. Traditionelle Lagerprozesse fallen der bestandsarmen Beschaffung zum Opfer. Davon profitieren in zunehmendem Maße die Stückgutverkehre der Spediteure und Paketdienste. Letztere haben in den vergangenen Jahren insbesondere im B2C-Bereich durch den beachtlichen Anstieg im Online-Handel und durch die Belieferung von privaten Empfängern zugenommen. Das Stückgutgeschäft beschränkt sich hingegen größtenteils immer noch auf den B2B-Bereich, also die Versorgung von Industrie und Handel.

Nach einer Untersuchung des Fraunhofer Instituts umfasste der Stückgutmarkt im Jahr 2013 ein Volumen von gut zehn Milliarden Euro. Dies entspricht zwar nur einem Anteil von 4,4 Prozent am gesamten deutschen Logistikmarkt, die Bedeutung des Segments für viele Branchen ist jedoch immens. In der Funktion eines Transportbands zwischen verschiedenen Fertigungsstufen und

als Bindeglied zwischen Erzeuger, Groß- und Einzelhandel sind die getakteten Systemverkehre der Stückgutlogistiker eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Nicht umsonst bezeichnet die Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services diesen logistischen Teilmarkt in ihrer Studie „Challenges 2013" als „Rückgrat der deutschen Wirtschaft".

2.1.3 Garantierte Lieferzeiten

Nicht alleine die schnellen Dienste im Kurier-, Express- und Paketgeschäft, sondern ebenso die Stückgutspediteure bieten mittlerweile einen 24-Stunden-Service im Rahmen ihres normalen Angebots. Die Angleichung der Lieferzeiten erfolgte insbesondere aufgrund operativer Überschneidungen im niedrigen Gewichtsbereich. Vielfach bieten Speditionen zusätzlich einen Service mit „Uhrzeitterminen", dessen Laufzeiten dann auf zwölf bis 15 Stunden gesenkt sind. Auch ausländische Destinationen bis 500 km Entfernung werden inzwischen innerhalb von 24 Stunden bedient. Für längere Strecken erweitert sich die Lieferzeit auf 48 Stunden. Laufzeitverbesserungen konnten dadurch erzielt werden, dass die Umschlaganlagen zum Beispiel durch Einbau mechanischer Unterflurfördersysteme modernisiert, die Gütersammlung, der Umschlag und die Verteilung straffer organisiert sowie EDV-gestützte Informationssysteme installiert wurden.

Mit Einsatz barcodierter Packstück-Identifikations-Nummern hat sich das Qualitätsmanagement verbessert, der Umschlag wurde schneller und sicherer. Dies war die Basis für Statusberichtssysteme zur Packstück- und Sendungsverfolgung. Mittels mobilen Datenfunks konnten die Informationssysteme bis hin zum Fahrzeug an der Rampe des Empfängers ausgedehnt werden. Inzwischen wurde mit RFID (Radiofrequenz-Identifikation) eine neue Technologie entwickelt, die mittel- bis längerfristig den Barcode zumindest ergänzen wird.

2.1.4 Schienengüterverkehr

Dem Schienengüterverkehr wird in den nächsten Jahren ein sehr großes Wachstumspotenzial vorausgesagt. Aufgrund der prognostizierten Zuwachsraten kann die Eisenbahn, insbesondere im Hinterlandverkehr der Seehäfen, entlastend wirken. Fahrermangel und langfristig weiter steigende Energiepreise könnten dieser Entwicklung weiter Vorschub leisten. Im Gegensatz zum Straßenverkehr sieht sich der Spediteur im Bahnverkehr einer Vielzahl von Akteuren gegenüber, so dass die Organisation eines reibungsfreien Ablaufs der Lieferkette anspruchsvoll ist. Mangelnde Flexibilität und Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die vorhandenen Engpässe in den Terminals und der Infrastruktur erklären zum Teil die noch immer relativ geringe Nutzung des Verkehrsträgers Schiene in der Mitgliedschaft des DSLV.

15 Prozent der Befragten führen Bahnbefrachtungen durch, aber nur für fünf Prozent der Betriebe ist dies zugleich ein Leistungsschwerpunkt. Dennoch befindet sich der Verkehrsträger Schiene nach der wirtschaftlichen Krise in 2009 grundsätzlich weiterhin im Aufwind, auch wenn es zuletzt 2014 wieder einen Rückgang der Frachtvolumen um 2,4 Prozent gab. Hierfür wurden jedoch vor allem die Streiks der Lokführer als Ursache erkannt.

Schienenverkehre lassen sich von der Spedition nur vermarkten und in Logistikprojekte integrieren, wenn sie qualitativ hochwertig und preislich wettbewerbsfähig sind (wobei immer mehr auch der Aspekt der Umweltfreundlichkeit, insbesondere bei den großen Verladern, in den Vordergrund tritt). Das klassische Betätigungsfeld der Spedition ist der Kombinierte Verkehr, in den Spediteure über Operateure des Kombinierten Verkehrs oder mit eigenen intermodalen Zügen einbezogen sind. Der Einzelwagenverkehr, bei dem einzelne Güterwagen verschiedener Versender und Empfänger zu einem Güterzug zusammengefasst werden, ist in Deutschland noch relativ weit verbreitet (der Anteil liegt zwischen 35 und 45 Prozent), ist aber in den letzten zehn Jahren stark unter Druck gekommen. So ist in Europa der Anteil des Einzelwagenverkehrs in diesem Zeitraum von 50 auf unter 30 Prozent gesunken.

2.2 Internationale Spedition

Deutschland zählt zu den größten globalen Handelspartnern und nimmt eine bedeutende Stellung in der Weltwirtschaft ein. Dies spiegelt sich auch in den Zahlen des internationalen Güterverkehrs wider: In 2014 wurden 314,2 Millionen Tonnen Güter ins Ausland versandt und 437,1 Millionen Tonnen Güter importiert. Dies entspricht einem Anteil von knapp 18 Prozent des gesamten deutschen Transportaufkommens.

Die Bedeutung der internationalen Spedition als Dienstleister bei internationalen Transaktionen nimmt weiter zu. Ein Großteil der Ein- und Ausfuhrverzollungen erfolgt durch Spediteure. Dabei muss sich der im internationalen Warenverkehr tätige Spediteur neben der originären, in vielen Fällen durch von ihm beauftragte Frachtführer erbrachten, Beförderungsleistung noch mit zahlreichen Regelungen des Ausfuhr- und des Einfuhrlandes befassen. Seine Dienstleistung geht also weit über die reine Beförderungsleistung hinaus. Konkret bedeutet dies: Er muss das in den Liefer- und Zielländern geltende Außenwirtschaftsrecht beherrschen, soweit es sich auf die Ware, die Zollabfertigung und die Statistik bezieht. Die internationale Spedition ist somit notwendiger Bestandteil der Abwicklung des Außenhandels.

Im internationalen Verkehr gewinnt die Qualität der dispositiven Leistung gegenüber dem physischen Transport zunehmend an Gewicht. Mit der Organisation internationaler und kontinentaler Logistikaufgaben unterstützt die Spedition Industrie und Handel bei der Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition auf den internationalen Absatz- und Beschaffungsmärkten.

Jede Einschränkung der Spedition, wie etwa die Begrenzung der Niederlassungsfreiheit, das Verbot der Selbstadressierung oder der Rückbefrachtung, beeinträchtigt daher eindeutig die Marktchancen eines Produktes und beeinflusst somit unmittelbar den Außenhandel und damit auch die jeweilige nationale Volkswirtschaft.

Dass zahlreiche Betriebe die internationale Spedition zu ihren Leistungsbereichen zählen, verdeutlichen die folgenden Zahlen: 65 Prozent aller Betriebe bezeichnen die Zollabfertigung als einen Leistungsbereich, für 28 Prozent ist dies auch ein Leistungsschwerpunkt.

Im Zuge der EU-Initiative zur Verbesserung der internationalen Lieferkettensicherheit hat Brüssel 2008 den Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO) eingeführt. Zahlreiche international agierende Speditionen haben sich diese Bewilligung als Gütesiegel besorgt, um im Geschäft zu bleiben. Waren es im Jahr 2010 noch 24 Prozent der im Zollbereich tätigen Unternehmen, haben mittlerweile 68 Prozent den AEO-Status.

Auch die Umstellung der Zollabwicklung auf moderne Informationstechnologien sowohl auf europäischer als auch auf deutscher Ebene gehört dazu. Die Speditionsbranche hat sich frühzeitig darauf eingestellt und damit einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil erworben. Alle deutschen Zollspeditionen arbeiten inzwischen mit dem elektronischen Zollabwicklungsverfahren Atlas. Auch die Exportabwicklung per Mausklick ist mittlerweile fester Bestandteil ihres Leistungsspektrums. Durch die frühzeitige Anbindung an das System profitieren sie von fundierten Erfahrungen im Umgang mit dem komplexen Verfahren und konnten sich mit diesem speziellen Know-how als IT-Zolldienstleister entsprechend positionieren.

2.3 Luftfrachtspedition

Bei der Luftfrachtspedition handelt es sich um einen sehr dynamischen Leistungsbereich, dem auch künftig hohes Wachstumspotenzial prognostiziert wird. Geflogen werden nicht nur besonders eilbedürftige oder verderbliche Güter, sondern praktisch alle hochwertigen Investitions- und Verbrauchsgüter sowie Halb- und Fertigerzeugnisse. Ausschlaggebend sind neben der schnellen und zuverlässigen Beförderung vor allem die Transportsicherheit und geringe Kapitalbindungskosten.

Die Globalisierung der Märkte führt zu weiter steigenden Anforderungen an das Produkt Luftfracht. Zunehmend werden die logistischen Leistungen der Luftfrachtspedition in die weltweite Güterlogistik eingebunden. So integriert zum Beispiel die Automobilindustrie das Flugzeug und die Dienstleistungen der Spediteure vollständig in ihre Waren- und Materialflussprozesse. Ähnliches gilt für den Bereich Consumer Electronics.

In der Luftfracht sind 47 Prozent aller Speditionsunternehmen tätig. 22 Prozent sehen in diesem Bereich sogar einen Leistungsschwerpunkt. Nach Schätzungen des DSLV werden rund 98 Prozent aller deutschen Luftfrachtexporte und gut 75 Prozent aller Luftfrachtimporte von Spediteuren abgefertigt.

Auch in der Luftfracht nimmt die Zahl der konsolidierten Sendungen (Sammelsendungen) ständig zu. Schon in den 1980er Jahren kletterte ihr Anteil auf knapp 40 Prozent des gesamten Luftfrachtaufkommens und liegt heute nach Schätzungen des DSLV bei deutlich mehr als 50 Prozent.

Die Sicherheit des internationalen Luftverkehrs ist von enormer Bedeutung für die Luftfracht-Transportkette. Die gestiegenen Anforderungen zur Frachtsicherheit bedeuten eine ständige Herausforderung bei der Organisation der komplexen Luftfrachtprozesse. Die Luftfrachtspediteure sind ein wichtiges Glied der sicheren Lieferkette im Luftverkehr und auf Basis der EU-Luftsicherheitsvorschriften regelmäßig als „Reglementierte Beauftragte" durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zugelassen. Sie steuern die komplexen Luftfrachtprozesse von der Abholung beim Kunden bis zur Anlieferung bei der Airline unter Einhaltung der Sicherheitsauflagen und sichern die Fracht durch technische und organisatorische Maßnahmen vor unbefugten Zugriffen.

2.4 Seehafenspedition

Rund 80 Prozent des globalen Welthandelsaufkommens werden mit dem Seeschiff abgewickelt. In Deutschland wurden 2014 etwa 301,7 Millionen Tonnen Seefracht umgeschlagen. Die Seehäfen sind Verkehrsknotenpunkte, in denen Landverkehrsträger mit der Seeschifffahrt zusammentreffen. Die Planung, Gestaltung, Regelung und Steuerung dieses Warenflusses vom Binnenland bis zum überseeischen Bestimmungsort erfolgt hauptsächlich durch Seehafenspediteure. Der DSLV-Branchenerhebung zufolge sind 53 Prozent der befragten Speditions- und Logistikunternehmen in der Seefrachtspedition tätig, 25 Prozent sehen darin einen Leistungsschwerpunkt.

Schon seit Jahren kontrollieren sie konstant über 60 Prozent der Ladung, die im Linienverkehr der Reedereien über deutsche Häfen verladen oder gelöscht wird. Allein in den vier Seehäfen Bremen, Hamburg, Lübeck und Rostock sind rund 590 Speditionen mit ungefähr 20.000 Mitarbeitern tätig, die schätzungsweise einen Umsatz von rund 15 Milliarden Euro erwirtschaften.

Sie kalkulieren Transport- und Umschlagkosten, wickeln Export- und Importsendungen ab und erstellen Umschlag- und Verladepapiere sowie Verschiffungsdokumente. Außerdem beraten sie die Verlader sowohl bei der Abfertigung von Groß- und Spezialtransporten als auch bei der Abwicklung kleinerer Sendungen. Viele Seehafenspediteure bedienen sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben eigener Niederlassungen oder Korrespondenten im europäischen und überseeischen Ausland. Sie verhandeln und kooperieren mit Schiffsagenten, Reedern, Hafenbehörden und Zollämtern, damit eine termingerechte Verladung und Abfertigung erfolgt.

