



REGIONALES KONJUNKTURBAROMETER

Report 4/18

Ein Kooperationsprojekt von:

 Stadtparkasse
Wuppertal

 Stadt-Sparkasse
Solingen

 Stadtparkasse
Remscheid



 BERGISCHE
UNIVERSITÄT
WUPPERTAL

Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich sehr, Ihnen den neuesten Konjunkturreport präsentieren zu können. Erneut hat das Wuppertaler Institut für Unternehmensforschung und Organisationspsychologie (WIFOP) Unternehmerinnen und Unternehmer im Bergischen Städtedreieck nach ihrer Einschätzung zur konjunkturellen Lage befragt.

Zum Jahresbeginn 2019 blicken viele bergische Unternehmer deutlich pessimistischer in die Zukunft als im vorangegangenen Jahr. Während im 3. Quartal 2018 vor allem exportorientierte Unternehmen sorgenvoll in die Zukunft geblickt haben, gilt dies in der aktuellen Umfrage für einen Großteil der befragten Unternehmen. Einzig im Dienstleistungssektor sind die Erwartungen noch positiv. Die Phase der Hochkonjunktur dürfte damit überschritten sein. Die bergische Wirtschaft wird in diesem Jahr dennoch wachsen können, allerdings weniger dynamisch als in der jüngeren Vergangenheit. Erfreuliche Meldungen kommen hingegen vom Arbeitsmarkt. Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote ist zum Jahresende 2018 weiter gesunken.

Die wirtschaftliche Entwicklung vieler Branchen verläuft im Bergischen Städtedreieck dem deutschlandweiten Trend entsprechend. Während sich die wirtschaftliche Lage im 4. Quartal 2018 leicht verbesserte, sind die Erwartungen für die kommenden 6 Monate eher verhalten. Nach den aktuellen Prognosen führender Wirtschaftsforschungsinstitute ist in 2019 mit einem geringeren Wirtschaftswachstum als in 2018 zu rechnen. Erfahren Sie mehr im ersten Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Entwicklung“.

Die Verunsicherung hat in vielen Unternehmen vor allem wegen der gestiegenen Wahrscheinlichkeit eines ungeordneten BREXITs ohne Ausstiegsabkommen zugenommen. Erfahren Sie im Gastbeitrag von Prof. Dr. J.J. Welfens, Präsident des Europäischen Instituts für Internationale Wirtschaftsbeziehungen (EIIW) an der Bergischen Universität Wuppertal, welche Einschätzungen ein ausgewiesener BREXIT-Experte zum konjunkturellen Einfluss des britischen EU-Austritts auf die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen und im Bergischen Städtedreieck gibt.

Die deutschlandweite Stimmungseintrübung wirkt sich auch auf die bergische Wirtschaft aus. Lesen Sie im zweiten Kapitel „Bergisches Städtedreieck“, wie es um die regionale Wirtschaft bestellt ist.

Erstmals weisen wir auf regionaler Ebene Ergebnisse für den Wirtschaftsbereich „Transport und Logistik“ aus. Im dritten Kapitel finden Sie den „Branchenreport Spedition und gewerblicher Güterkraftverkehr“, der eine umfangreiche Analyse von zwei wichtigen Teilbereichen der bergischen Transport- und Logistikwirtschaft bietet. Lesen Sie in den Interviews mit Christof Bergmann, Geschäftsführer des Wuppertaler Unternehmens Bergmann GmbH & Co. KG sowie Reiner Kammels, Geschäftsführer des Remscheider Unternehmens Gustav Mäuler GmbH & Co. KG, wie die Unternehmen selbst ihre Lage beurteilen und welchen Herausforderungen sie gegenüberstehen.

Sie sehen, es wartet eine spannende Lektüre auf Sie. Ich würde mich freuen, wenn sich noch mehr Unternehmen in der Region finden, die dieses Gemeinschaftsprojekt der bergischen Sparkassen und des WIFOP durch Teilnahme an den Umfragen unterstützen.

Stefan Grunwald
(Vorsitzender des Vorstandes der Stadt-Sparkasse Solingen)

INHALT

VORWORT	3	BRANCHENREPORT	
GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG		SPEDITION UND GEWERBLICHER GÜTERKRAFTVERKEHR	
Wirtschaftliche Lage und Erwartungen	4	Einleitung	24
Arbeitsmarkt	8	Klassifikation	26
Gastbeitrag zum BREXIT von Prof. Dr. J.J. Welfens	10	Bedeutung und Historie	28
		Rechtliche Rahmenbedingungen	37
		Ökonomische Rahmenbedingungen	42
		Branchenstruktur	47
		Trends und Perspektiven	54
		Chancen und Risiken	58
BERGISCHES STÄDTE Dreieck		Interview mit Christof Bergmann	62
Das Regionale Konjunkturbarometer	14	Bergmann GmbH & Co. KG	
Wirtschaftliche Lage und Erwartungen	17	Interview mit Reiner Kammels	66
Arbeitsmarkt	20	Gustav Mäuler GmbH & Co. KG	
		Impressum	71

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

WIRTSCHAFTLICHE LAGE UND ERWARTUNGEN

Deutsche Unternehmer und Finanzmarktexperten blicken Anfang 2019 deutlich sorgenvoller in die Zukunft. Während in den letzten beiden Jahren alle Zeichen auf Wachstum standen, wird für das erste Halbjahr 2019 branchenübergreifend mit einem Abschwung gerechnet. Die Beurteilung der aktuellen Lage hängt hingegen von der Exportorientierung und Branchenzugehörigkeit ab.

Der ifo Lageindex ist im Januar um 3,1 Punkte auf einen Indexstand von 94,2 Punkten gefallen. Dieses Ergebnis wird vor allem durch eine ver-

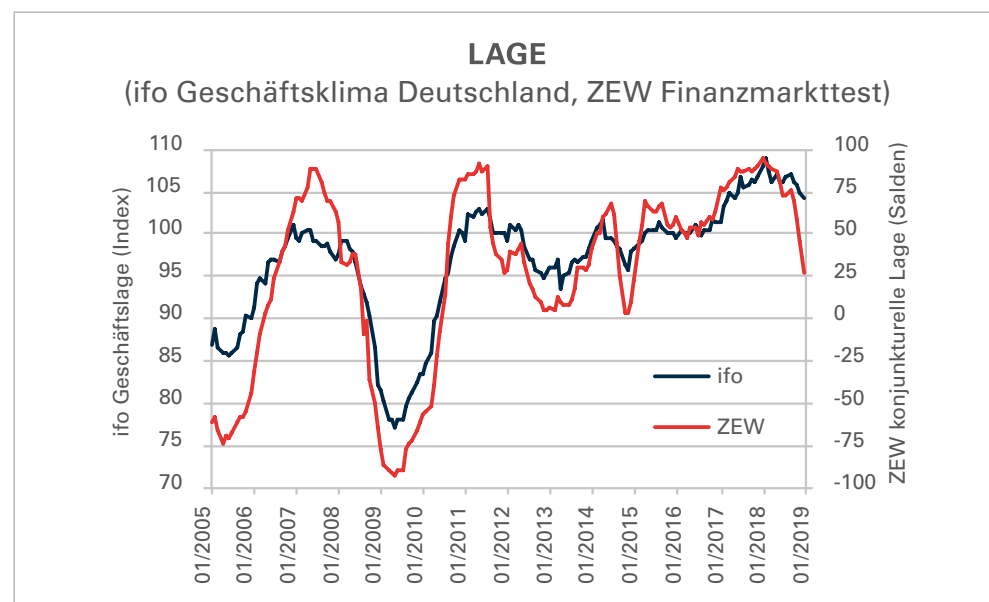
um 17,7 Punkte gegenüber dem Vormonat Dezember.

Durch seine starke Exportorientierung spürt derzeit vor allem das verarbeitende Gewerbe die Folgen der schwächelnden Weltwirtschaft. Gerade die wichtigsten Handelspartner der deutschen Wirtschaft enttäuschen durch ihre Wachstumsprognosen: China, welches als Absatzmarkt für deutsche Produkte in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat, wächst nach jüngst veröffentlichten Zahlen deutlich langsamer als bisher erwartet. In den USA hat die bis vor

dem US-Präsidenten Donald Trump und den Abgeordneten der Demokratischen Partei im US-Kongress ist damit nur aufgeschoben, aber noch nicht beendet. Auch ist ein Ende des Handelsstreits zwischen den USA und China nicht absehbar. Kurzfristig geht der größte negative Effekt jedoch von der gestiegenen Wahrscheinlichkeit eines „ungeordneten BREXITs“, eines EU-Austritts Großbritanniens ohne Ausstiegabkommen, aus. Aus diesem Anlass enthält diese Ausgabe des Regionalen Konjunkturreports einen Gastbeitrag von Prof. Dr. J.J. Welfens (Präsident des EIIW) zu den Folgen des BREXITs für Deutschland, NRW und das Bergische Städtedreieck (S. 10).

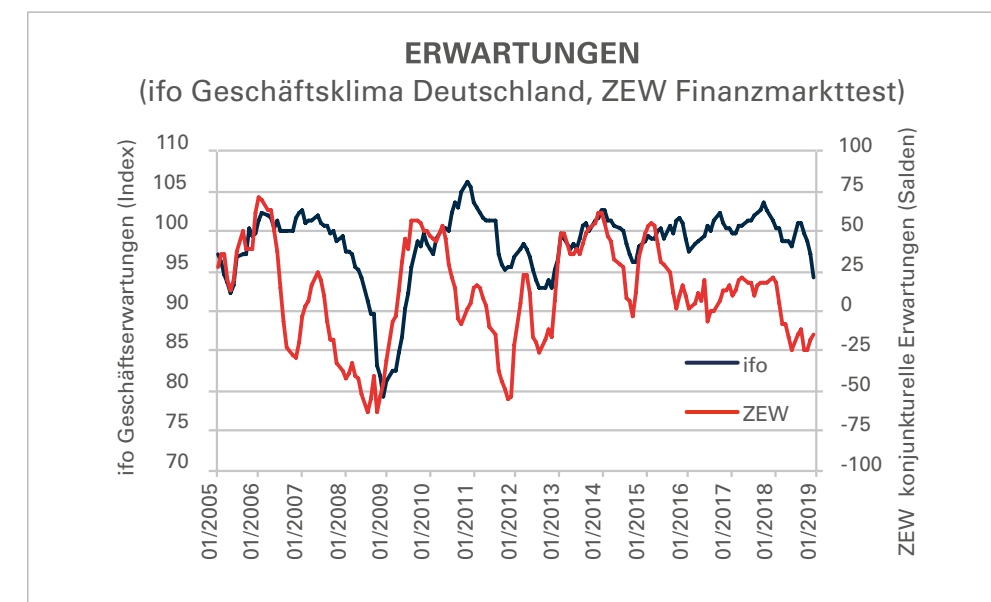
4. Quartal 2018 Rekordwerte beim Geschäftslageindex verbuchen konnte, kam es im Januar 2019 zu einem deutlichen Rückgang. Dennoch ist die Lage im Bauhauptgewerbe, aufgrund der anhaltend günstigen Finanzierungskonditionen sowie gestiegenen Infrastrukturinvestitionen von Bund und Ländern, weiterhin sehr positiv.

Während sich hinsichtlich der Geschäftslage ein gemischtes Bild abzeichnet, fallen die Erwartungen an die Geschäftsentwicklung in den kommenden 6 Monaten durchweg schlechter als im 3. Quartal 2018 aus. Der ifo Index für die Geschäftserwartungen fiel (Rückgang um 3,1 Punkte)



schlechterte Lage im verarbeitenden Gewerbe bedingt. Der auf der Befragung von Finanzexperten basierende Lagesaldo des ZEW Finanzmarkttests verschlechterte sich ebenfalls deutlich. Der Lagesaldo fiel im Januar

kurzzeitig andauernde Haushaltssperre reale volkswirtschaftliche Schäden von bis zu 11 Milliarden US-Dollar hinterlassen. Zudem ist bisher nur ein Übergangshaushalt verabschiedet worden. Der Konflikt zwischen



Von der bisher stabilen Binnenkonjunktur können hingegen der Dienstleistungssektor und der Handel profitieren. Ihre Lage hat sich im Januar leicht verbessert. Während das Bauhauptgewerbe bis in das

im Januar erneut auf 94,2 Punkte. Der Saldo der ZEW Konjunkturerwartungen stieg hingegen leicht an. Da dieser jedoch bereits in 2018 deutlich gesunken war, liegt der Saldowert mit -15,0 % dennoch im negativen

Bereich. Insgesamt kündigt sich also ein konjunktureller Abschwung an.

Neben den befragten Unternehmen und Finanzmarktexperten gehen auch die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute und die Bundesregierung von einem geringeren Wachstum in 2019 aus. Aktuelle Prognosen gehen im Mittel von einem 1,4 prozentigen Wachstum des Bruttoinlandsprodukts aus. Auffällig ist dabei, dass die aktuellsten Prognosen am unteren Ende der Spanne liegen.

Die Eintrübung der konjunkturellen Lage wirkt sich auch auf die Stimmung der Verbraucher aus. Laut der GfK-Konsumklimastudie haben sich die Konjunkturerwartungen privater Haushalte im Dezember, zum dritten Mal in Folge, verschlechtert (Rückgang um 3,3 Zähler auf 14,1 Punkte). Dementgegen verbesserten sich die Einkommenserwartungen (Anstieg um 3,3 Zähler auf 53,8 Punkte). Die Anschaffungsneigung ist im Dezember leicht rückläufig, verweilt aber auf einem hohen Niveau. Die hohe

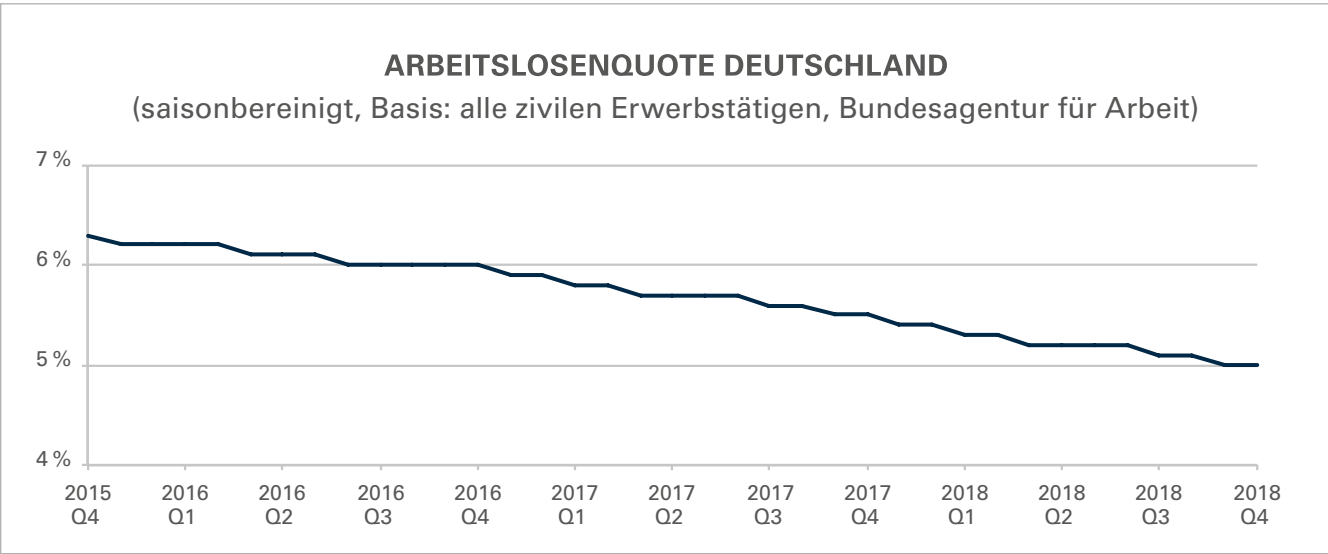
Konsumneigung scheint im Widerspruch zu den verschlechterten Konjunkturerwartungen zu stehen, lässt sich aber vor allem durch die gute Lage am Arbeitsmarkt und das aktuell niedrige Zinsniveau erklären.

In Deutschland sind die Preise im 4. Quartal 2018 weniger stark gestiegen als im 3. Quartal. Die Inflationsrate lag zum Jahresende bei 1,7 %, im Jahresdurchschnitt betrug diese 1,9 %. Gegenüber 2017 entspricht dies einem Anstieg um 0,1 Prozentpunkte. Hierzu trugen vor allem gestiegene Energiepreise bei. Sie verteuerten sich gegenüber 2017 um 4,9 %. Besonders deutlich erhöhten sich die Preise für leichtes Heizöl (+21,7 %) und Kraftstoffe (+7,8 %). Bei anderen Energieprodukten fielen die Preisanstiege hingegen moderat aus.

In der letzten Ausgabe wurde bereits prognostiziert, dass ein konjunktureller Wendepunkt bevorsteht. Die aktuellen Zahlen deuten darauf hin, dass der Wendepunkt jüngst überschritten wurde.



ARBEITSMARKT



Der Arbeitsmarkt entwickelt sich auch zum Jahresende hin positiv. Trotz der sich abschwächenden Konjunktur, ist die Anzahl der Arbeitslosen weiterhin rückläufig. Nach vorläufiger Hochrechnung der Bundesagentur für Arbeit waren im Dezember rund 175.000 erwerbsfähige Personen weniger arbeitslos gemeldet als im Vorjahresmonat (-7,4 %). Insgesamt beläuft sich die Zahl der erwerbsfähigen Personen ohne Arbeit auf 2,21 Millionen. Dies entspricht einer saisonbereinigten Arbeitslosenquote von 5,0 %.

Die Bundesländer mit den niedrigsten Arbeitslosenquoten sind unverändert Bayern (2,7 %) und Baden-Württemberg (3,0 %). Der Stadtstaat Bremen (9,4 %) und das Land Mecklenburg-Vorpommern (7,6 %) weisen die höchsten Arbeitslosenquoten auf. Trotz des nahezu unveränderten Länderrankings ist die jahresdurchschnittliche Arbeitslosenquote in den ostdeutschen Bundesländern stärker

als in Westdeutschland zurückgegangen. Dies erklärt sich vor allem dadurch, dass das Arbeitsangebot in Westdeutschland stärker als in Ostdeutschland gestiegen ist.