Der weltweite Einsatz von Containern von und nach Übersee sowie zusätzlich regelmäßige frachtgünstige Spediteur-Sammelcontainer-Verkehre vergrößern das Leistungsspektrum. Über dieses Aufkommen gibt es keine statistischen Daten.

Aber die „Fahrpläne" der Seehafenspediteure lassen auf erhebliche Gütermengen schließen, die als „Consolidated Consignments" abgefertigt werden. Darunter sind containerisierte Stückgutsendungen zu verstehen, die nach Ankunft eines Containers an unterschiedliche Empfänger zugestellt werden.

Die elektronische Datenverarbeitung hat nahezu sämtliche Tätigkeitsfelder der speditionellen Praxis in den Seehäfen stark beeinflusst und verändert. So kann beispielsweise in Bremen und Hamburg seit Jahren die gesamte Hafenabwicklung elektronisch vorgenommen werden.

2.5 Logistik

Die Bedeutung der Logistik innerhalb der gesamten Branche ist seit den 1990er Jahren rasant gestiegen. War 1995 erst jeder vierte Betrieb in der Absatzlogistik und jeder fünfte Betrieb in der Beschaffungslogistik tätig, hat sich dieses Bild in den vergangenen Jahren grundlegend verändert. Inzwischen erbringen bereits 83 Prozent der Speditionsbetriebe nach eigenen Angaben logistische Dienstleistungen.

Tabelle 2: Struktur der erweiterten Logistikkosten

Kostenarten	Anteil in %
Transportkosten	44 %
+ Kosten für Lagerhaltung und Umschlag, einschließlich der damit verbundenen Value-Added-Services vor, nach und zwischen den Produktions- und Verkaufsaktivitäten	24 %
Zwischensumme TUL-Prozesse	**68 %**
+ Kosten für die Auftragsabwicklung der Logistikdienstleistungen	4 %
+ Kosten für Logistikplanung und Administration	3 %
+ Bestandskosten (Kapitalverzinsung, Wertabschreibung und Schwund)	25 %
Summe der erweiterten Logistikkosten	**100 %**

Quelle: Establish Davis Logistics Costs and Service 2013, Präsentation anlässlich der Jahreskonferenz des Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP), 2013.

2.5.1 Marktpotenzial Logistik

Das Logistikmarktvolumen für das Jahr 2013 wird von Experten auf 230 Milliarden Euro geschätzt. (Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services, SCC, Nürnberg). Dies entspricht einem Anteil von 8,4 Prozent des deutschen Bruttoinlandsprodukts (2.904 Milliarden Euro).

Alle gewerblichen Logistikdienstleister (Frachtführer, Spediteure, Umschlagbetriebe etc.) erwirtschafteten zusammen einen Anteil von rund 113 Milliarden Euro (48 Prozent). Auf die von Industrie und Handel erbrachten Eigenleistungen (Werkslogistik) entfallen circa 117 Milliarden Euro (52 Prozent).

2.5.2 Struktur der erweiterten Logistikkosten

Mit mehr als zwei Dritteln entfällt ein Großteil der Logistikkosten auf die TUL-Prozesse (Transport, Umschlag, Lagerhaltung). Tatsächlich sind trotz des strukturellen Wandels der Speditions- und Logistikbranche die klassischen Dienstleistungen wie Transport oder Lagerhaltung weiterhin gefragt, vielfach sind sie jedoch in einen anderen Kontext gestellt, zum Beispiel als Teil der Kontraktlogistik.

Von Kontraktlogistik wird gesprochen, wenn es sich um Geschäfte handelt, bei denen:

- mehrere logistische Funktionen/Aktivitäten zu einem Leistungspaket erhöhter Komplexität integriert sind; und zwar in einer individuell den Bedürfnissen des Verladers angepassten und ausgestalteten Weise;
- die Leistungen längerfristig (mindestens ein Jahr), zumeist mit einem schriftlich formulierten Vertrag (Kontrakt), abgesichert sind und
- das Geschäftsvolumen im Rahmen eines Kontraktes mindestens 0,5 Millionen Euro im Jahr beträgt, unabhängig davon, ob der Umsatz mit eigenen Ressourcen oder denen eines Partners erzielt wird.

Von den befragten Betrieben sind 45 Prozent im Bereich der Kontraktlogistik tätig, für 25 Prozent ist diese ein Leistungsschwerpunkt.

2.5.3 Teilmärkte prägen das Logistikgeschäft

Wer auf den logistischen Märkten erfolgreich agieren will, muss über sehr gute Kenntnisse der Prozessketten in Handel und Industrie verfügen. Zu den Anforderungen des Marktes gehört auch die kommunikative Kompetenz des Logistikdienstleisters. Nach der vorliegenden Strukturanalyse ragen einzelne Teilmärkte heraus. Die Handelslogistik bleibt der wichtigste Teilmarkt, gefolgt von Ersatzteillogistik und Automobillogistik. Gegenüber 2010 ist dabei die Beteiligung der Betriebe an allen Teilmärkten weiter angestiegen.

Tabelle 3: Logistische Teilmärkte in der Spedition

	Leistungsbereich	Leistungsschwerpunkt
Automobillogistik	39 %	17 %
Chemielogistik	34 %	13 %
Ersatzteillogistik	41 %	14 %
Handelslogistik	57 %	27 %
Hightech-Produkte	30 %	13 %
Nahrungs- und Genussmittel	35 %	15 %
Pharmalogistik	24 %	8 %
Temperaturgeführte Güter	37 %	13 %
Textillogistik	22 %	8 %
Andere	5 %	4 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
Bezugsgröße: 1.880 Betriebe mit speziellem Logistiksystem (Mehrfachnennungen möglich)

Zudem gibt es weitere logistische Anwendungsfelder, häufig mit einer güter- oder branchenbezogenen Spezialisierung wie beispielsweise auf Baulogistik, Baumarktlogistik, Gefahrgutlogistik, Getränkelogistik, Kaufhauslogistik, Kosmetik- und Pharmalogistik, Messelogistik, Papierlogistik, Pflanzenlogistik oder Printmedienlogistik. Entsprechend den Kundenanforderungen bilden sich ständig neue Dienstleistungen heraus.

Logistische Dienstleistungen prägen das Logistikgeschäft, vor allem, wenn es um Kontraktlogistik geht. Das Leistungsspektrum reicht heute von der Abrufsteuerung, dem Bestandsmanagement, dem Kommissionieren, der Konfektionierung, der Vormontage über die Zustellung bis hin zum Retourenmanagement. Diese Dienstleistungen sind oft sehr kundenspezifisch geprägt und erfordern eine von Vertrauen geprägte Zusammenarbeit.

Tabelle 4: Logistische Dienstleistungen

	Anteil
Logistikberatung	75 %
Abrufsteuerung	25 %
Bestandsmanagement	46 %
Qualitätskontrollen	42 %
Kontrolle von Luftfracht / Seefracht (Röntgen etc.)	20 %
Zentrallagerfunktion	29 %
Bestellabwicklung für Kunden	27 %
Konfektionierung	28 %
Montagearbeiten	17 %
Kommissionieren, Verpacken	67 %
Etikettierung	54 %
Regalservice	9 %
Fakturierung und Inkasso	11 %
Retourenmanagement	22 %
Call Center	4 %
Tracking & Tracing	49 %
eFulfilment	7 %
Andere	2 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
Bezugsgröße: 2.080 Betriebe mit logistischen Dienstleistungen (Mehrfachnennungen möglich)

Das hier abgebildete Leistungsspektrum der Speditionsbranche zeigt die wichtigsten Bausteine der Distributions- oder Beschaffungslogistik. Die Logistikberatung ist dabei die wichtigste Dienstleistung, die von drei Viertel aller Betriebe angeboten wird. Mehr als die Hälfte der Betriebe bieten zudem das Kommissionieren, Verpacken und Etikettieren von Waren an. Dieses Leistungsspektrum ist allerdings nur als eine Momentaufnahme zu verstehen, denn die Nachfrage nach Zusatzleistungen oder Mehrwertdiensten (Value Added Services) wird weiter zulegen.

2.5.4 Logistik fördert Entwicklung von Systemverkehren

Die „industrielle" Produktion von Transport- und Logistikdienstleistungen innerhalb definierter Rahmenbedingungen (zum Beispiel Laufzeiten, Maß- und Gewichtsrestriktionen) mit leicht handhabbaren Preisstrukturen wie in den Paketdiensten oder den sogenannten Systemverkehren entwickelt sich zügig. Sie ist eine Antwort auf die zunehmend differenzierteren logistischen Anforderungen, die aus Branchenbesonderheiten, Güteranforderungen oder Vertriebsformen resultieren. Beispiele hierfür sind: Textillogistik, Lebensmittellogistik, Gefahrgutlogistik, Ersatzteillogistik, Automobillogistik, Hightech-Logistik oder Paketdienste.

Systemverkehre sind ein Ansatz der Spediteure, die Komplexität der logistischen Nachfrage, beispielsweise in der Kontraktlogistik, durch die Anwendung von Standards in den Prozessen so zu reduzieren, dass sie überhaupt wirtschaftlich zu bewältigen ist. Diese Systemverkehre sind häufig mit einem Stückgutnetzwerk verknüpft.

Spediteure gestalten zunehmend solche Teilmärkte, um durch die Bündelung von Gütern und die Homogenisierung der Anforderungen Stückkostendegressionen realisieren zu können. Dies setzt ein entsprechendes Gütervolumen voraus. Wächst das Marktvolumen nicht im entsprechenden Tempo, verstärkt sich der Konzentrationsdruck auf der Anbieterseite. Eine wesentliche Alternative hierzu ist die „Poolung" des Sendungsaufkommens durch Kooperation. Gerade in den Systemverkehren findet sich eine Reihe von Speditionskooperationen, die sich aus mittelständischen Unternehmen gebildet haben, um die gleiche Dienstleistungsqualität und Netzabdeckung wie die großen Konzernspeditionen anbieten zu können.

2.6 Lager- und Distributionslogistik

Die Lager- und Distributionslogistik ist ein wirtschaftlich bedeutender Leistungsbereich in der Speditions- und Logistikbranche. Die weitgehende Arbeitsteilung in der Wirtschaft, die räumliche und zeitliche Distanz zwischen Produktion und Verbrauch, die Spezialisierung in der Produktion und die Ausweitung der Sortimente im Handel beeinflussen die Nachfrage nach Zwischen-, Distributions- und Dauerlägern, die zu einer optimalen Versorgung von Industrie, Handel, Handwerk und des Verbrauchers beitragen. Die Lagerfunktion wird heute als ein wichtiges Bindeglied der gesamten Güterlogistik betrachtet. Besonders häufig spezialisieren sich Lagerbetreiber auf die Wirtschaftsbranchen Automobile, Chemie, Eisen und Stahl, Metallverarbeitung, Elektronik sowie Lebensmittel.

Die Lagerlogistik ist Bestandteil vieler speditioneller Leistungsangebote. Mit 47 Prozent betreibt fast die Hälfte aller Speditionsbetriebe ein Distributionslager. Das Leistungsspektrum des lagerhaltenden Spediteurs reicht von der reinen Lagerung bis zur kompletten Übertragung der Warendistribution im Rahmen logistischer Konzepte. Dazu gehören häufig auch Mehrwertdienste wie die Konfektionierung und Etikettierung sowie die Bestellabwicklung und das Retourenmanagement für den Auftraggeber.

Die Spedition steuert die Material- und Warenbewegungen unter Integration des Informationsflusses von der Vorproduktbeschaffung bis zur Lieferung der Fertigwaren. Dabei übernimmt sie beispielsweise auch die Bewirtschaftung von

Beschaffungslägern, die von Zulieferern beschickt werden. Das Leistungsbündel ist außerordentlich vielfältig und umfasst Lagerhaltung, Kommissionierung, Montagearbeiten, Warenausgangsbearbeitung, Regalpflege, Transport- und Speditionsleistungen. Dabei steht nicht mehr die Lagerung der Ware im Vordergrund, sondern die Bereithaltung zum differenzierten, kurzfristigen Lieferabruf.

Nicht zuletzt tragen die flächendeckenden und zuverlässigen Verkehre der Spediteure dazu bei, bestandsarme Konzepte für kleinere Lieferungen und kürzere Lieferintervalle zu entwickeln. Die Lagerstufen vom Zentrallager (Vollsortiment), Regionallager (Versorgung einer Absatzregion) bis zum Auslieferungslager (dezentral im Verkaufsgebiet) wurden ausgedünnt. Die Verbreitung von E-Commerce, aber auch die wachsenden Anforderungen aus Nachhaltigkeit und Umwelt an die Logistik könnten abnehmernahe Lagerstufen wieder beleben.

2.7 Gefahrgutlogistik

Gefährliche Güter werden weltweit mit allen Verkehrsträgern befördert. Dabei hat die Sicherheit von Mensch und Umwelt absoluten Vorrang, was sich in einer außerordentlichen Vorschriftendichte niederschlägt. Dies gilt auch für die Lagerung gefährlicher Stoffe. Vorschriftenkonforme Dokumentation, Kontrolle von Verpackung, Beachtung entsprechender Kennzeichnungsvorschriften, die Fahrzeugausrüstung und technik sowie letztlich die sichere Verladung, Beförderung und Lagerung gefährlicher Stoffe verlangen ein breites Fachwissen und große Kompetenz aller Beteiligten. Besondere Aufmerksamkeit gilt deshalb in den Speditions- und Logistikbetrieben der Ausbildung von Mitarbeitern, die mit der physischen und administrativen Abwicklung betraut sind.