Trotz des gestiegenen Arbeitsangebots hat die Zahl der offenen Stellen bundesweit im Dezember einen neuen Höchststand erreicht. Insgesamt wurden der Bundesagentur für Arbeit 781.326 freie Stellen gemeldet. Dabei stieg gegenüber dem Vorjahr die durchschnittliche Vakanzzeit um 13 Tage auf nun 112 Tage. Die im Jahresverlauf größer werdende Zeitspanne, zwischen gewünschtem und tatsächlichem Besetzungstermin, deutet darauf hin, dass es Unternehmen immer schwerer fällt freie Stellen zu besetzen. Engpässe zeigen sich dabei besonders in Gesundheits- und Pflegeberufen, Berufen des Baugewerbes, bei IT-Fachkräften und weiteren technischen Berufsfeldern.

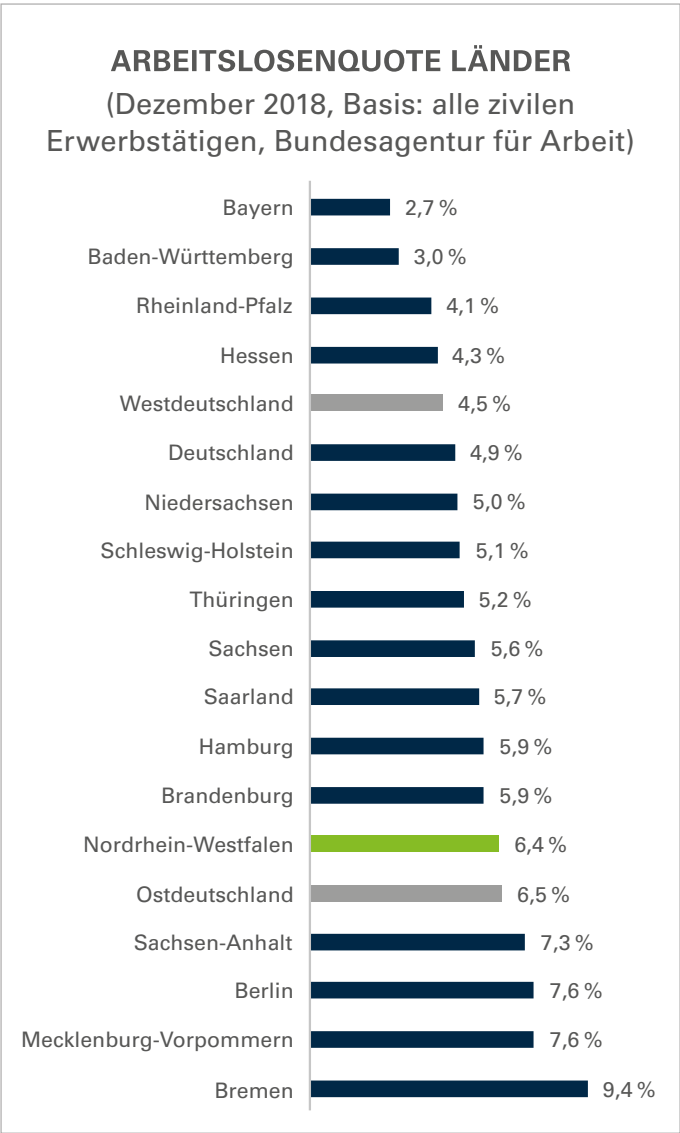
Die meisten Konjunkturprognosen deuten darauf hin, dass mit einer Abschwächung der Weltwirtschaft und damit auch mit einem leichten wirtschaftlichen Abschwung in Deutschland zu rechnen ist. Dementgegen deuten verschiedene Frühindikatoren darauf hin, dass die gute Lage am Arbeitsmarkt weiter anhalten wird.

Das IAB-Arbeitsmarktbarometer des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung sank im Dezember zum ersten Mal seit einem halben Jahr und liegt mit 104 Punkten etwas unterhalb des Niveaus des Vorjahresmonats. Der vergangene Winter markierte allerdings das 5-Jahreshoch des Barometers, weshalb trotz des leichten Rückgangs von einer weiterhin positiven Arbeitsmarktentwicklung auszugehen ist. Die Arbeitslosigkeitsskomponente des Barometers prognostiziert auch weiterhin leichte Rückgänge der Arbeitslosenzahlen. Gleichzeitig befindet sich die Beschäftigungskomponente nahezu unverändert im positiven Bereich.

Das Beschäftigungsbarometer des Münchener ifo Instituts erholte sich zum Ende des Jahres nach einem leichten Rückgang in der Mitte des vergangenen Quartals. Auch dieser Indikator verweilt dabei zwar auf leicht niedrigeren Werten als noch im vergangenen Winter, jedoch auf einem gleichbleibend hohen Niveau. Während im verarbeitenden Gewerbe die Beschäftigungsentwicklung nahezu konstant im positiven Bereich liegt, stieg vor allem im Dienstleistungssektor und im Handel die Ein-

stellungsbereitschaft im 4. Quartal. Nur im Bauhauptgewerbe sank das Barometer nach erheblichen Zuwächsen zur Mitte des Jahres, liegt jedoch immer noch weit über den Werten der Vorjahre.

Vieles deutet darauf hin, dass der positive Beschäftigungstrend auf nationaler Ebene auch in den kommenden Monaten anhalten wird. Die Entwicklung wird jedoch weniger dynamisch als in den beiden vorangegangenen Jahren verlaufen.



GASTBEITRAG ZUM BREXIT

KONJUNKTURPERSPEKTIVEN DES BREXIT FÜR NRW

Prof. Dr. Paul J.J. Welfens

Präsident des Europäischen Instituts für Internationale Wirtschaftsbeziehungen (EIIW) an der Bergischen Universität Wuppertal; Lehrstuhl Makroökonomik und Jean Monnet Professor für Europäische Wirtschaftsintegration an der Bergischen Universität Wuppertal, Rainer-Gruenter-Str. 21, D-42119 Wuppertal; Alfred Grosser Professorship 2007/08, Sciences Po, Paris, Research Fellow, IZA, Bonn; Non-Resident Senior Fellow at AICGS/Johns Hopkins University, Washington DC; eingeladener Wissenschaftler bei der UN.

Telefon 0202 439-1371,
welfens@eiiw.uni-wuppertal.de, www.eiiw.eu

Prof. Dr. Paul J.J. Welfens



Mit der klaren Abstimmungsniederlage im Parlament am 15. Januar 2019 in Sachen EU-UK-BREXIT-Verträge ist mit erheblicher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass ein harter (No Deal) BREXIT am 29. März 2019 steht: In einem No-Deal-Fall würde UK die EU ohne Übergangsfrist – vorgesehen eigentlich bis Ende 2020 – verlassen und bliebe auch nicht bei Waren in der EU-Zollunion; zudem wäre ein neues hartes Grenzregime, mit Militärkontrollpunkten und dem Risiko eines neuen Bürgerkrieges in Nordirland zu erwarten. Gelingt es der May-Regierung doch noch, bis

zum 29. März eine Unterhaus-Mehrheit zu erreichen, so wird der handelsmäßig günstigere ausgehandelte EU-UK-Vertrag in Kraft treten. No Deal wiederum heißt, dass UK (hier vereinfacht mit Großbritannien gleichgesetzt) auf Basis der WTO-Mitgliedschaft Marktzugang zur EU27 haben wird – also etwa beim Export von Autos 10 % EU-Importzoll zu zahlen hätte; vermutlich wird UK in etwa ähnlich hohe Importzölle gegenüber EU-Exporten verhängen wie die EU-Außenzölle eben jetzt gegenüber Drittstaaten und damit auch gegenüber UK nach BREXIT-Vollzug sind. Im Übr-

gen kann der EU27-Finanzmarkt nur noch eingeschränkt direkt aus UK heraus bedient werden, so dass Finanzdienstleister aus UK bestimmte Aktivitäten in EU-Länder verlagern. Das sind die Eckdaten der Konjunkturperspektiven, zusammen mit vermutlich sinkenden Ölpreisen und – mit Blick auf UK – einer weiteren realen Pfund-Abwertung in 2019, die spiegelbildlich eine Euro-Aufwertung bedeutet. Wenn die US-Notenbank keine weiteren Zinserhöhungen in 2019 vornimmt, so wird die Euro-Aufwertung höher sein als noch 2018 erwartet. Mit 1,5 % Wirtschaftswachstum Deutschlands in 2018 und Prognosewerten von 1,3 % - 1,5 % für 2019 ist für Deutschland ein Abschwungsszenario angezeigt, das durch einen harten BREXIT verstärkt werden dürfte und bestimmte Sektoren besonders treffen wird.

Deutschlands Exporte betragen 90 Mrd. Euro bzw. 3 % des Bruttoinlandsproduktes, ohne ausländische Vorleistungen sind es etwa 2,5 % des Bruttoinlandsproduktes. Die Importe aus UK dürften 2019 etwa 50 Mrd. Euro erreichen. Die Bank of England geht für den Fall eines harten ungeordneten BREXITs von 10,5 % langfristigem realem Einkommensdämpfungseffekt, einer Arbeitslosenquote von 7,5 % und einer Inflationsrate von 6,5 % aus. Der Einkommensdämpfungseffekt bezieht sich zunächst deutlich auf 2019/2020 – mit UK-Rezession zu Ende 2019 – und zeigt sich im weiteren als Wachstumsverlangsamungseffekt für UK. Eine UK-Rezession heißt nach Analy-

sen der Rabobank automatisch auch, dass die Niederlande eine Rezession verzeichnen wird, denn das Land ist exportmäßig stark mit UK verbunden. Der Export Deutschlands Richtung Niederlande/Belgien ist etwa gleich hoch wie nach UK, so dass gerade für NRW-Unternehmen mit sowohl direkten wie indirekten Negativ-Effekten via Außenhandel zu rechnen ist (auch für Irland könnte sich eine Rezession ergeben).

Neben den Außenhandelseffekten gibt es aber auch Effekte aus dem Kapitalverkehr, und zwar sowohl bei den Direktinvestitionen wie bei den Portfolioinvestitionen. Es ist davon auszugehen, dass etwa 10 % des Portfolioinvestitionsbestandes in UK abschmilzt bzw. binnen zwei bis drei Jahren abfließt, was umgekehrt heißt, dass für die USA, die Schweiz und die Eurozone erhöhte Kapitalzuflüsse aus UK – mit Zinsdämpfungseffekt – zu erwarten sind. Bei den Direktinvestitionen wiederum könnten wegen der realen Pfund-Abwertung zunächst im Zuge internationaler Firmenübernahmen in UK erhöhte Direktinvestitionszuflüsse für UK in 2019 eintreten, gefolgt von mittelfristig verstärkten UK-Direktinvestitionsabflüssen ab 2020, da UK-Firmen versuchen werden, die neuen EU-Zollmauern so zu überspringen. Für Deutschland bzw. NRW gibt es hier gute Chancen, sich im Standortwettbewerb bzw. der Anpassung der europäischen Wertschöpfungsnetzwerke zu positionieren, vorausgesetzt dass eine adäquate frühzeitig intensivierte

Standortwerbung in UK stattfindet. Damit könnten vor allem forschungs- und wissensintensive Firmen nach NRW angezogen werden, was verbesserte Wachstumschancen aus regionalen modernisierten Netzwerken mittelfristig erwarten ließe.

Kurzfristig werden allerdings negative Effekte aus dem UK-Abschwung dominieren: in den Sektoren Automobilwirtschaft, Maschinenbau, Pharma/Chemie, wo wiederum NRW besonders stark produktionsmäßig aufgestellt ist. Laut ifo Analysen sind hier Rückgänge der Produktion in Deutschland von bis zu 1 % bei einem harten BREXIT zu erwarten; die hier genannten Positiveffekte dürften sich auf 2019 und 2020 im Wesentlichen konzentrieren. Nach EIIW-Analysen wird der Rückgang für NRW bei diesen Branchen etwas stärker ausfallen als im Bundesdurchschnitt, da NRW sowohl bei den Direkteffekten aus UK betroffen ist als auch bei indirekten Negativ-Effekten beim Handel mit den Niederlanden, Belgien etc. Bei den Positiv-Effekten, die sich laut ifo Analysen bei den Sektoren IT und Finanzdienstleistungen ergeben, ist NRW von den sektoralen Wertschöpfungsanteilen wiederum unterdurchschnittlich – im Bundesvergleich – vertreten; die prognostizierten mittelfristigen Expansionseffekte von bis +1,1 % bei der Wertschöpfung werden daher bei NRW weniger positiv entlastend im BREXIT-Gesamteffekt wirken als im Bundesdurchschnitt. NRW wird daher in 2019 einen BREXIT-bedingten Dämpfungseffekt auf die

Konjunktur erfahren, der das reale Wachstum in NRW auf unter 1 % drücken könnte. Bei den Exporten Richtung UK kommt NRW-Firmen zwar zugute, dass sie auf hochwertige Produkte etwa im Maschinenbau und im Automobilsektor spezialisiert sind, was die Preiselastizität der Nachfrage betragsmäßig auf Auslandsmärkten gering hält, aber in UK wirken beim BREXIT-Effekt die Pfundabwertung und ein UK-Importzolleffekt additiv sowie zudem die kostentreibenden neuen Probleme bei der Logistik – Stichwort: Grenzkontrollen und LKW-Staus in UK. Soweit NRW-Firmen aus UK Vorleistungen beziehen, die verzollt werden müssen, so werden britische Anbieter einen Teil der Zollbelastung durch Preissenkung (netto: vor Zoll) selbst tragen; aber für deutsche Firmen, die aus UK Vorprodukte beziehen, droht ein Preis- bzw. Kostenerhöhungsdruck, der zumindest in 2019 noch durch eine Pfundabwertung neutralisiert werden könnte.

Es liegt auch an der NRW-Wirtschafts- und Wissenschaftspolitik, wie die BREXIT-Effekte mittelfristig ausfallen bzw. wie sich die Erwartungen der Wirtschaft ändern. Gelingt es etwa, von den mittelfristig wohl hohen Rückwanderungszahlen von EU-Arbeitnehmern in UK relativ viele für NRW zu gewinnen, so kann das den Fachkräftemangel vieler Branchen effektiv lindern und die Expansionschancen stärken. Hier ist die NRW-Politik gefordert – bis hin zur Option, als Signal in diesem Bereich, eine neue komplett englischsprachi-

ge Universität mit Technik- und Digitalwirtschaftsschwerpunkt ins Leben zu rufen.

Die Wirtschaft der Eurozone bzw. der EU wird bedingt durch den BREXIT einen Dämpfungseffekt erhalten, der auch auf die NRW-Wirtschaft durchwirkt. Wenn UK-Firmen wegen des BREXITs verstärkt von Firmen aus Asien übernommen werden, so wird sich mittelfristig auch die Konkurrenz auf europäischen Märkten im Bereich mittlerer Technologien intensivieren. Für NRW-Firmen ist es daher wichtig, sich aktiv für eine verstärkte Innovationskonkurrenz aufzustellen und wegen der Handelskonflikte mit den USA auch die ASEAN-Länder – hier gibt es

einen EU-ähnlichen ASEAN-Binnenmarkt – verstärkt in den Fokus als Absatzmarkt zu nehmen. Der BREXIT-Anpassungsprozess wird sich über Jahre vollziehen und kann dabei auf den Finanzmärkten zu erhöhter Volatilität vor allem in 2019/2020 führen. Für einige Sektoren in UK und in der Eurozone werden die Risikoprämien bei Unternehmensanleihen BREXIT-bedingt zunehmen, was die Investitionsfinanzierung belasten wird; höhere Finanzierungskosten ergeben sich auch wegen des Endes des EU-Finanzmarktzugangs direkt aus UK heraus. Das dämpft die Investitionsdynamik.

Literatur:

Felbermayr, G.; Gröschl, J., Heiland, I., Braml, M., Steininger, M. (2017), *Ökonomische Effekte eines Brexit auf die deutsche und europäische Wirtschaft; ifo Forschungsberichte 85; 978-3-95942-035-8*

Jerger, J.; Mullineux, A.; Welfens, P.J.J. (Eds.) (2019), *Institutional Changes and Economic Dynamics of International Capital Markets in the Context of Brexit, Special Issue International Economics and Economic Policy, Vol. 16, Issue 1*

Welfens, P.J.J. (2017), *An Accidental Brexit, Palgrave: London*

Welfens, P.J.J. (2018), *Brexit aus Versehen, 2. Auflage. Heidelberg: Springer*

BERGISCHES STÄTTEDREIECK

DAS REGIONALE KONJUNKTURBAROMETER

Das Regionale Konjunkturbarometer ist ein qualitativer Indikator, der die konjunkturelle Lage und Entwicklung des Bergischen Städtedreiecks erfasst. Der Indikator basiert auf einer quartalsweisen Befragung von Unternehmen im Bergischen Städtedreieck zu ihrer aktuellen wirtschaftlichen Lage sowie ihren Erwartungen hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung.

Vergleichbare Indikatoren werden auf nationaler Ebene von verschiedenen Wirtschaftsforschungsinstituten (z. B. ifo, ZEW) bereits seit längerem erhoben und finden in Wirtschaft, Politik und Medien große Beachtung. Da die wirtschaftliche Entwicklung auf regionaler Ebene allerdings systematisch von der nationalen Entwicklung abweichen kann, stellt das Regionale Konjunkturbarometer ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Unternehmen im Bergischen Städtedreieck dar. Insbesondere Unternehmen, deren Produktionsstandorte und/oder Absatzmärkte eng mit dem Bergischen Städtedreieck verbunden sind, können durch das Regionale Konjunkturbarometer künftig bessere Managemententscheidungen treffen. Auch für lokal agierende Finanzinstitute ist die regionale wirtschaftliche Entwicklung von Bedeutung und sollte in das Risikomanagement durch geeignete Kennzahlen einfließen. Ebenso helfen regionale Konjunkturprognosen politischen Entscheidungsträgern mögliche Auswirkungen von kommunalen wirtschafts-

und finanzpolitischen Maßnahmen besser abschätzen zu können.

Die Umfrage zum Regionalen Konjunkturbarometer besteht aus vier Fragen:

1. Die Beurteilung der aktuellen Geschäftslage
2. Die Geschäftserwartungen für die nächsten sechs Monate
3. Die aktuelle Nachfragesituation
4. Die Personalplanung für die nächsten sechs Monate

Die Fragen werden quartalsweise in den Sektoren: Verarbeitendes Gewerbe, Bauhauptgewerbe, Handel und Dienstleistungen erhoben.