2.7.1 Gefahrgutaufkommen in Deutschland

Gefährliche Güter haben einen beachtlichen Anteil am Verkehrsaufkommen. Die Datenbasis diesbezüglich ist jedoch unbefriedigend. Amtliche statistische Erhebungen erfolgen zwar mittlerweile jährlich, jedoch liegen vollständige Informationen lediglich für die Schiene vor. Deshalb sind die Erhebungen von Gefahrgutmengen nur im Eisenbahngüterverkehr uneingeschränkt verwertbar. Für die übrigen Verkehrsträger werden Erhebungslücken vom Statistischen Bundesamt durch Schätzungen aufgefüllt. Zudem werden mit den Ergebnissen der Gefahrgutschätzung des Statistischen Bundesamts Informationen über den Transport gefährlicher Güter erst zwei Jahre nachlaufend veröffentlicht und stehen mit Redaktionsschluss für das Jahr 2012 zur Verfügung.

Aus den veröffentlichten Daten geht hervor, dass auf deutschen Verkehrswegen über alle Verkehrsträger hinweg jährlich insgesamt mehr als 298 Millionen Tonnen Gefahrgut befördert wurden. Dies entspricht einem Anteil von gut sieben Prozent aller in Deutschland transportierten Güter. Entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3 bilden mit 67 Prozent den größten Anteil der Gefahrgutmenge. Den zweitgrößten Anteil machen die Gase der Klasse 2 mit nur noch neun Prozent des Gefahrgutaufkommens aus. Hierauf folgt der Anteil der ätzenden Stoffe (Klasse 8) mit acht Prozent. Diese drei Gefahrgutklassen bilden zusammen den Hauptteil der Gefahrguttonnage.

2.7.2 Gefahrguttransporte nach Verkehrsträgern

Der größte Anteil des Gefahrgutaufkommens entfällt im Jahr 2012 mit 140 Millionen Tonnen auf den Straßengüterverkehr. Der Schienenverkehr hat den Seeverkehr in der Statistik der Gefahrguttransportmenge in den letzten Jahren überholt. Mit Eisenbahnen wurden knapp 58 Millionen Tonnen Gefahrgut befördert. Dann folgt der Seeverkehr mit 52 Millionen Tonnen. Mit Binnenschiffen

wurden laut der Schätzung des Statistischen Bundesamts immerhin nahezu 48 Millionen Tonnen gefährlicher Güter transportiert. Gefahrguttransporte im Bereich der Luftfracht sind auch in der aktuellen Statistik bei Betrachtung der absoluten Tonnage eine zu vernachlässigende Größe.

Daraus folgt, dass 47 Prozent der gesamten Gefahrgutmenge auf der Straße transportiert wurde. Dieser Anteil ist zwar erheblich, aber dennoch deutlich geringer als der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamtmodalen Verkehrsaufkommen, der insgesamt 77 Prozent betrug. Entsprechend ist das Verhältnis der Gefahrgüter zur gesamtmodalen Transportmenge bei den anderen Verkehrsträgern deutlich höher. Die Bahn hält beispielsweise in 2012 beim Gefahrgut einen Anteil von rund 19 Prozent, während ihr Anteil beim gesamtmodalen Transportaufkommen lediglich neun Prozent beträgt. Der Anteil an den Gefahrgutaufkommen im Seeverkehr liegt bei gut 17 Prozent und in der Binnenschifffahrt bei etwa 16 Prozent.

2.7.3 Gefahrgut in der Spedition

Der DSLV-Branchenerhebung zufolge fertigen 40 Prozent der erfassten Betriebe regelmäßig Gefahrgut ab. Für zwölf Prozent, das heißt für fast jeden dritten Betrieb davon, ist die Gefahrgutabwicklung ein Leistungsschwerpunkt. Es ist davon auszugehen, dass dies insbesondere im Geschäftsfeld der Tankwagenspedition zutrifft.

2.7.4 Gefahrstofflagerung

Die Einlagerung gefährlicher Stoffe unterliegt gleichfalls einem gesetzlichen Pflichtenkatalog mit Anforderungen an die Anlagensicherheit, den Arbeits- und Umweltschutz. Dies erfordert hohe Investitionen für Lager- und Umschlaganlagen und führt deshalb zu einem hohen Spezialisierungsgrad bei den gewerblichen Lagerhaltern. 16 Prozent der befragten Betriebe verfügen inzwischen über Einrichtungen für eine vorschriftenkonforme und behördlich genehmigte Einlagerung gefährlicher Stoffe. Sechs Prozent der Betriebe sehen in der Gefahrstofflagerhaltung sogar einen Leistungsschwerpunkt.

3 Qualitäts- und Umweltmanagement

Nicht zuletzt durch das seit Anfang der 1990er Jahre zunehmende Outsourcing der Logistik von Industrie und Handel sind die Qualitätsanforderungen an Spediteure gestiegen. Der Nachweis eines dokumentierten Qualitätsmanagementsystems (QMS) wurde damit vielfach obligatorisch. Unabhängig davon ist zu beobachten, dass Qualitätskriterien wie

- Pünktlichkeit, kurze Transport- und Lieferzeiten,
- Richtigkeit und Unversehrtheit der Sendung,
- Fehlervermeidung und Eventmanagement zur unverzüglichen Bewältigung von unvorhersehbaren Störungen,
- unverzügliche Reklamationsbearbeitung und
- lückenlose Nachverfolgbarkeit und Auskunftsfähigkeit über den Status der Auftragsabwicklung von Sendungen und Packstücken bis hin zur Auslieferung an den Warenempfänger in Echtzeit sowie Umweltverträglichkeit

bei der Erbringung von Logistikdienstleistungen immer mehr an Bedeutung gewinnen und oftmals für die Auftragsvergabe ausschlaggebend sind.

Mit dem Qualitätsmanagement nach DIN ISO 9001 wird eine systematische, dokumentierte Aufbau- und Ablauforganisation verfolgt. Eine wirksame Umsetzung des Qualitätsmanagements kann die Leistungsfähigkeit eines Unternehmens verbessern. Die DIN ISO Norm 9001 ist ein Instrument, um das Qualitätsmanagement im Unternehmen zu sichern und dessen Qualitätsziele zu realisieren.

60 Prozent der im DSLV organisierten Speditionsbetriebe sind nach DIN ISO 9001 zertifiziert. Schwerpunkte der Zertifizierung sind Systemverkehre, Paket- und Expressdienste, die Absatz- und Beschaffungslogistik und die Gefahrgutlogistik.

Zertifizierte Umweltmanagementsysteme (UMS) nach ISO 14001 sind im Vergleich deutlich geringer verbreitet und vor allem von solchen Speditionen umgesetzt, deren Kunden aus der verladenden Wirtschaft selbst eine hohe Affinität zum Umweltmanagement haben. Hierzu zählen etwa der Handel, die Konsumgüterwirtschaft oder die Chemische Industrie. Dennoch verfügen bereits 19 Prozent aller befragten Betriebe über ein zertifiziertes UMS. Vor dem Hintergrund des Bedeutungszuwachses der Umweltverträglichkeit als logistisches Leistungsmerkmal („Grüne Logistik") ist diese Zahl – wenn auch geringfügig – gewachsen.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Berechnung von Treibhausgasemissionen hinzuweisen. Dabei findet die Norm DIN EN 16258 „Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen" Anwendung. Deren Umsetzung unterstützt die Erstellung von Emissionsbilanzen in Speditionen. Hiervon wird entsprechend Gebrauch gemacht: 17 Prozent der Unternehmen nutzen bereits Systeme zur Berechnung und weitere acht Prozent planen bereits eine solche Maßnahme. Somit rückt bei einem Viertel der Branche die „Grüne Logistik" noch stärker in den Fokus.

3.1 Industriespezifische Managementsysteme

Neben dem Qualitätsmanagementsystem nach DIN ISO 9001 finden oftmals branchenspezifische Konzepte beziehungsweise Zertifizierungen zur Überprüfung der Dienstleistungsqualität in der Spedition Anwendung. Die Einführung und Umsetzung von Managementsystemen ist dabei häufig mit erheblichem Aufwand und Kosten für die Unternehmen verbunden. Der Anteil der Speditionen, die ein oder mehrere branchenspezifische Qualitätsmanagementsysteme anwenden, ist jedenfalls seit 2010 mit 35 Prozent zurückgegangen und beträgt heute 29 Prozent.

Entgegen diesem Trend findet das HACCP-Konzept (Hazard Analysis and Critical Control Point) in der Speditions- und Logistikbranche zunehmend Verbreitung. HACCP ist ein Konzept zur Abwehr und Vermeidung gesundheitlicher Gefahren, die bei der Herstellung, Behandlung und Verarbeitung, dem Transport, der Lagerung und dem Verkauf von Lebensmitteln für den Konsumenten entstehen können. Bezogen auf alle Speditionsbetriebe haben 15 Prozent dieses Konzept erfolgreich umgesetzt. Wählt man aber als Bezugsgröße die Zahl der Speditionsbetriebe, die logistische Systeme für Unternehmen der Nahrungs- und Genussmittel betreiben, dann sind es schon 58 Prozent.

Auch der Lebensmitteleinzelhandel fordert mit IFS (International Food Standard) einen speziellen Qualitätsstandard für seine logistischen Prozesse. Die Verbreitung des Standards bei Speditionsbetrieben ist jedoch leicht zurückgegangen. Noch neun Prozent aller Betriebe geben an, zertifiziert zu sein. Bezogen auf die in der Handelslogistik tätigen Spediteure liegt der Anteil bei 22 Prozent.

Von der chemischen Industrie wird das Sicherheits- und Qualitäts-Beurteilungs-System (SQAS) verlangt. 14 Prozent der befragten Betriebe haben sich dem aufwändigen SQAS-Audit unterzogen. Zieht man als Referenzgröße nur die Betriebe heran, die als Leistungsbereich auch die Gefahrgutlogistik nennen, sind es 35 Prozent.

In der Pharmazeutischen Industrie kommen die Leitlinien für die gute Vertriebspraxis von Humanarzneimitteln (2013/C 68/01) – Guidelines on Good Distribution Practice of Medicinal Products for Human Use (GDP) zur Anwendung. Die GDP reglementieren Logistik- und Transportdienstleistungen in der Pharmabranche, insbesondere die Überwachung und Dokumentation von Transport und Lagerung. Anwendung finden diese Regeln bei vier Prozent aller Befragten und bei 24 Prozent der Pharmalogistiker.

Auch die Automobilindustrie kennt Lieferanten-Audits, die auf Dienstleister wie Spediteure ausgedehnt werden. Die Zertifizierung nach den VDA 6.x-Regelwerken des Verbands der Automobilindustrie (VDA) innerhalb der Speditions- und Logistikbranche ist jedoch zurückgegangen und mit drei Prozent aller Betriebe gering. Nimmt man die Zahl der Automobillogistiker sind es elf Prozent der Betriebe.

3.2 Logistiksicherheit und Diebstahlprävention

Diebstähle von Ladung, Fahrzeugen und Ladungsträgern haben in Deutschland und Europa ein erhebliches Ausmaß angenommen. Die betroffenen Branchen reagieren entsprechend mit Präventionsmaßnahmen und -programmen. Beispielsweise hat der DSLV mit dem s.a.f.e.-Konzept (Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition) einen Sicherheitsstandard erarbeitet. s.a.f.e. ist eine verbandsgetragene Gemeinschaft von Speditionen und Logistikdienstleistern zur Wahrung gleichgerichteter Interessen sowie ein Serviceverbund zur Optimierung der Logistiksicherheit. Das s.a.f.e.-Konzept unterstützt Speditionen bei der Entwicklung und Umsetzung präventiver Maßnahmen zur Erhöhung der Logistiksicherheit und bietet nachhaltigen Schutz logistischer Dienstleistungen durch Eindämmung des Raub-, Diebstahl- und Terrorrisikos. Schadens- und Verlustquoten können bei Umsetzung des Konzepts erkennbar reduziert werden. Acht Prozent der befragten Betriebe erfüllen die aus der Brancheninitiative des DSLV abgeleiteten Anforderungen und setzen somit das s.a.f.e.-Konzept um, weitere fünf Prozent planen die Zertifizierung.

Die Transported Asset Protection Association (TAPA) – ursprünglich eine Initiative der Verladerschaft – hat ebenfalls einen Standard entwickelt, der Unternehmen dabei unterstützt Sicherheitsrisiken zu identifizieren und zu bewältigen. Vier Prozent der befragten Unternehmen sind zertifiziert und drei Prozent sind in der Vorbereitung.

4 Betriebliche Strukturen

Mit der vorliegenden Umfrage wurden erneut auch Daten über die Zahl der Beschäftigten, Auszubildenden und Niederlassungen erhoben.

Erhebungseinheit war dabei der einzelne Betrieb, auf den sich alle Angaben beziehen. Dies bedeutet, dass Niederlassungen und Zentralen eines Unternehmens als „Betrieb" behandelt werden. Auch die Zentralen wurden nur nach Leistungen, Personal und Kapazitäten „vor Ort" befragt. Eine unternehmensbezogene Statistik kann nicht erstellt werden, weil für eine Auswertung nach Unternehmenszugehörigkeit der Betriebe wesentliche Informationen fehlen. Damit sind auch keine exakten Aussagen über Konzentrationsprozesse möglich.