Die Ergebnisse der ersten beiden Fragen bilden die zwei Komponenten des Regionalen Konjunkturbarometers: (i) Die Beurteilung der aktuellen Geschäftslage und (ii) die Erwartungen der befragten Unternehmer hinsichtlich ihrer Geschäftsentwicklung in den kommenden sechs Monaten. Die Frage zur aktuellen Geschäftslage kann mit „gut“, „befriedigend“ oder „schlecht“ beantwortet werden. Die Frage zu den Geschäftserwartungen für die nächsten sechs Monate kann mit „etwas günstiger“, „etwa gleich“ oder „eher schlechter“ beantwortet werden.¹

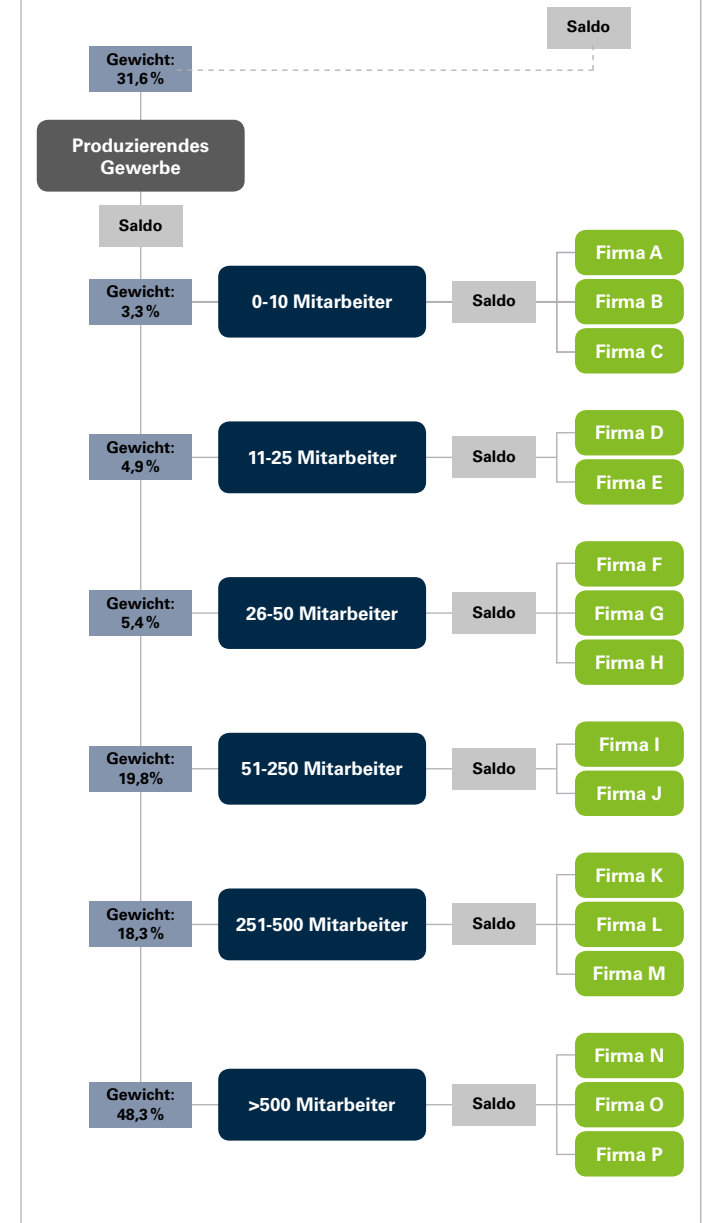
Für die beiden Komponenten wird jeweils der Saldo aus positiven (gut/etwas günstiger) und negativen (schlechter/eher schlechter) Antworten berechnet. Die beiden Salden

können jeweils Werte von -100 % bis +100 % annehmen. Bewerten die Teilnehmer z. B. die aktuelle Geschäftslage zu 60 % mit „gut“, 15 % mit „befriedigend“ und 25 % mit „schlecht“, dann ergibt sich ein Saldo von +35 %.

Da der Beitrag der befragten Unternehmen zur regionalen Wirtschaftsleistung nicht gleich hoch ist, sondern vielmehr in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße und der Branchenzugehörigkeit variiert, verwenden wir ein zweistufiges Gewichtungsverfahren zur Berechnung der Salden:

1. Die verschiedenen Sektoren tragen in unterschiedlichem Maß zur regionalen Wirtschaftsleistung (regionales BIP) bei. Deshalb werden die Antworten der Unternehmen für jeden Sektor getrennt ausgewertet.
2. Die Unternehmensgröße hat einen wesentlichen Einfluss auf den Beitrag eines Unternehmens zur regionalen Wirtschaftsleistung. Innerhalb eines Sektors werden deshalb nochmals Teilstichproben auf Basis der Unternehmensgröße gebildet. In jeder Teilstichprobe finden sich somit Unternehmen mit ähnlicher Größe und Unternehmensgegenstand.

SCHEMATISCHE DARSTELLUNG DES AGGREGATIONSVERFAHRENS



¹ Die Antwortmöglichkeiten folgen den Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Harmonisierung von Unternehmens- und Verbraucherstichproben.

Für jede Teilstichprobe wird unsere Saldenmethodik einzeln angewendet. Aus den Salden wird dann ein gewichteter Mittelwert je Sektor berechnet. Bei der Gewichtung innerhalb eines Sektors wird berücksichtigt, wie viele Unternehmen es für die jeweilige Teilstichprobe im Bergischen Städtedreieck tatsächlich gibt² und welchen Anteil sie an der gesamten Bruttowertschöpfung des Städtedreiecks haben.³

Anschließend werden die so ermittelten sektoralen Salden anhand ihres Beitrags zur regionalen Bruttowertschöpfung aggregiert. Am Ende des zweistufigen Gewichtungsverfahrens erhalten wir einen sektorübergreifenden Geschäftslage- und einen Geschäftserwartungssaldo für das Bergische Städtedreieck. Das Regionale Konjunkturbarometer ist das geometrische Mittel aus den beiden Salden:

$$KB = \sqrt{(GL + 200) * (GE + 200)} - 200$$

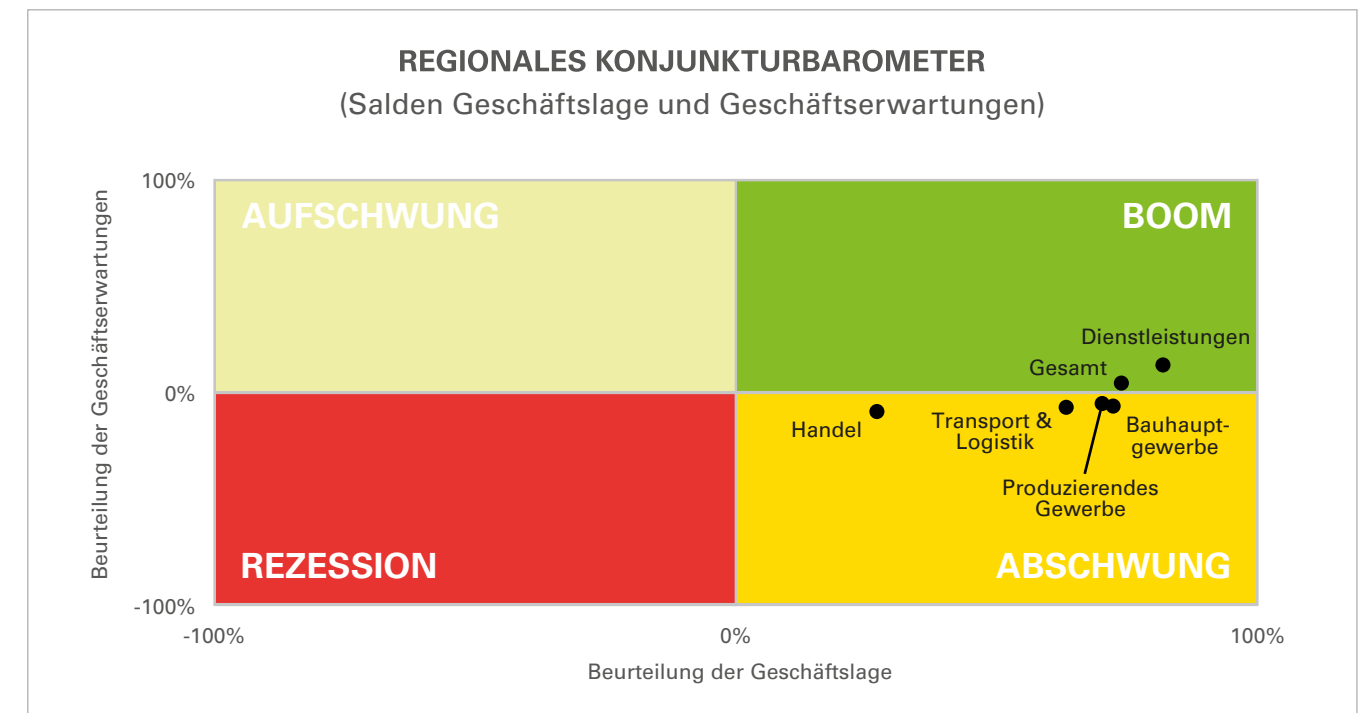
Das Regionale Konjunkturbarometer ist ein konjunktureller Frühindikator. Gegenüber amtlichen Statistiken zur wirtschaftlichen Entwicklung, welche auf Kreisebene nur jährlich und mit einer zeitlichen Verzögerung von 19 Monaten veröffentlicht werden,

bietet der Indikator eine zeitnahe Beurteilung der aktuellen Wirtschaftslage. Das Regionale Konjunkturbarometer ist besonders geeignet, um zyklische Wendepunkte im Wirtschaftsgeschehen frühzeitig zu erkennen.

² An dieser Stelle wird die Verteilung der Grundgesamtheit und nicht die Verteilung der Stichprobe berücksichtigt.

³ Die Anzahl der Unternehmen im Bergischen Städtedreieck nach Sektor und Beschäftigungsgrößenklasse sowie Angaben zum Anteil an der Bruttowertschöpfung wurden uns freundlicherweise vom Statistisches Landesamt NRW und vom Statistischen Bundesamt in Form von Sonderauswertungen zur Verfügung gestellt.

WIRTSCHAFTLICHE LAGE UND ERWARTUNGEN

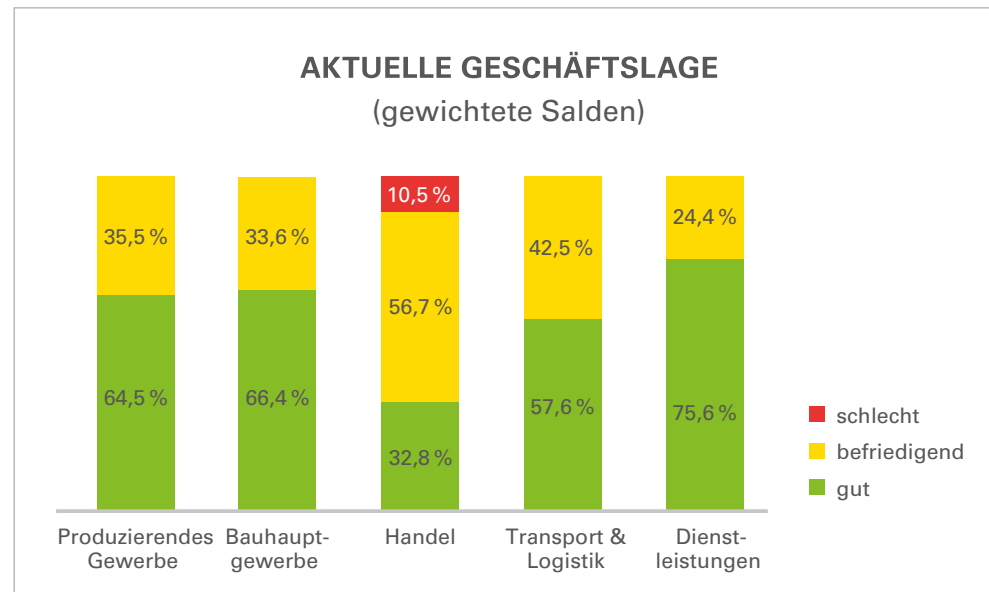


Die Geschäftslage hat sich im 4. Quartal 2018 gegenüber dem Vorquartal verbessert. Die Erwartungen haben sich jedoch deutlich eingetrübt. Es zeichnet sich somit ab, dass die regionale Wirtschaft in den kommenden 6 Monaten deutlich langsamer wachsen wird. Mit einer Rezession ist jedoch nicht zu rechnen, da die gute Binnenkonjunktur die Wirtschaft stützt. Dies zeigt sich vor allem an dem positiven Geschäftsklima im Dienstleistungssektor.

Der Saldowert des Regionalen Konjunkturbarometers beträgt +33,7 %. Er liegt damit 1,9 Prozentpunkte über dem Saldo des 3. Quartals. Gestützt wird der Anstieg durch die verbesserte Lageeinschätzung der Unternehmen im Bergischen Städtedreieck. Besonders im Handel und im Dienstleistungssektor hat sich die

Lage gegenüber dem vorangegangenen Quartal signifikant verbessert. Trotz der verbesserten Lage blicken die Unternehmen, mit Ausnahme des Dienstleistungssektors, sorgenvoll in die Zukunft.

Die Unternehmen im Bergischen Städtedreieck sind mit der aktuellen Geschäftslage zufrieden. Der überwiegende Anteil der Rückmeldungen entspricht den Bewertungen „gut“ und „befriedigend“. Einzig im Handel waren 10,5 % der befragten Unternehmen mit der momentanen Geschäftslage nicht zufrieden. Dennoch verbesserte sich in diesem Wirtschaftsbereich der Saldowert gegenüber dem 3. Quartal um 14,8 Prozentpunkte auf 22,3 %. Dies ist zum Teil ein saisonaler Effekt, da der Handel im 4. Quartal üblicherweise den höchsten Umsatz erwirtschaftet. Die



negativen Bewertungen kommen – wie in den vorangegangenen Umfragen – nahezu ausschließlich von kleinen Betrieben des stationären Einzelhandels, die unter dem Strukturwandel im Handel leiden.

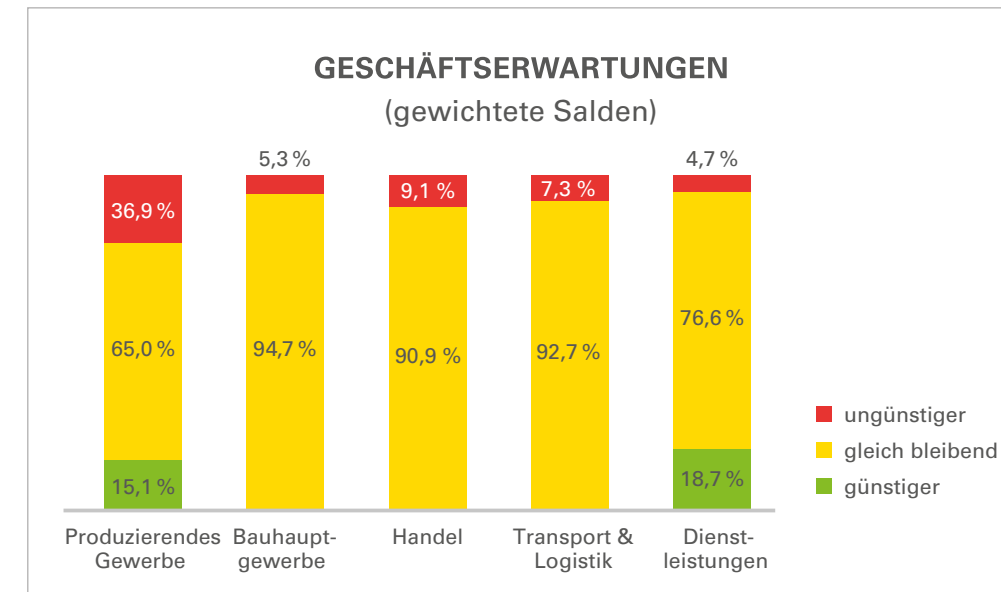
Deutlich überraschender als die verbesserte Lage im Handel war der gestiegene Saldowert im Dienstleistungssektor. Gegenüber dem 3. Quartal hat sich dieser um 19,4 Prozentpunkte auf 75,6 % verbessert. Dies lässt sich vor allem durch die starke Binnennachfrage erklären.

Im Bauhauptgewerbe wird die Lage ebenfalls überwiegend positiv bewertet. Während im 3. Quartal noch alle Unternehmen aus der bergischen Baubranche ihre Lage als „gut“ bezeichneten, beträgt dieser Anteil aktuell nur noch 66,4 %. Die restlichen Unternehmen bewerten ihre Lage mit „befriedigend“. Das ifo Geschäftsklima für das Bauhauptgewerbe

bezeichnete im Januar einen vergleichbaren Rückgang auf nationaler Ebene. Dennoch verweilt der Lage-saldo immer noch auf einem hohen Niveau.

Im produzierenden Gewerbe hat sich die Lage im Bergischen Städtedreieck im 4. Quartal nur geringfügig verändert. Mit einem Saldowert von 64,6 % wird die Lage von der Mehrheit der befragten Unternehmen positiv bewertet.

Der Saldo aus positiven und negativen Antworten, bezogen auf die Geschäftserwartungen für die nächsten 6 Monate, ist im 4. Quartal 2018 um 8,8 Prozentpunkte auf einen Wert von +4,2 % gesunken. Der Großteil der befragten Unternehmen geht davon aus, dass sich ihre wirtschaftliche Situation in den nächsten 6 Monaten nicht weiter verbessern wird. Der dritte Rückgang der Geschäftserwartungen in Folge zeigt deutlich an, dass



die Phase der Hochkonjunktur beendet ist und die Wirtschaft im Bergischen Städtedreieck im kommenden Jahr weniger stark wachsen wird.

Der leicht positive Saldo der branchenübergreifenden Geschäftserwartungen wird nahezu ausschließlich durch die positiven Erwartungen des Dienstleistungssektors gestützt (+14 %). Der Saldowert im Handel ist auf +29,4 % gestiegen.

Auch im 4. Quartal liegt der Saldo der Geschäftserwartungen für das produzierende Gewerbe im negativen Bereich (-4,8 %). Die Sorgen vor einer Abkühlung der Weltwirtschaft sind nicht geringer geworden. Gerade die Nachrichten über einen möglichen ungeordneten BREXIT betrachtet das produzierende Gewerbe mit Sorge.