Tabelle 5: Betriebsgrößen nach Zahl der Beschäftigten

Beschäftigte pro Betrieb	Betriebe insgesamt	Einbetriebsunternehmen (ohne Niederlassungen)	Mehrbetriebs-unternehmen[1]
1 bis 10	17 %	26 %	7 %
11 bis 50	36 %	36 %	36 %
51 bis 100	20 %	23 %	17 %
101 bis 200	13 %	11 %	16 %
über 200	14 %	5 %	25 %
Gesamt	100 %	100 %	100 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015; Differenz zu 100 Prozent durch Rundung. Bezugsgröße: 2.500 Betriebe; [1] Erfasst wurden hierunter alle Betriebe, die als Zentrale oder Niederlassung fungieren.

4.1 Betriebsgrößen

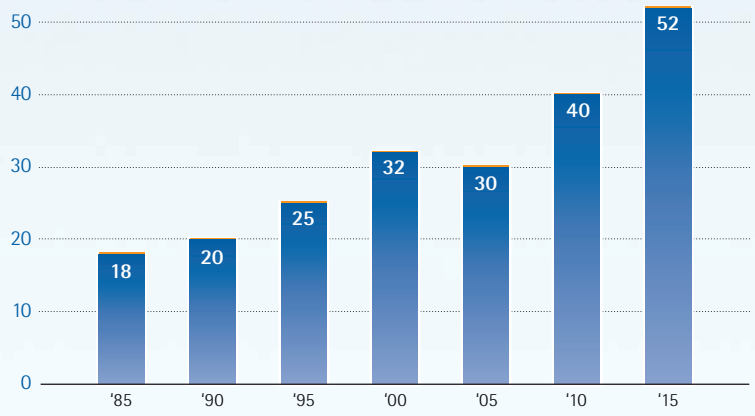
Für die Bestimmung der Betriebsgröße können verschiedene Merkmale herangezogen werden (Umsatz, Beschäftigte, Lohn- und Gehaltssumme, Wertschöpfung etc.). Im Rahmen dieser Untersuchung wurde die Zahl der Beschäftigten zugrunde gelegt. Sie ermöglicht für die relativ personalintensive Speditionsbranche verhältnismäßig exakte Aussagen über die Betriebsgrößen.

Eine Aussage über eine optimale Betriebsgröße der Speditions- und Logistikunternehmen lässt sich aus der Erhebung nicht herleiten. Zu unterschiedlich sind die Voraussetzungen und Anforderungen in den verschiedenen speditionellen Leistungsbereichen hinsichtlich Personal- und Kapitalausstattung.

Der in den 1980er Jahren einsetzende Trend zu größeren Betrieben, unterbrochen nur im Jahr 2005, setzt sich nach den aktuellen Daten fort.

Grafik 1: Anteil der Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten

in Prozent

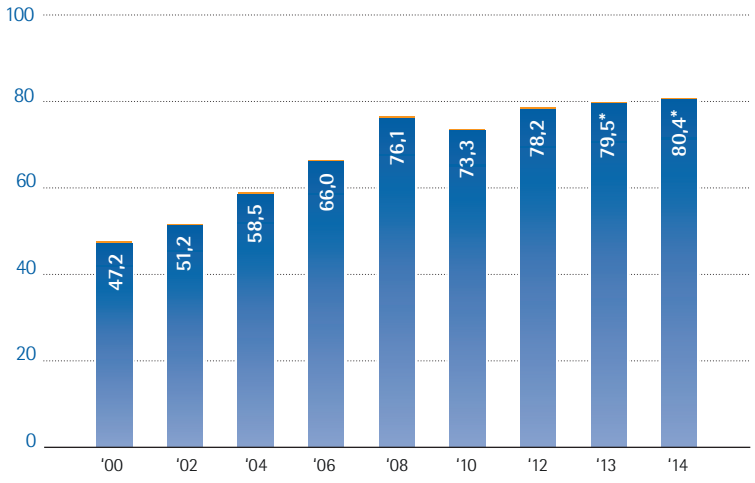


Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015

Entsprechend der regionalen Produktions- und Verbrauchsstruktur übt die dezentralisierte Nachfrage nach speditionellen Leistungen einen erheblichen Einfluss auf die Ausprägung der Betriebsgrößenstruktur der Branche aus. Auch Großunternehmen der Speditionsbranche mit mehreren tausend Mitarbeitern sind dezentral organisiert. In vergleichsweise wenigen Fällen sind mehr als 200 Mitarbeiter an einem Ort beschäftigt.

Grafik 2: Umsatz in Spedition und Logistik

in Mrd. Euro



*Quelle: Umsatzsteuerstatistik, Statistisches Bundesamt, *eigene Schätzung DSLV*

Die große Zahl der kleinen und mittleren Unternehmen ohne Niederlassungen unterstreicht weiterhin den mittelständischen Charakter der Branche. Nach den Abgrenzungskriterien der EU-Kommission ist jedes Unternehmen, das weniger als 250 Mitarbeiter beschäftigt, dessen Bilanzsumme 43 Millionen Euro nicht übersteigt oder dessen Umsatz unter 50 Millionen Euro liegt, ein Kleinst-, kleines oder mittleres Unternehmen (KMU).

4.2 Umsätze

Die wachsende Bedeutung des tertiären Sektors prägt unter anderem den Strukturwandel in Deutschland. Mit dem im Jahr 2001 in Kraft getretenen Dienstleistungsstatistikgesetz steht weiteres Zahlenmaterial auch für die Verkehrswirtschaft zur Verfügung. Für die Untersuchung konnte der DSLV aber nur auf die im Jahr 2014 veröffentlichten Daten des Jahres 2012 zurückgreifen.

Nach der Umsatzsteuerstatistik des Statistischen Bundesamtes ist der Umsatz des Wirtschaftszweigs Spedition und Lagerei seit dem Jahr 2000 laufend angewachsen, mit Ausnahme des Jahres 2010 in der Folge der Finanzkrise. Für das Jahr 2012 wird ein Umsatz von 78,2 Milliarden Euro angegeben. In den Folgejahren dürfte der Branchenumsatz nach eigener Schätzung des DSLV unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bei 79,5 Milliarden Euro im Jahr 2013 und bei 80,4 Milliarden Euro im Jahr 2014 liegen.

Die Unternehmen des Landverkehrs, der Luft- und Schifffahrt, der Lagerei und sonstiger Dienstleistungen für den Verkehr sowie der Post-, Kurier- und Expressdienste erwirtschafteten im Jahr 2012 zusammen einen Umsatz im Güterverkehr von 222,6 Milliarden Euro. Davon entfallen die größten Anteile auf die Bereiche Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr (50,2 Prozent) sowie auf den Landverkehr einschließlich des Transports in Rohrfernleitungen (22,0 Prozent). Auf die Schifffahrt entfielen 13,3 Prozent, auf die Post- und Kurierdienste 12,4 Prozent und auf die Luftfracht 2,1 Prozent.

Der Wirtschaftszweig Lagerei sowie Erbringungen von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr bildet mit einem Umsatz von 111,6 Milliarden Euro den umsatzstärksten Bereich im Güterverkehr. Im Einzelnen umfasst dieser Wirtschaftszweig die Bereiche Frachtumschlag, Lagerei, Spedition und Frachtvermittlung von Schiffsmakler- und Luftfrachtagenturen sowie sonstige Dienstleistungen für den Verkehr (unter anderem der Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen wie Verkehrswegen, Tunneln, Brücken, Häfen, Flughäfen, Bahnhöfen und Omnibusbahnhöfen, Güterabfertigungseinrichtungen und Parkhäusern). Die Umsätze von Spedition und Lagerei lassen sich verhältnismäßig genau abgrenzen.

Der Anteil der Nettoleistung (Rohertrag), der sich nach Abzug der Vorleistungen (zum Beispiel aus dem Einkauf von Transportleistungen) vom Umsatz ergibt, beträgt nach der Dienstleistungsstatistik für Spedition und Lagerei im Jahr 2012 durchschnittlich 28 Prozent. Die Höhe hängt jedoch weitgehend von den Tätigkeitsfeldern eines Spediteurs ab. Bei selbsteintretenden Kraftwagenspediteuren dürfte die Wertschöpfung diesen Mittelwert überschreiten, während sie bei internationalen Spediteuren mit hohem Vorleistungsanteil darunter liegen dürfte.

Der Einkauf von Leistungen ist auf die verkehrswirtschaftliche Funktion des Spediteurs zurückzuführen. Er nimmt für die Abwicklung der Speditionsaufträge insbesondere die Dienste von Transportunternehmen in Anspruch. Der große Anteil fremdbezogener Leistungen ist jedoch kein Spezifikum des Speditionsgeschäfts. In einer hoch entwickelten Volkswirtschaft schlägt sich die vertiefte Arbeitsteilung (vertikale Integration) in einer hohen Vorleistungsverflechtung der Unternehmen nieder.

Tabelle 6: Umsätze aus Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr im Jahr 2012

Nr. der Klassifikation[1]	Wirtschaftszweig	Umsatz 2012		Umsatz 2011	Umsatz 2012 : 2011
		Mrd. Euro	Anteil	Mrd. Euro	in Prozent
52.1	**Lagerei**	**8,3**	**7,4 %**	**7,1**	**17,0 %**
52.2	**Erbringung von sonstigen Dienstleistungen[2] für den Verkehr**	**103,3**	**92,6 %**	**101,9**	**1,4 %**
52.21	davon für den Landverkehr	**9,6**	**8,6 %**	**9,7**	**-1,5 %**
52.22	davon für die Schifffahrt	**3,0**	**2,7 %**	**2,9**	**3,3 %**
52.23	davon für die Luftfahrt	**7,9**	**7,1 %**	**7,6**	**3,9 %**
52.24	davon Frachtumschlag	**3,4**	**3,1 %**	**3,2**	**6,2 %**
52.29	davon Spedition, Schiffsmakler und -agenturen sowie Luftfrachtagenturen	**79,4**	**71,1 %**	**78,4**	**1,2 %**
52.29.1	davon Speditionen	**68,1**	**61,0 %**	**66,9**	**1,8 %**
	Summe	**111,6**	**100,0 %**	**109,0**	**2,4 %**

Quelle: Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich, Verkehr und Lagerei, Fachserie 9, Reihe 4.1, 2012, Statistisches Bundesamt (veröffentlicht 2014); eigene Berechnungen.

[1] *Klassifikation der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamts, Ausgabe 2008 (WZ 2008)*

[2] *Sonstige Dienstleistungen umfassen unter anderem den Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen wie Verkehrswegen, Tunneln, Brücken, Häfen, Flughäfen, Bahnhöfen und Omnibusbahnhöfen, Güterabfertigungseinrichtungen und Parkhäusern.*

4.3 Niederlassungsnetze und Kooperationen

Eine größere Zahl der befragten Unternehmen verfügt über Niederlassungen, wobei sich das bei 26 Prozent der Betriebe auf nur eine Niederlassung beschränkt. Über größere flächendeckende, nationale und/oder internationale Netze mit mehr als 20 Niederlassungen verfügen immerhin sieben Prozent der Unternehmen. Die größte Gruppe bilden Unternehmen mit zwei bis fünf Niederlassungen. Ihr Anteil beträgt 42 Prozent.

Die Zusammenarbeit mit Korrespondenzspediteuren und Kooperationen bleibt eine wichtige Voraussetzung für die meisten Speditions- und Logistikunternehmen, um einen durchgehenden Service von Haus zu Haus anbieten zu können. Dies gilt vor allem bei internationalen Verkehren.

Tabelle 7: Unternehmensgrößen nach Zahl der Niederlassungen

Zahl der Niederlassungen	1990	2000	2005	2010	2015
1	46 %	35 %	32 %	33 %	26 %
2 bis 5	42 %	41 %	41 %	39 %	42 %
6 bis 10	7 %	12 %	12 %	15 %	17 %
11 bis 20	2 %	6 %	11 %	9 %	8 %
über 20	3 %	6 %	4 %	4 %	7 %
Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
Bezugsgröße: 720 Unternehmen mit Niederlassungen

Die Einrichtung von Niederlassungen wird durch das Engagement im nationalen und internationalen Stückgutverkehr sowie durch den Aufbau flächendeckender Warenbeschaffungs- und Verteilsysteme beeinflusst. Weitere Faktoren sind die zunehmende Internationalisierung und die Kontraktlogistik mit der damit verbundenen Standortpräsenz.

Eine Antwort mittelständischer Spediteure auf die wachsenden Anforderungen von Industrie und Handel sowie den anhaltenden Konzentrationsdruck ist seit Mitte der 1980er Jahre die Zusammenarbeit in Speditionskooperationen. Diese fortschreitende Vernetzung der Spediteure erlangte in den 1990er Jahren vor allem in den Stückgutverkehren erhebliche Schubkraft. Neben den Konzernspeditionen wird der Stückgutmarkt mittlerweile von etwa fünf bis sieben Speditionskooperationen dominiert.

Kooperationen werden heute speziell für Teilmärkte mit definierten Dienstleistungen gegründet. Beispiele hierfür sind Kooperationen für Stückgutverkehre, Textillogistik, Haushaltswaren, Markenartikel, Automobilindustrie etc. Sie agieren am Markt häufig als Betreiber von Systemverkehren, die über spezielles Know-how, Personalqualifikation, das entsprechende technische Equipment, Informations- und Kommunikations-Techniken, eigene Ablauforganisationen und ein spezielles Marketing verfügen. Inzwischen existieren knapp 40 Kooperationen in Deutschland.