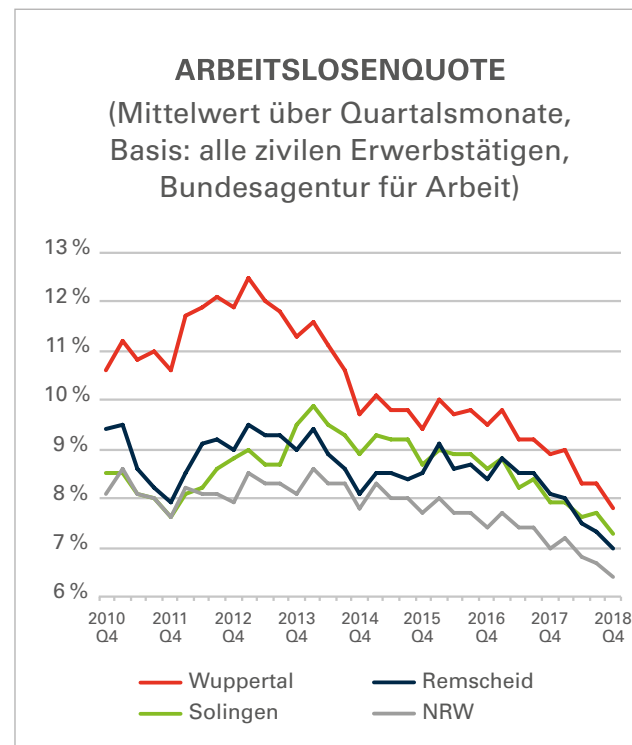
Anders als in den vorangegangenen Quartalen liegen inzwischen auch die Saldenwerte in weniger export-

orientierten Branchen im negativen Bereich. Der Handel (-9,1 %), das Bauhauptgewerbe (-5,3 %) und der Transport- und Logistikbereich (-7,3 %) blicken allesamt deutlich pessimistischer in die Zukunft als noch im 3. Quartal.

An der Umfrage zum Regionalen Konjunkturbarometer für das 4. Quartal 2018 haben 211 Unternehmen (mit rund 19.000 Beschäftigten) teilgenommen. Erfreulicherweise konnten wir somit erneut die Anzahl der teilnehmenden Unternehmen leicht steigern. Im Verhältnis zur Grundgesamtheit ergibt sich eine ausgeglichene Verteilung der Unternehmen sowohl über die verschiedenen Sektoren als auch über die verschiedenen Beschäftigungsgrößenklassen.



ARBEITSMARKT



Auf Ebene des Bergischen Städtedreiecks zeigt sich, wie auch auf nationaler Ebene, ein weiterer Rückgang der Arbeitslosigkeit. Gleichzeitig verliert der Beschäftigungszuwachs durch ein sinkendes Stellenangebot an Dynamik.

Die Zahl der Arbeitslosen sank im Dezember um 289 Personen gegenüber dem Vormonat. Im Vergleich zum Ende des Vorjahres ist ein Rückgang um 2.561 Personen zu verzeichnen. Die Arbeitslosenquote des Bergischen Städtedreiecks, bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen, beträgt im Dezember 7,4 %. In Wuppertal und Solingen ist der Rückgang stärker als in Remscheid.

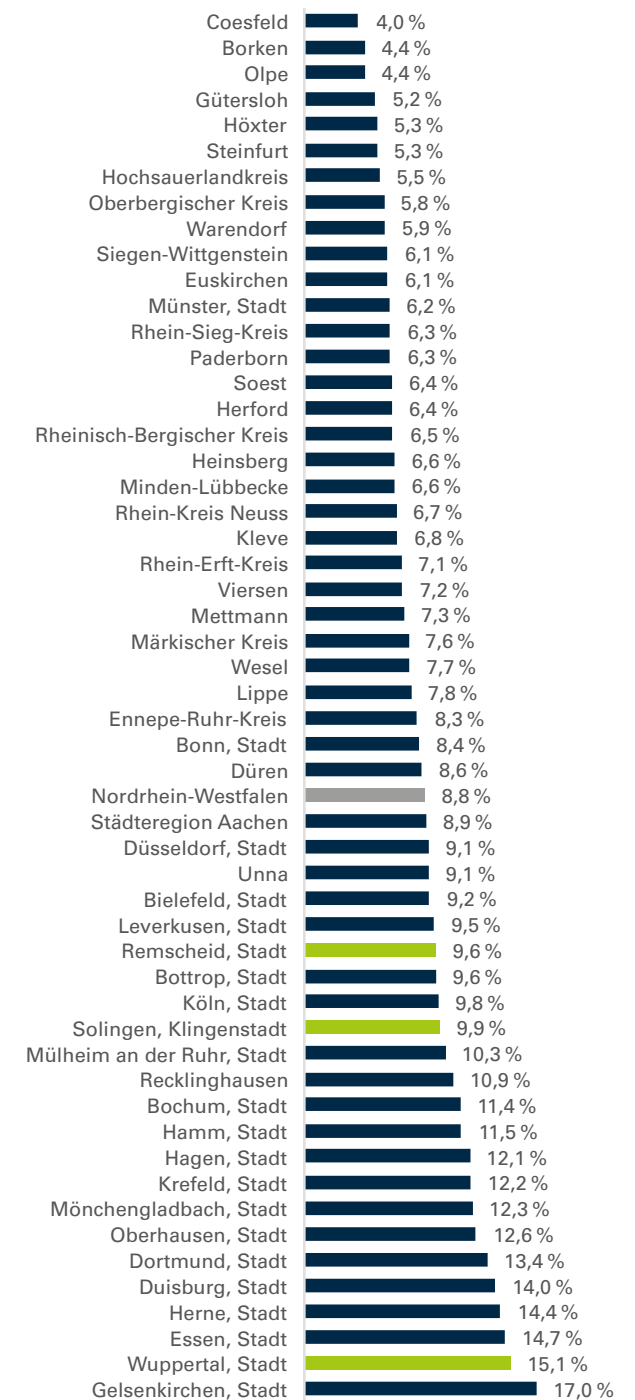
Teilnehmer an arbeitspolitischen Maßnahmen, Personen die kurzfristig arbeitsunfähig sind sowie ältere Arbeitssuchende nach § 53a SGB II werden von der Zahl der registrierten Arbeitslosen nicht erfasst. Ein umfassenderes Maß, welches die zuvor genannten Personengruppen miteinbezieht und somit die Gesamtanzahl der Arbeitssuchenden erfasst, ist die Unterbeschäftigungsquote.

Insbesondere in Wuppertal ist die Unterbeschäftigungsquote im Dezember mit 15,1 % fast doppelt so hoch wie die Arbeitslosenquote (7,7 %). Dennoch ist auch hier ein positiver Trend erkennbar. Gegenüber Dezember 2017 sank die Unterbeschäftigungsquote in Wuppertal um 1,2 Prozentpunkte. Im gleichen Zeitraum sanken die Unterbeschäftigungsquoten in Solingen (-0,7 pp) und Remscheid (-0,6 pp) nahezu parallel zu den Arbeitslosenquoten. Im Ländervergleich fielen Remscheid und Wuppertal gegenüber dem 3. Quartal um einen Platz zurück.

Die Zahl der offenen Stellen ist zum Ende des 4. Quartals im Bergischen Städtedreieck erstmals in 2018 zurückgegangen. So waren zum Jahresende 4.802 offene Stellen zu besetzen. Dies sind 557 Stellen weniger als noch im Vorjahresmonat. Wie auch auf nationaler Ebene zu beobachten, verlangsamten sich die zu erwartenden Beschäftigungszuwächse.

Die dennoch große Zahl offener Stellen und die hohe Unterbeschäftigungsquote scheinen dabei in einem

UNTERBESCHÄFTIGUNGSQUOTE (Kreise u. kreisfreie Städte, Dezember 2018, Bundesagentur für Arbeit)



Widerspruch zu stehen. Allerdings lässt sich die Diskrepanz hier vor allem dadurch erklären, dass vermehrt qualifizierte Fachkräfte gesucht werden. In ihrer Jahresbilanz betont die Agentur für Arbeit Solingen-Wuppertal, dass vor allem der hohe Anteil Arbeitsloser ohne Berufsausbildung Engpässe bei der Stellenbesetzung verursacht. Dennoch stieg in 2018 die Beschäftigung um insgesamt 2,4 %, wobei vor allem Langzeitarbeitslose und jüngere Arbeitssuchende davon profitierten.

Die Agentur veröffentlichte im 4. Quartal außerdem die Jahresbilanz des Ausbildungsmarktes im Bergischen Städtedreieck. Während die Zahl der Ausbildungssuchenden mit 4.909 dabei leicht rückläufig war,

stieg die Zahl der gemeldeten Ausbildungsstellen im Vergleich zum Vorjahr auf 3.507. Insgesamt standen so für 100 Bewerber 71 Ausbildungsstellen zur Verfügung. Dabei blieben mit 433 Ausbildungsstellen deutlich mehr Stellen unbesetzt als im Vorjahr (+199). Die Zahl der Bewerber ohne Anstellungsangebot stieg mit 317 im Vergleich zum Vorjahr jedoch weniger stark (+59).

Vor allem im Handel sowie in einer Reihe technischer Wirtschaftsbereiche stieg die Zahl der angebotenen Ausbildungsstellen. Die höhere Einstellungsbereitschaft hatte sich bereits in den vorangegangenen Auswertungen des Regionalen Konjunkturbarometers angekündigt. Vor allem zum Ende des 2. Quartals lie-

ßen die Antworten der im Bergischen Städtedreieck ansässigen Unternehmen eine höhere Einstellungsbereitschaft im Handel und im produzierenden Gewerbe für die kommenden sechs Monate erwarten. Weniger Ausbildungsstellen als im Vorjahr standen hingegen vor allem in einigen Bereichen des Dienstleistungsgewerbes und in der Logistikbranche zur Verfügung.