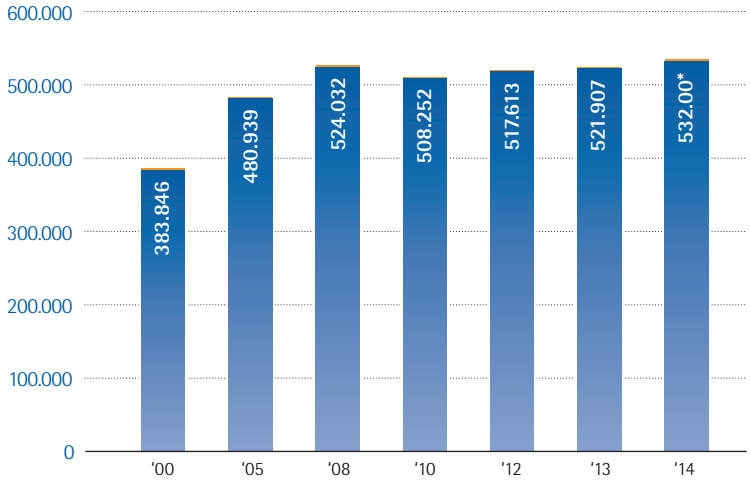
5 Mitarbeiter und berufliche Bildung

5.1 Beschäftigte

Ein großer Teil der Betriebe der Speditions- und Logistikbranche ist der kleinen und mittleren Kategorie zuzurechnen. Nach der Dienstleistungsstatistik des Statistischen Bundesamts haben die Betriebe in Spedition, Frachtumschlag und Lagerei durchschnittlich 34 Beschäftigte, im Bereich Güterbeförderung im Straßenverkehr sind es elf. Aus der aktuellen Erhebung lassen sich keine vergleichbaren Erkenntnisse ableiten.

Grafik 3: Beschäftigte in Spedition und Logistik

Anzahl Personen



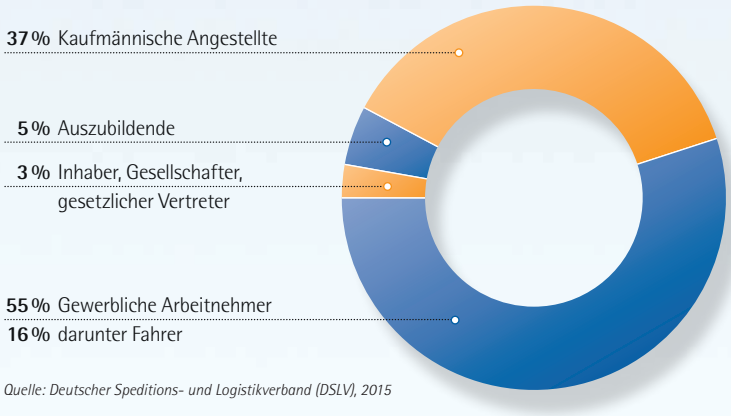
*Quelle: Bundesagentur für Arbeit, *eigene Schätzung DSLV*

Nach der Bundesagentur für Arbeit ist die Zahl der Beschäftigten in Spedition und Logistik von 2000 bis 2008 kontinuierlich angestiegen. Der Rückgang in 2010 nach der Finanzkrise wurde bis zum Jahr 2013 nahezu wieder aufgeholt.

Während Mitte der 1980er Jahre der Anteil der gewerblichen Beschäftigten an der Gesamtmitarbeiterzahl zurückging (1980: 52,5 Prozent, 1985: 46 Prozent), nimmt er seit Anfang der 1990er Jahre wieder zu: 46,4 Prozent (1990), 48 Prozent (1995), 49 Prozent (2000), 49 Prozent (2005), 52 Prozent (2010). Für das Jahr 2015 wurde ein Wert von 55 Prozent ermittelt. Ein Grund hierfür ist nicht zuletzt das zunehmende Engagement der Unternehmen in der Absatz- und Beschaffungslogistik,

das mit Lagerleistungen und Mehrwertdiensten wie Kommissionieren, Verpacken, Etikettieren etc. einhergeht.

Grafik 4: Personalstruktur in Speditions- und Logistikbetrieben



Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015

5.2 Berufsausbildung

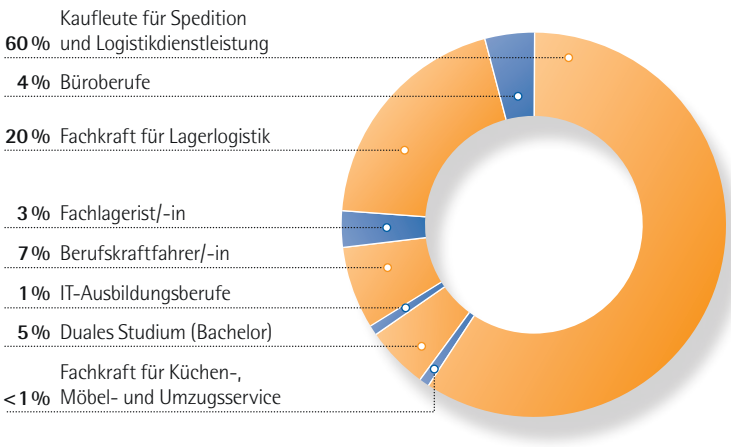
Die Speditions- und Logistikbranche ist nachhaltig auf Wachstum ausgerichtet. Sie ist mehr als viele andere Branchen auf die Qualifikation und Motivation ihrer Mitarbeiter angewiesen, um ihre Innovationskraft zu erhalten und im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Sie bietet ungewöhnlich vielfältige Ausbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten für motivierte junge Menschen.

5.2.1 Ausbildungsengagement

Die Mitgliedsbetriebe des DSLV engagieren sich stark in der Ausbildung. Die Vielzahl der Ausbildungsberufe ist dabei nur ein Beleg. Neben den Verkehrs- und Logistikberufen bietet die Branche auch Ausbildungsplätze in den Büroberufen, in der Informations- und Telekommunikationstechnik, im Dialogmarketing und in zahlreichen anderen Fachgebieten an. Auch die Ausbildungszahlen und die Ausbildungsbetriebsquote sprechen für sich. 77 Prozent der befragten Betriebe bilden aus. Im Durchschnitt kommen auf jeden Ausbildungsbetrieb 13 Auszubildende. Ein beachtliches Ergebnis, da die allgemeine betriebliche Ausbildungsbeteiligung in Deutschland bei nur 24 Prozent liegt.

Von den kleineren Betrieben mit bis zu zehn Beschäftigten engagiert sich mehr als ein Drittel in der Ausbildung, knapp drei Viertel der Betriebe mit elf bis 50 Beschäftigten haben Auszubildende. Bei Betrieben mit 51 bis 100 Mitarbeitern sind es sogar 85 Prozent und in Betrieben mit 101 bis 200 Beschäftigten bilden nahezu alle aus. Das zeigt: Ausbildung ist nicht nur ein Thema der „Großen", sondern auch des Mittelstands. Die mittelständischen Betriebe sind eine tragende Säule des dualen Berufsausbildungssystems, um das Deutschland weltweit beneidet wird.

Grafik 5: Ausbildungsberufe in der Spedition



Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015

Tabelle 8: Ausbildung in der Spedition

Beschäftigte pro Betrieb	Anzahl der Betriebe insgesamt	Davon Ausbildungsbetriebe
1 bis 10	298	35 %
11 bis 50	907	74 %
51 bis 100	531	85 %
101 bis 200	401	97 %
über 200	363	89 %
Gesamt	2.500	77 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015

5.2.2 Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung

Die duale Berufsausbildung hat bei den Speditions- und Logistikunternehmen traditionell einen hohen Stellenwert. Vorne an steht dabei die branchenspezifische Ausbildung zum Kaufmann beziehungsweise zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung. Jedes Jahr beginnen deutschlandweit mehr als 5.000 neue Auszubildende ihre kaufmännische Speditionsausbildung. Innerhalb der Branche macht dieser Ausbildungsberuf 60 Prozent aller Ausbildungsverhältnisse aus. Nach Angaben des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) waren 2014 bundesweit 14.299 Ausbildungsverhältnisse gemeldet. Der Anteil der auszubildenden Kauffrauen für Spedition und Logistikdienstleistung liegt bei 41 Prozent. Die Abbruchquote in der Ausbildung ist relativ niedrig und betrug 2013 lediglich 6,6 Prozent.

Tabelle 9: Anzahl der Ausbildungsverhältnisse ausgewählter Logistikberufe in Deutschland

Ausbildungsberuf	2010	2011	2012	2013	2014
Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung	13.695	13.977	15.000	14.976	14.299
Fachkraft für Lagerlogistik	22.541	23.424	24.744	24.818	24.204
Fachlagerist/-in	11.265	10.990	10.685	10.295	9.955
Berufskraftfahrer/-in	5.227	6.314	7.000	7.322	7.172
Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice	1.229	1.171	1.095	1.068	988

Quelle: Deutscher Industrie- und Handelskammertag (Stichtag jeweils 31. Dezember)

Das sind erfreulich stabile Ausbildungszahlen, denn die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge waren 2014 deutschlandweit im dritten Jahr in Folge rückläufig. Zugleich nahmen die Passungsprobleme zu: Immer mehr betriebliche Ausbildungsplätze blieben unbesetzt, obwohl viele junge Menschen noch eine Lehrstelle suchten. Davon ist auch die Speditionsbranche betroffen.

Das Statistische Bundesamt ermittelte, dass 2013 mehr als die Hälfte (55 Prozent) aller auszubildenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung einen Hochschul- oder Fachhochschulabschluss hatten. 38 Prozent hatten einen mittleren Schulabschluss. Nach den Ergebnissen der DSLV-Branchenerhebung streben fünf Prozent aller Auszubildenden in der Spedition einen Bachelorabschluss über ein duales Studium an. Den Auszubildenden mit Hochschulzugangsberechtigung wird somit eine attraktive Alternative zur regulären Ausbildung oder zum Vollzeitstudium geboten. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren voraussichtlich verstärken.

5.2.3 Fachkräfte für Lagerlogistik

Mit dem zunehmenden Engagement der Speditionsunternehmen in der Kontraktlogistik steigen auch die Anforderungen an die Qualifikation in der operativen Lagerhaltung. So ist es nur verständlich, dass die zweitstärkste Gruppe der Auszubildenden – knapp ein Viertel (23 Prozent) – aus dem Lagerbereich kommt. Dabei liegt der Schwerpunkt mit 20 Prozent eindeutig bei der dreijährigen Ausbildung zur Fachkraft für Lagerlogistik. Der Anteil der zweijährigen Ausbildung zum Fachlageristen

beziehungsweise zur Fachlageristin macht in der Spedition nur drei Prozent aus. Jedes Jahr beginnen etwa 10.000 Auszubildende eine Ausbildung als Fachkraft für Lagerlogistik. Nach Angaben des DIHK waren 2014 bundesweit 24.204 Ausbildungsverhältnisse Fachkräfte für Lagerlogistik und 9.955 Fachlageristen / Fachlageristinnen gemeldet.

5.2.4 Berufskraftfahrer

Betriebe, die eigene Lastkraftwagen haben, bilden zunehmend selber aus. Die DSLV-Erhebung ergab, dass sieben Prozent aller Auszubildenden den Abschluss zum Berufskraftfahrer / zur Berufskraftfahrerin anstreben. Nach Angaben des DIHK begannen im Jahr 2014 bundesweit 3.149 Nachwuchskräfte die Fahrerausbildung, insgesamt waren 7.172 Ausbildungsverhältnisse gemeldet.

Der Anteil der weiblichen Auszubildenden ist mit 3,6 Prozent sehr gering. Die Betriebe haben Schwierigkeiten ihre Ausbildungsstellen für Berufskraftfahrer zu besetzen. Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) ermittelte 2014, dass 411 Ausbildungsplätze frei geblieben sind, so viele wie noch nie. Zudem ist die Abbruchquote mit 23,7 Prozent (2013, DIHK) der Auszubildenden relativ hoch.

5.2.5 Fachkräfte für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice

In der Möbelspedition können Betriebe die spezifische Ausbildung zur Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice (FMKU) nutzen. 2014 waren laut DIHK 988 Ausbildungsverträge eingetragen. Auch hier ist ähnlich wie bei den Berufskraftfahrern die Abbruchquote hoch. 2013 wurden nach Angaben des DIHK ein Viertel der Ausbildungsverhältnisse vorzeitig beendet. Innerhalb der Speditions- und Logistikbranche wird dieser Beruf jedoch nur wenig (0,2 Prozent) nachgefragt. Bis zum 31. Dezember 2014 wurden nach Auswertungen des DIHK 407 neue Ausbildungsverträge FMKU abgeschlossen. 84 bei den Arbeitsagenturen gemeldete Ausbildungsstellen blieben nach Angaben des BIBB frei.

Tabelle 10: Neue Ausbildungsverträge ausgewählter Logistikberufe in Deutschland

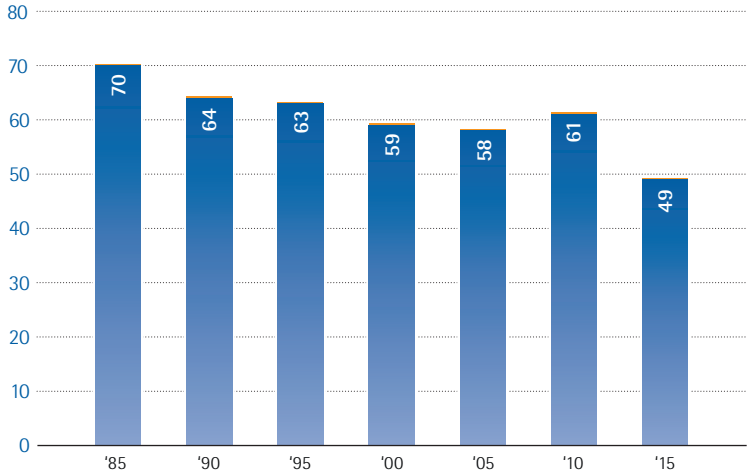
Ausbildungsberuf	2010	2011	2012	2013	2014
Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung	5.207	5.960	5.631	5.226	5.252
Fachkraft für Lagerlogistik	9.581	10.449	10.198	9.836	10.053
Fachlagerist/-in	6.165	5.929	5.826	5.584	5.425
Berufskraftfahrer/-in	2.416	3.248	3.254	3.206	3.149
Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice	506	495	463	453	407

Quelle: Deutscher Industrie- und Handelskammertag (Stichtag: jeweils 31. Dezember)

6 Technische Kapazitäten

In der Speditions- und Logistikbranche existiert eine große Zahl an Kraftwagenspeditionen, die im Rahmen ihrer Tätigkeit eigene Transportmittel einsetzen sowie Umschlag- und Lagereinrichtungen betreiben. Die vorhandenen Kapazitäten sind beachtlich.

Grafik 6: Anteil der Betriebe, die eigene Fahrzeuge einsetzen
in Prozent



Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
Bezugsgröße: 2.500 Betriebe

6.1 Fuhrpark

Grundsätzlich arbeiten Spediteure mit allen Verkehrsträgern zusammen und setzen für den jeweiligen Auftrag das am besten geeignete Verkehrsmittel ein. Viele Spediteure besitzen eigene Lkw. Die Investition in einen Fuhrpark ist eine unternehmenspolitische Entscheidung unter bestimmten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die Funktion des Spediteurs wird dadurch nicht berührt.

Der Anteil der befragten Speditions- und Logistikbetriebe, die eigene Fahrzeuge einsetzen, verzeichnet mit Ausnahme des Jahres 2010 seit Jahren einen kontinuierlichen Rückgang. An dieser Stelle wird auch noch einmal auf die in den Vorbemerkungen erwähnte Verzerrung der Umfrageergebnisse von 2010 hingewiesen. Bei der Erhebung war der Anteil der Rückmeldungen aus dem besonders land- beziehungsweise straßenverkehrsaffinen Nordrhein-Westfalen überproportional zu anderen Bundesländern. Damit einhergehend wurde eine

Erhöhung der Anteile der Speditionen mit eigenem Fuhrpark und Güterfernverkehr im Selbsteintritt festgestellt. Der aktuellen Erhebung zufolge ging dieser Anteil wieder zurück: 49 Prozent der befragten Unternehmen setzten eigene Fahrzeuge ein.

Einerseits ist es im Rahmen der EU-Erweiterung zu einer erheblichen Ausdehnung des Fahrzeugbestands in Europa gekommen. Andererseits waren am Markt massive Ladungseinbrüche im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise zu verzeichnen. Der zunehmende Wettbewerb im internationalen Straßengüterverkehr hat viele Speditionsunternehmen veranlasst, den eigenen Fuhrpark auf den betriebswirtschaftlichen Prüfstand zu stellen. Dabei zeigt sich, dass es vielfach günstiger ist, Beförderungsleistungen auf dem Transportmarkt einzukaufen. In welcher Relation beim Transport nun Eigen- oder Fremdleistung stehen, hängt von betriebsindividuellen Faktoren ab. Diese werden unter anderem durch verschiedene Kriterien wie logistische Anforderungen des Kunden, Paarigkeit der Hin- und Rückverkehre, Auslastung, Spezialfahrzeuge und Equipment, aber auch entscheidend durch die Preise bestimmt. Gerade im internationalen Wettbewerb sind die Standortbedingungen und die Marktzugangsvoraussetzungen entscheidend für die Frage, ob eigene oder fremde Fahrzeuge zum Einsatz gelangen.

Mehr als 90 Prozent aller eingesetzten Sattelzugmaschinen und Motorwagen mit Wechselbehältern haben ein zulässiges Gesamtgewicht von zwölf Tonnen und mehr und sind somit auf Deutschlands Straßen mautpflichtig. Für Lastkraftwagen normaler Bauart lassen sich aus der Erhebung keine vergleichbaren Erkenntnisse ableiten.

Tabelle 11: Zugmaschinen nach Gesamtgewicht

Gesamtgewicht in Tonnen	Anteil Sattelzugmaschinen	Anteil Motorwagen für Wechselbehälter
bis 11,99	0,7 %	8,5 %
ab 12,00	99,3 %	91,5 %
Gesamt	100 %	100 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015

Mit zusammen fast 87 Prozent dominieren die schadstoffarmen Lkw mit den Emissionsklassen Euro V, EEV und Euro VI die Fuhrparks der Kraftwagenspeditionen. Beim Vergleich der Anteile der Fahrzeuge nach Schadstoffklasse der Spedition mit den Anteilen der gefahrenen Mautkilometer nach Schadstoffklasse zeigt sich, dass innerhalb der DSLV-Mitgliedschaft mit 21 Prozent überproportional viele Fahrzeuge der umweltfreundlichsten Schadstoffklasse Euro VI eingesetzt werden. In der Statistik der gefahrenen Mautkilometer beträgt der Anteil dieser Schadstoffklasse lediglich zwölf Prozent.

Tabelle 12: Motorisierte Fahrzeuge[1] nach Schadstoffklasse

Schadstoffklasse	Anteil der Fahrzeuge in der Spedition	Anteil der Mautkilometer in Deutschland
0-I	< 1 %	< 1 %
II	< 1 %	< 1 %
III	6 %	5 %
IV	7 %	5 %
V	53 %	59 %
EEV	13 %	17 %
VI	21 %	12 %
Summe	100 %	100 %

Quellen: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015. Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik, Monatstabellen Dezember 2014.
Differenz zu 100 % durch Rundung.
Bezugsgröße: 1.230 Betriebe mit eigenen Fahrzeugen
[1] Lkw, Sattelzugmaschinen, Motorwagen für Wechselbehälter sowie Spezialfahrzeuge

6.2 Umschlag- und Lagerkapazitäten

Im Vergleich mit 2010 hat die Gesamtfläche in der Spedition deutlich zugelegt: Die Lager- und Umschlageinrichtungen beanspruchen inzwischen eine Fläche von insgesamt 99,5 Millionen m². Davon entfallen auf die überdachte Lagerfläche 29,2 Millionen m², die Lagerfläche im Freien 42,1 Millionen m², die überdachte Umschlagfläche 14,1 Millionen m² sowie die Umschlagflächen im Freien ebenfalls 14,1 Millionen m². Die Flächenausweitung geht dabei auf eine signifikante Zunahme der Lagerflächen zurück, wogegen die Umschlagfläche im Freien deutlich rückläufig ist.

Bei der Ermittlung dieser Flächen zeigt sich jedoch auch, dass in der Praxis häufig keine trennscharfe Abgrenzung von Umschlag- und Lagerflächen möglich ist. Viele Flächen werden dabei doppelt genutzt.

Durchschnittlich 33 Prozent aller Lager- und Umschlagflächen sind gemietet. Bei den überdachten Lager- und Umschlagflächen liegt der gemietete Anteil mit 59 beziehungsweise 53 Prozent deutlich höher.

6.2.1 Lagerhallen

Das Warehousing mit Value Added Services hat weiter an Bedeutung für die Speditions- und Logistikbranche gewonnen. Auch die Einrichtung von externen Beschaffungslägern nimmt zu. Automobilhersteller und Zulieferer übertragen die Bevorratung und Bewirtschaftung, Lagerhaltung, Versorgung der Produktionsbänder, Bestands- und Bewegungsverwaltung sowie Inventurverfahren gemeinsam an Logistikdienstleister.

Tabelle 13: Überdachte Lagerflächen

Überdachte Lagerflächen in m²	Anteil der Betriebe[1] mit überdachten Lagerflächen	Anteil an der gesamten überdachten Lagerfläche[2]
bis 1.000	18 %	< 1 %
1.001 – 5.000	33 %	4 %
5.001 – 10.000	14 %	5 %
10.001 – 50.000	25 %	27 %
über 50.000	10 %	64 %
Summe	100 %	100 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015; Differenz zu 100 % durch Rundung.
Bezugsgrößen: [1]Anzahl Betriebe mit überdachten Lagerflächen: 1.310, [2]Überdachte Lagerfläche: 29,3 Millionen m²

Tabelle 14: Lagerflächen im Freien

Freilagerflächen in m²	Anteil der Betriebe[1] mit Lagerfläche im Freien	Anteil an der gesamten Freilagerfläche[2]
bis 1.000	23 %	< 1 %
1.001 – 5.000	35 %	2 %
5.001 – 10.000	15 %	3 %
10.001 – 50.000	24 %	13 %
über 50.000	2 %	82 %
Summe	100 %	100 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015; Differenz zu 100 % durch Rundung.
Bezugsgrößen: [1]Anzahl Betriebe mit Lagerfläche im Freien: 930, [2]Lagerfläche im Freien: 42,1 Millionen m²

Die Gesamtfläche der Lagerhallen beträgt 29,3 Millionen m². Auf Betriebe mit mehr als 50.000 m² entfallen allein rund 64 Prozent der Flächen, was eine weitere Flächenkonzentration gegenüber der Branchenanalyse 2010 belegt. Allerdings ist auch die durchschnittlich bewirtschaftete Lagerfläche pro Betrieb auf 22.346 m² gestiegen. Gut die Hälfte (52 Prozent) aller befragten Speditionsbetriebe verfügt über überdachte Lagerflächen.

6.2.2 Lagerflächen im Freien

Neben den Lägern für Kaufmannsgüter verfügen Speditionen auch über Lagerflächen im Freien, um beispielsweise Schwergüter, sperrige Anlagen, Holz, Baustoffe und Bauprodukte oder auch Massengüter wie Erze und Eisen zu lagern.

Rund 37 Prozent der befragten Speditionsbetriebe bewirtschaften Lagerflächen im Freien. Von den 42,1 Millionen m² entfallen 82 Prozent auf Betriebe mit mehr als 50.000 m². Der rechnerische Durchschnitt pro Betrieb liegt bei 45.490 m². Nur noch sieben Prozent der Flächen gelten als angemietet. Es handelt sich dabei vor allem um Betriebe in Binnenhäfen, die auf die Massengutlagerung spezialisiert sind.

6.2.3 Umschlaghallen

Eine reibungslos funktionierende Transportkette erfordert leistungsfähige Umschlagläger. Sie haben im Stückgutverkehr, bei der Organisation der Paket- und Expressdienste wie auch bei den Logistikprozessen von Industrie und Handel wichtige Konsolidierungs- und Verteilerfunktionen. Die Qualität flächendeckender und termingeführter Verkehre hängt nicht zuletzt von der Funktionstüchtigkeit der Umschlagterminals ab. Diese stehen daher weiterhin im Mittelpunkt qualitätssichernder Maßnahmen in der Spedition.

Rund 52 Prozent aller Speditionsbetriebe verfügen über Umschlagflächen von insgesamt 14,1 Millionen m². 88 Prozent der überdachten Umschlagflächen sind größer als 5.000 m². Das arithmetische Mittel pro Betrieb beträgt 10.844 m². 53 Prozent dieser Flächen sind angemietet.

Tabelle 15: Überdachte Umschlagflächen

Überdachte Umschlagfläche in m²	Anteil der Betriebe[1] mit überdachter Umschlagfläche	Anteil an der gesamten überdachten Umschlagfläche[2]
bis 500	17 %	< 1 %
501 – 2.000	26 %	3 %
2.001 – 5.000	25 %	8 %
über 5.000	32 %	88 %
Summe	100 %	100 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
Bezugsgrößen: [1]Anzahl Betriebe mit überdachter Umschlagfläche: 1.300, [2]Überdachte Umschlagfläche: 14,1 Millionen m²

6.2.4 Umschlagflächen im Freien

Die Umschlagflächen im Freien sind seit 2010 stark zurückgegangen und liegen bei 14,1 Millionen m². 28 Prozent der Speditions- und Logistikbetriebe verfügen über solche Flächen. Durchschnittlich disponiert ein Betrieb 20.143 m². Dabei sind 93 Prozent der Flächen größer als 5.000 m². Ein Großteil dieser Flächen liegt in Binnenhäfen oder wird als Stellfläche (Compound) für die Neuwagen-Distribution genutzt. 36 Prozent dieser Flächen sind angemietet.

Tabelle 16: Umschlagflächen im Freien

Umschlagfläche im Freien in m²	Anteil der Betriebe[1] mit Umschlagfläche im Freien	Anteil an der gesamten Umschlagfläche im Freien[2]
bis 500	6 %	< 1 %
501 – 2.000	46 %	3 %
2.001 – 5.000	18 %	4 %
über 5.000	30 %	93 %
Summe	100 %	100 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
Bezugsgrößen: [1]Anzahl Betriebe mit Umschlagfläche im Freien: 700, [2]Umschlagfläche im Freien: 14,1 Millionen m²

6.3 Gleis- und Wasserstraßenanschluss

Zusätzlich zu einer direkten Verbindung mit einer Bundesautobahn oder -fernstraße sind zwölf Prozent aller Speditions- und Logistikbetriebe direkt an die Bahn, das Binnenschiff oder an beide Verkehrsträger angebunden. Fünf Prozent aller Speditions- und Logistikbetriebe besitzen sowohl einen Gleis- als auch einen Wasserstraßenanschluss.

Anders als beim Straßenanschluss verursachen der Betrieb und die Instandhaltung von Gleis- und Wasserstraßenanschlüssen regelmäßig Kosten beim Spediteur. So ist der Grad der Auslastung entscheidend für die Rentabilität und das Fortbestehen der jeweiligen Anschlussart. Dabei liegt der Anteil der Betriebe, die über einen Gleisanschluss verfügen mit elf Prozent nur leicht unterhalb des Anteils der Speditions- und Logistikbetriebe, die Bahnbefrachtungen durchführen (15 Prozent). In der Binnenschifffahrtsspedition ist der Unterschied deutlicher. Während 15 Prozent in der Binnenschifffahrtsspedition tätig sind, haben nur sechs Prozent auch einen Wasserstraßenanschluss.

Ein Großteil der vorhandenen Gleisanschlüsse wird darüber hinaus nicht mehr genutzt: Von den elf Prozent Speditionen mit Gleisanschluss wickeln lediglich 45 Prozent auch Tonnage ab, so dass dementsprechend nur etwa fünf Prozent der Speditions- und Logistikbetriebe einen eigenen Gleisanschluss tatsächlich nutzen. Dabei schwankt die jährliche Tonnage von Betrieb zu Betrieb erheblich und bewegt sich zwischen 50 und 680.000 Tonnen.

Von den für Speditionen verfügbaren Wasserstraßenanschlüssen werden nur 67 Prozent aktiv genutzt. Entsprechend schlagen vier Prozent der DSLV-Mitglieder Tonnage vom oder auf das Binnenschiff um. Die jährlichen Umschlagsmengen der Betriebe reichen von 400 bis zu 1,1 Millionen Tonnen.

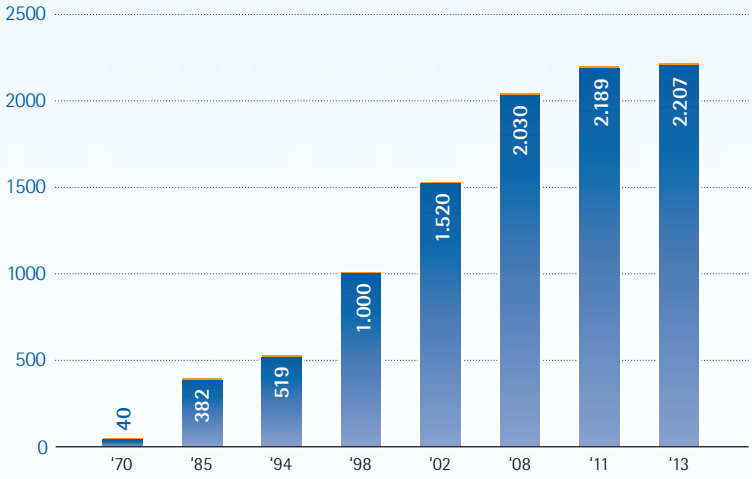
6.3.1 Binnenschifffahrts- und Binnenumschlagspedition

Die Umschlag- und Lagertätigkeit der Speditions- und Logistikbetriebe erstreckt sich auch auf Binnenhäfen. 15 Prozent aller Betriebe betätigen sich in der Binnenschifffahrts- und zehn Prozent in der Binnenumschlagsspedition, aber in beiden Bereichen ist dies für jeweils nur vier Prozent auch ein Leistungsschwerpunkt. In Binnenhäfen ansässig, besorgen diese Speditionen Transporte mit dem Binnenschiff, übernehmen Umschlagleistungen und betreiben häufig eine umfangreiche Lagerhaltung. Zahlreiche Betriebe sind auch mit besonderen Anlagen für die Behandlung von Massengütern wie zum Beispiel Düngemittel, Saatgut, Kohle, Erze und Mineralöle ausgestattet.

Der zunehmende Containerverkehr in der Binnenschifffahrt bringt auch neue Aufgaben für die Binnenumschlagspedition. Diese dynamische Entwicklung spiegelt sich in den Zahlen des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt wider.

Spediteure haben einen erheblichen Anteil an der Entwicklung der Containerfahrt auf dem Rhein. Das Leistungspaket umfasst neben dem Binnenschiffstransport den Umschlag im Binnenhafen, den Vor- und Nachlauf der Container auf der Straße, Depothaltung, Containerreparatur und Containerinformationssysteme.

Grafik 7: Entwicklung des Containerverkehrs in der Binnenschifffahrt
in 1.000 TEU (20-Fuß-Container)



Quelle: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt

7 Informations- und Kommunikationstechniken

Zweifelsohne sind Informations- und Kommunikationstechniken (IuK-Techniken) Schlüsseltechnologien für die Entwicklung logistischer Kooperationen. Sie verändern die Arbeitsteilung, Aufbau- und Ablauforganisationen sowie Kooperationsformen der Speditionsunternehmen. Insbesondere eine sich zunehmend selbst steuernde industrielle Produktion stellt neue Anforderungen an ihre Partner aus Spedition und Logistik. Jedoch entwickeln auch Speditions- und Logistikunternehmen ihre Informationsprozesse weiter. Immer neue Kommunikationsmöglichkeiten mit elektronischem Datenaustausch (EDI), mobiler Kommunikation und automatischen Identifikationssystemen wie Strichcodes, 2D-Codes und Radiofrequenz-Identifikation (RFID) halten diesen Prozess in Gang.

Informations- und Kommunikationstechniken verändern zudem die sektorale und regionale Arbeitsteilung der Volkswirtschaft. Sie sind Kernstück logistischer Konzeptionen und ermöglichen flache Fertigungstiefen, indem sie eine bis dahin unvorstellbare Vernetzung in der gesamten Lieferkette herstellen. Informatik ist für die Spedition ein wettbewerbsprägender Produktionsfaktor geworden. Der hierdurch ausgelöste Strukturwandel, der sicherlich durch die Liberalisierung der Verkehrsmärkte und die Binnenmarktintegration beschleunigt wurde, bleibt ungebrochen.

7.1 Strukturierter Elektronischer Datenaustausch (EDI)

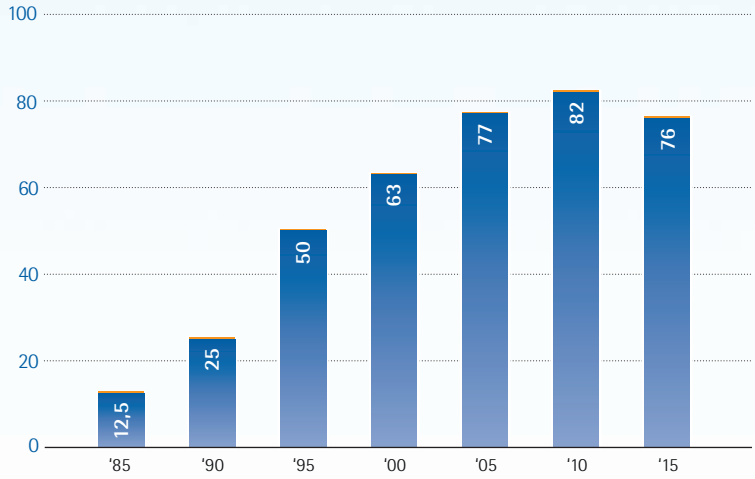
Die Just-in-time-Philosophie der Automobilindustrie war die Initialzündung für den EDI-Einsatz. Mittlerweile verfolgen Industrie und Handel damit das Ziel, eine effizientere Abstimmung zwischen Produktion und Beschaffung, niedrigere Lagerbestände und damit eine geringere Kapitalbindung zu erreichen. Das setzt kürzere Wiederbeschaffungszeiträume und kleinere Bestellmengen voraus. Das Management der Supply Chain erfordert deshalb einen durchgängigen Informationsfluss entlang der Prozessketten.

7.1.1 EDI bleibt wichtiges Tool beim Supply Chain Management

Auch wenn mit dem Internet eine weitere Kommunikationsmöglichkeit zur Verfügung steht, bildet EDI gerade für die Übermittlung von Massendaten zumindest mittelfristig das „Rückgrat" der Kommunikation zwischen den Partnern der Supply Chain. Auch wenn der EDI-Einsatz der aktuellen Umfrage zufolge wieder leicht nachgelassen hat, ist der strukturierte elektronische Datenaustausch stabil bei drei Viertel der Speditions- und Logistikunternehmen verbreitet.

Grafik 8: Entwicklung des EDI-Einsatzes in der Spedition

Anteil der Betriebe in Prozent



Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015

Damit wird jedoch nichts über die Intensität der elektronischen Datenkommunikation ausgesagt. Als EDI-Anwender gilt bereits, wer in mindestens einer Anwendung Daten mit einem Partner austauscht. Daten über die verwendeten Nachrichtentypen (z. B. Speditionsauftrag, Lieferschein, Bordero/Cargo Manifest, Statusreport) und ihr Übertragungsvolumen stehen für die Speditionsbranche nicht zur Verfügung. EDI ist vor allem bei größeren Betrieben verbreitet. Die in den 1980er Jahren erhoffte Breitenwirkung von EDI in Wirtschaft und Verkehr wurde bisher nicht erreicht, weil viele kleine und mittlere Unternehmen nicht oder nur schwer integriert werden konnten. Die Implementierung von EDI bedeutet zunächst eine Analyse und Neuorganisation der internen Geschäftsprozesse und somit erst einmal deutlichen Aufwand.

Tabelle 17: Betriebe mit EDI-Einsatz

Beschäftigte pro Betrieb	Anteil mit EDI-Einsatz
bis 10	52 %
11 bis 50	75 %
51 bis 100	76 %
101 bis 200	85 %
über 200	97 %
Gesamt	76 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015

Innerhalb der Logistikkette ist die elektronische Vernetzung weit fortgeschritten. Vier von fünf der an EDI beteiligten Betriebe übernehmen strukturierte Daten von Versendern. Vorangekommen ist auch der elektronische Datenaustausch mit Korrespondenzspediteuren beziehungsweise in Speditionskooperationen, die sich seit der zweiten Hälfte der 1980er Jahre auf verschiedenen Teilmärkten bildeten (zum Beispiel im Spediteursammelgutverkehr oder in den Paket- und Expressdiensten), und erfasst inzwischen mehr als sieben von zehn beteiligten Betrieben.

Tabelle 18: Elektronischer Datenaustausch in der Logistikkette

Datenaustausch mit	alle Betriebe mit EDI	Einzelunternehmen mit EDI	Zentralen und Niederlassungen mit EDI
Versendern	80 %	53 %	69 %
Empfängern	52 %	30 %	50 %
Einlagerern	51 %	35 %	44 %
Niederlassungen[1]	71 %	–	71 %
Kooperationspartnern	72 %	47 %	62 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015; Bezugsgröße: 1.900 Betriebe mit EDI-Anwendung (Mehrfachnennungen möglich)

[1] Bezugsgröße: Erfasst sind hierunter alle Betriebe, die als Zentrale oder Niederlassung fungieren.

Es überrascht auch nicht, dass bei den an EDI beteiligten Mehrbetriebsunternehmen die Vernetzung weit fortgeschritten ist. Mehr als 70 Prozent von ihnen geben an, dass sie untereinander EDI anwenden. Sie weisen auch in allen anderen Relationen der Transportkette eine größere EDI-Anbindung auf als Einzelunternehmen.

Darüber hinaus werden strukturierte Daten auch mit Informations- und Datenbanksystemen der Seehäfen, in der Luftfracht oder mit staatlichen Institutionen (Zoll, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) elektronisch ausgetauscht. Speditionen haben bereits früh intensiv am Zollsystem ATLAS teilgenommen. Mittlerweile ist die elektronische Exportabwicklung mit dem System verpflichtend.

7.2 Internet

Schon im Jahr 2000 waren knapp 40 Prozent der Speditionsbetriebe mit einer Homepage im Internet präsent. Mittlerweile ist es nun fast die gesamte Branche. Dabei nutzen 89 Prozent der Betriebe dieses Medium über die reine Öffentlichkeitsarbeit hinaus, indem sie damit ihre Geschäftsprozesse unterstützen.

63 Prozent der Spediteure übernehmen Auftragsdaten – z. B. Speditionsauftragsdaten (Electronic Forms) – von Verladern, für die wegen eines relativ geringen Sendungsaufkommens eine EDI-Anbindung nicht lohnt, aus dem Internet. 57 Prozent der Betriebe nutzen elektronische Marktplätze (Frachtbörsen, Auktionen), um Frachtraum einzukaufen, Transportkapazitäten anzubieten oder an Ausschreibungen teilzunehmen. Darüber hinaus nutzt mehr als die Hälfte der Betriebe das Internet für Personalgewinnung und Bewerbermanagement.

7.3 Tracking & Tracing

Immer kleiner werdende Sendungsgrößen bei einer größeren Variantenvielfalt sowie kürzeren Bestellintervalle und Order-to-delivery-Zeiten ziehen einen wachsenden Anteil an gebrochenen Verkehren sowie eine Zunahme der Konsolidierung und Dekonsolidierung zum Beispiel im Stückgutverkehr (Sammelladungsverkehr) nach sich. Zur Steuerung dieser Prozesse sind zeitnahe und detaillierte Informationen über logistische Aktivitäten erforderlich. Tracking & Tracing (T&T)-Systeme sind in der Lage, Statusinformationen zu Logistikprozessen zu generieren. Werden diese Daten über das Internet bereitgestellt, kann jeder Berechtigte prinzipiell von jedem beliebigen Ort auf T&T-Informationen zugreifen. 49 Prozent der Betriebe bieten ihren Auftraggebern die Möglichkeit, mit dem T&T ihre Packstücke und Sendungen bis hin zum Empfänger zu verfolgen.

7.3.1 Identifikationstechniken

Die problemlose Identifikation von Transportmitteln, Versand- und Lagereinheiten ist insbesondere bei Umschlagvorgängen, Wechsel der Transportarten und Systemschnittstellen grundlegende Arbeitsvoraussetzung und ein kritischer Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Abwicklung. Vor allem zwei Systeme erlauben eine mengen- und durchlauforientierte Abwicklung auf Packstückebene, die Barcode-Technologie und die Radiofrequenz-Identifikationstechnik (RFID). Im Einzelnen werden damit folgende Ziele angestrebt:

- Verringerung der Umschlagzeiten,
- Vermeidung von Verladefehlern,
- lückenloses Tracking & Tracing von Packstücken und Sendungen,
- Verkürzung der Auskunftszeiten,
- Verbesserung des Kundenservice,
- dokumentierte Kontrolle der Übergabe von Sendungen (Schnittstellenkontrolle).

Mittlerweile verfügt die Speditionsbranche über langjährige Erfahrungen mit dem barcodebasierten Tracking & Tracing (T&T) von Stückgutsystemen. Die Technik erforderte beträchtliche Investitionen, ermöglicht aber eine lückenlose Verfolgung von Packstücken und Sendungen auf allen Stationen ihres Weges vom Versender bis zum Empfänger.

Die Supply Chain ist damit transparenter und sicherer geworden. Von den Speditionsbetrieben, die Identifikationssysteme im Stückgutverkehr nutzen, setzen praktisch alle das Barcoding von Packstücken ein.

RFID ist vor allem in Handel und Konsumgüterwirtschaft sowie in der Automobilindustrie im Einsatz. Spediteure werden heute vor allem in der Kontraktlogistik mit RFID konfrontiert. Die anfängliche Euphorie über die Vorteile dieser Technologie hat sich allerdings gelegt. Für die Anwendung in der Logistik muss die Technologie technisch und organisatorisch stabil sein, das heißt der RFID-Transponder sollte dem Barcode vergleichbare Leseraten aufweisen und auch flächendeckend installierbar sein, um Distributionsprozesse durchgängig steuern zu können. Darüber hinaus braucht es auf lange Sicht einheitliche Technologien und Prozesse für nationale und importierte Waren, damit Industrie, Logistikdienstleister und Handel weltweit mit den gleichen Anwendungen arbeiten können. Nicht zuletzt muss die Technologie auch wirtschaftlich zu betreiben sein. Es ist daher nicht überraschend, dass von den Speditionsbetrieben, die Identifikationssysteme im Stückgutverkehr nutzen, nur gut zehn Prozent RFID zur Identifikation von Packstücken einsetzen, ebenso viel zur Identifikation von Lademitteln, Wechselbehältern und Containern.

7.4 Flottentelematik

Spediteure nutzen die Möglichkeiten neuer Informations- und Kommunikationstechniken (Navigations- und Ortungssysteme, mobile Sprach- und Datenkommunikation), um Wirtschaftlichkeit und Leistungsqualität des Fahrzeugeinsatzes zu verbessern. In zunehmendem Maße wird das Auftrags-, Verkehrs- und Fahrzeugmanagement durch Flottentelematik unterstützt. Wachsender Kostendruck durch Treibstoffverteuerung, Mauterhöhung und strengere Sozialvorschriften, aber auch die gesellschaftlichen Forderungen nach einer Reduzierung von Umweltbelastungen und die in diesem Zusammenhang stehende Nachhaltigkeit des Wirtschaftens (Grüne Logistik) verstärken die Notwendigkeit für den Einsatz der Flottentelematik im Sinne eines optimierten Fahrzeugeinsatzes.

Während mit dem Barcoding oder mit RFID der Informationsbruch zwischen physischem Güterumschlag und administrativer Abwicklung überwunden wird, zielt die mobile Kommunikation unter anderem auf die Verbindung zwischen Fahrer und Disponent ab.

Tabelle 19: Einsatz von Flottentelematik in der Spedition

Einsatzfeld	2005	2010	2015[1]
Auftragsmanagement	30 %	49 %	71 %
Verkehrsmanagement	24 %	53 %	77 %
Fahrzeugmanagement	11 %	19 %	37 %

Quelle: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), 2015
[1] Bezugsgröße: 1.450 Betriebe mit Güterfern- und/oder Nahverkehr

Flottenmanagementsysteme beinhalten vor allem die Komponenten:

- Transportmanagement zur logistischen Steuerung der Fahrzeuge (verschiedene Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Fahrer und Disponent, Auftragsübermittlung, Sendungsverfolgung, automatisierte Statusmeldungen),
- Verkehrsmanagement zur Fahrzeitverkürzung durch dynamische Navigationssysteme,
- Fahrzeugmanagement zur technischen Überwachung und Steuerung der Fahrzeuge (Ferndiagnose, flexible Wartungsintervalle, optimierte Reparaturzeiten).

Gegenüber der letzten Erhebung von 2010 ist der Anteil der Betriebe, die mindestens eine der vorgenannten Komponenten im Güterfern- und/oder -nahverkehr mit Telematiksystemen unterstützt, nochmals deutlich um 23 Prozentpunkte auf 89 Prozent gestiegen.

Der Anteil der Lastkilometer war in der Vergangenheit angestiegen, auch bewirkt durch den steigenden Einsatz der Flottentelematik. In den vergangenen fünf Jahren hat es jedoch keinen weiteren Anstieg gegeben. Der Lastkilometeranteil 2013 ist weiterhin auf dem hohen Niveau von 80 Prozent.

Die mobile Kommunikation verbessert die Möglichkeiten des Spediteurs, kurzfristig auf aktuelle Anfragen von Kunden reagieren zu können. Mithilfe der Telematik können unmittelbar die notwendigen Fragen (Standort des Lkw, Ladezustand, Zeitbedarf etc.) geklärt werden und kurzfristig erteilte Aufträge somit bei Bedarf noch in einen bereits laufenden Transport eingebunden werden. Dadurch kann die Auslastung der Fahrzeuge weiter erhöht werden.

Allerdings darf man davon keine Wunder erwarten. Im Nahverkehr sind die Standzeiten bei Be- und Entladung der wesentliche Engpassfaktor. Die sogenannte Rampenproblematik ist ein viel diskutiertes Thema in der Branche: Insbesondere aufgrund der langen Wartezeiten an den Rampen von Industrie und Handel sowie von Staus im städtischen Verkehr ist die Zahl der Kundenstopps in den letzten Jahren ständig zurückgegangen. Abhilfe erhofft man sich von der Flottentelematik zum Beispiel dergestalt, dass über die erwartete Ankunftszeit von Transporten in Echtzeit eine dynamische Optimierung der Lieferkette und der Wareneingangsabwicklung erzielt werden kann.

Eine weitere Funktion der Telematik besteht in der Möglichkeit, die Daten des digitalen Tachografen und der Fahrerkarten per sogenanntem Remote Download an das Unternehmen oder einen Dienstleistungspartner zu übertragen. Das mühsame Auslesen der Datenspeicher gehört zunehmend der Vergangenheit an. Die Unternehmen gewinnen dadurch ein großes Maß an Transparenz, Zeit und Flexibilität im Umgang mit den Sozialvorschriften.

Landesverbände des DSLV

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.

Weberstraße 77 · 53113 Bonn
Telefon 0228 91440-0
Telefax 0228 91440-99
info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Baden-Württemberg

Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V.

Eduard-Pfeiffer-Straße 11
70192 Stuttgart
Telefon 0711 2229466
Fax 0711 22294680
info@vsl-spediteure.de
www.vsl-spediteure.de

Bayern

Landesverband Bayerischer Spediteure e.V.

Wilhelm-Wagenfeld-Straße 4
80807 München
Telefon 089 3090707-0
Fax 089 3090707-77
info@lbs-spediteure.de
www.lbs-spediteure.de

Berlin

Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg (VVL) e.V.

Juliusstraße 52 · 12051 Berlin
Telefon 030 6255733
Fax 030 6269900
info@vsbberlin.de
www.vsbberlin.de

Brandenburg

Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes (LBBV) e.V.
Fachvereinigung Spedition, Lagerei und Möbeltransport

Joachimstaler Straße 19
10719 Berlin
Telefon 030 88927630
Fax 030 21967299
service@lbbv.de
www.lbbv.de

Bremen

Verein Bremer Spediteure e.V.

Bahnhofstraße 28-31
28195 Bremen
Telefon 0421 321169
Fax 0421 327838
service@vbsp.de
www.vbsp.de

Hamburg

Verein Hamburger Spediteure e.V.

Willy-Brandt-Straße 69
20457 Hamburg
Telefon 040 374764-0
Fax 040 374764-74
info@vhsp.de
www.vhsp.de

Hessen/Rheinland-Pfalz

Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.

Königsberger Straße 29a
60487 Frankfurt
Telefon 069 9708110
Fax 069 776356
info@speditionsportal.net
www.speditionsportal.net

Mecklenburg-Vorpommern

Verband Spedition und Logistik Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Am Seehafen 7 · 18147 Rostock
Telefon 0381 350464-0
Fax 0381 350464-1
vrsp.mv@t-online.de

Niedersachsen

Fachvereinigung Spedition und Logistik im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN)

Lister Kirchweg 95 · 30177 Hannover
Telefon 0511 962626-0
Fax 0511 962626-9
spedition@gvn.de
www.gvn.de

Nordrhein-Westfalen

Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.

Engelbertstraße 11
40233 Düsseldorf
Telefon 0211 73858-30
Fax 0211 73858-28
info@vsl-nrw.de
www.vsl-nrw.de

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V.
Landesverband Spedition + Logistik

Haferlandweg 8 · 48155 Münster
Telefon 0251 6061-401
Fax 0251 6061-409
info@vvwl.spediteure.de
www.vvwl.spediteure.de

Geschäftsstelle Düsseldorf

Erkrather Straße 141
40233 Düsseldorf
Telefon 0211 7347-890
Fax 0211 7347-895
duesseldorf@vvwl.spediteure.de
www.vvwl.spediteure.de

Saarland

Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland (LVS) e.V.
Fachvereinigung Spedition und Logistik

Metzer Straße 123 · 66117 Saarbrücken
Telefon 0681 9250-0
Fax 0681 9250-190
info@lvs-saar.de
www.lvs-saar.de

Sachsen

Fachvereinigung Spedition und Logistik im Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V.

Palaisplatz 4 · 01097 Dresden
Telefon 0351 814327-0
Fax 0351 81432-77
info@lsv-ev.de
www.lsv-ev.de

Sachsen-Anhalt

Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt e.V.
Fachvereinigung Spedition, Möbelspedition und Lagerei

Morgenstraße 6 · 39124 Magdeburg
Telefon 0391 6219886
Fax 0391 6219888
info@lvsa-sachsen-anhalt.de
www.lvsa-sachsen-anhalt.de

Schleswig-Holstein

Fachvereinigung Spedition und Logistik Schleswig-Holstein (FSL) e.V.

Ilsahl 1 · 24536 Neumünster
Telefon 04321 3009-36
Fax 04321 3009-15
info@uvl-sh.de
www.uvl-sh.de

Thüringen

Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e.V.
Fachvereinigung Spedition, Logistik und Möbelverkehr

In der langen Else 2 · 99098 Erfurt
Telefon 0361 65309-0
Fax 0361 65309-15
info@ltv-thueringen.de
www.ltv-thueringen.de

Herausgeber:

DSLV Deutscher Speditions-
und Logistikverband e.V.

Weberstraße 77
53113 Bonn

Telefon 0228 91440-0
Telefax 0228 91440-99
info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Repräsentanz Berlin
Politik und Kommunikation

Platz vor dem Neuen Tor 5
10115 Berlin

Telefon 030 2787469-0
Telefax 030 2787469-9
CSokolowski@dslv.spediteure.de

Konzept und Layout:

GDE | Kommunikation gestalten
www.GDE.de

Bildquellen:

Fotolia.com: everythingpossible, WavebreakMediaMicro,
Kara, Jaroslav Pachý Sr, Rido, auremar, erikdegraaf,
Lara Nachtigall, vege

Stand: Mai 2015

Die in dieser Publikation bereitgestellten Informationen wurden sorgfältig recherchiert, geprüft und verarbeitet. Jedoch kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass alle Angaben zu jeder Zeit vollständig, richtig und in letzter Aktualität dargestellt sind. Soweit es sich nicht um vorsätzliche oder grob fahrlässige falsche Informationen handelt, ist eine Haftung des DSLV ausgeschlossen.

Die Inhalte dieser Publikation sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Mikroverfilmungen, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.