Die Agentur für Arbeit Solingen-Wuppertal verweist auch hier darauf, dass viele Bewerber vor Antritt einer Stelle nach einer höheren schulischen oder fachlichen Qualifizierung streben. So stieg der Anteil der Bewerber, die sich bereits in den vorangegangenen Jahren um eine Ausbildungsstelle bemüht hatten, auf mehr als die Hälfte aller Bewerber.

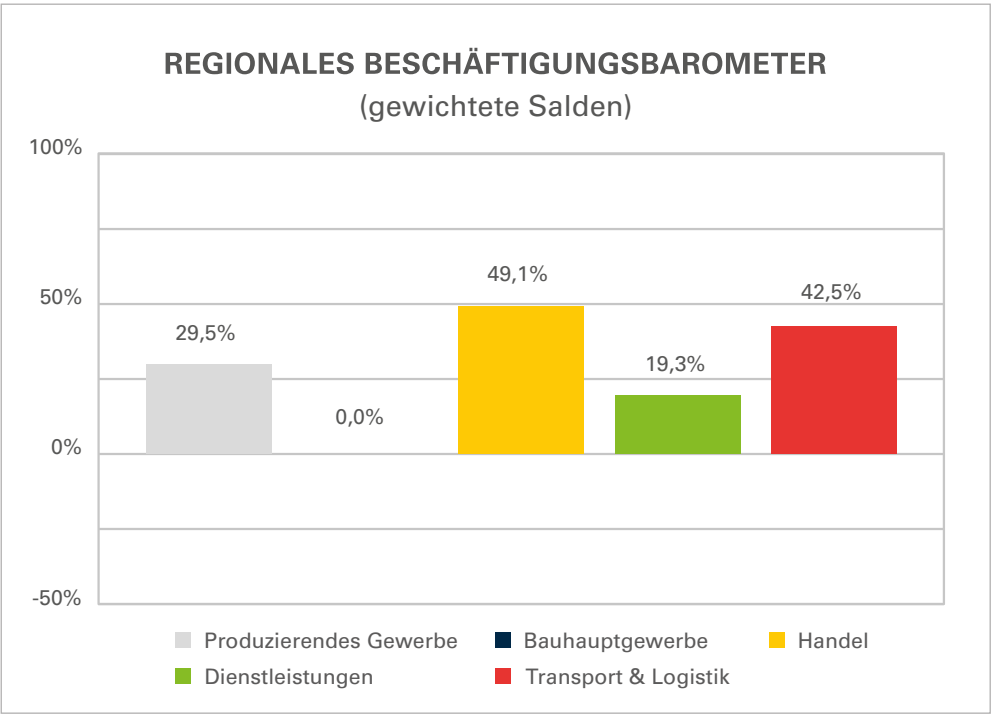
Die deutlich pessimistischeren Einschätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung wirken sich auf die Personalplanung der Unternehmen im Bergischen Städtedreieck aus. Der überwiegende Teil der Unternehmen plant zwar immer noch zusätzliche Mitarbeiter einzustellen, der Beschäftigungsaufbau verliert aber gegenüber dem Vorquartal an Dynamik. Der Saldo aus den gewichteten positiven und negativen Antworten des Regionalen Beschäftigungsbarometers beträgt +25,5 %. Gegenüber dem 3. Quartal 2018 ist das Beschäftigungsbarometer um 10,8 Prozentpunkte gesunken.

Die zunehmende Zurückhaltung neues Personal einzustellen zeigt sich in fast allen Branchen der bergischen Wirtschaft. Lediglich im Handel ist der Saldowert (+49,1 %) gegenüber dem 3. Quartal 2018 gestiegen. Vor allem im Großhandel sind weitere Einstellungen geplant. Kleinere Einzelhandelsunternehmen planen hingegen eher Personal abzubauen.

Im produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor ist der Saldo deutlich gesunken. Hier kann derzeit nur noch mit moderaten Beschäftigungszuwächsen gerechnet werden. Eine Ausnahme bilden die Unternehmen der bergischen Digitalwirtschaft. Hier ist der Bedarf an zusätzlichem Personal weiterhin hoch. Daneben planen vor allem Garten- und Landschaftsbauer vermehrt Personal einzustellen. Bei den Finanzdienstleistern ist hingegen ein negativer Trend beobachtbar. Hier ist in Summe mit einem leichten Beschäftigungsrückgang zu rechnen.

Im Bereich Transport und Logistik ist der Personalbedarf im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen zwar hoch, dennoch ist auch hier eine zunehmende Zurückhaltung bei der Personalplanung zu beobachten.

Im Bauhauptgewerbe (0,0 %) sind keine weiteren Einstellungen geplant. Trotz der guten wirtschaftlichen Lage wird sich das Beschäftigungsniveau in den nächsten Monaten kaum verändern.





BRANCHENREPORT SPEDITION & GEWERBLICHER GÜTERKRAFTVERKEHR

EINLEITUNG

Der Transport, der Umschlag und die Lagerung von Gütern sind zentrale Funktionen einer jeden Volkswirtschaft. Logistikdienstleister sind somit ein wesentlicher Bestandteil der Wertschöpfungskette vieler weiterer Wirtschaftszweige, vor allem in der Industrie, im Handel und im Baugewerbe.

In Deutschland wird ein Großteil der zu befördernden Güter mit dem LKW transportiert. Entsprechende Transportdienstleistungen werden von Güterverkehrsunternehmen erbracht. Dies ist aber nur ein Teil des logisti-

schen Leistungsspektrums. Oft im Hintergrund tätig, aber deshalb nicht weniger bedeutsam, übernehmen Speditionen die Planung, Steuerung und Organisation des Gütertransports.

Gemessen an ihrem Anteil an den gesamtdeutschen Beschäftigungszahlen und am Bruttoinlandsprodukt, stellen die Wirtschaftszweige Spedition und gewerblicher Güterkraftverkehr einen wichtigen Bereich der deutschen Volkswirtschaft dar. Beide Branchen sind in Deutschland, aber auch im Bergischen Städtedreieck,

vor allem durch kleine und mittelständische Betriebe geprägt.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung und die starke Binnenkonjunktur haben in den letzten Jahren zu einem stetigen Anstieg der Beförderungsleistung geführt. Das durchschnittliche Wachstum der deutschen Transport- und Speditionsunternehmen lag in diesem Zeitraum jedoch deutlich unter dem Anstieg der Beförderungsleistung. Durch die Liberalisierung des europäischen Gütertransportmarkts stehen diese zunehmend im Wettbewerb mit ausländischen Transportunternehmen, die aufgrund geringerer Lohnkosten und Abgaben in ihren Heimländern günstigere Konditionen anbieten können. Neben einem Rückzug aus dem Fernverkehr und einer Fokussierung auf den Regional- und Nahverkehr, können sich deutsche Unternehmen durch die Besetzung von Nischenmärkten, verbunden mit dem Aufbau von spezifischem Knowhow, im Wettbewerb dennoch behaupten. Aufgrund des deutlich breiteren Dienstleistungsspektrums und der Möglichkeit, auf den Selbsteintritt zu verzichten, stehen Speditionen – im Gegensatz zu reinen Transportunternehmen – weniger stark im Wettbewerb.

Eine entsprechende Spezialisierung der Güterverkehrsunternehmen und Speditionen ist auch im Bergischen Städtedreieck zu beobachten. Die hier ansässigen Logistikdienstleister haben sich überwiegend auf die Bedürfnisse der hiesigen Industrie- und Handelsunternehmen eingestellt.

Nicht nur die Wettbewerbssituation, sondern auch die digitale Transformation verändert die Logistik schon heute so stark wie kaum eine andere Branche. Das Automatisierungspotenzial im Lager-, Umschlag- und Transportbereich ist immens. Die Erwartungen an neue Technologien sind daher besonders hoch. Trotz des technischen Fortschritts bleibt der Mensch jedoch in vielen Bereichen des Speditions- und Transportgewerbes unersetzbar. Der durch den demografischen Wandel verstärkte Fachkräftemangel stellt für die Branche daher zunehmend eine Herausforderung dar. Um junge Menschen für den Beruf des Kraftfahrers oder Logistikkaufmanns begeistern zu können, müssen die entsprechenden Tätigkeiten attraktiver gestaltet werden. Das von der EU-Kommission vorgeschlagene Mobilitätspaket könnte beispielsweise ein erster Schritt sein, um die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern zu verbessern. An den kontroversen Diskussionen im europäischen Trilog und der bisher unterbliebenen Umsetzung konkreter Maßnahmen, zeigen sich aber vielmehr die unterschiedlichen nationalen Interessen in Europa. Vor allem die Frage, ob der europäische Transportmarkt weiter liberalisiert werden soll, spaltet die EU in zwei Lager. Auf der einen Seite versuchen west- und nordeuropäische Mitgliedsstaaten ihre heimischen Transportdienstleister zu schützen. Demgegenüber drängen die übrigen Mitgliedsstaaten auf einen uneingeschränkten Marktzugang.

KLASSIFIKATION

In der Klassifikation der Wirtschaftszweige des statistischen Bundesamtes (WZ 2008) werden unter dem Wirtschaftsabschnitt H „Verkehr und Lagerei“ die Beförderung von Personen und Gütern, die Lagerung von Waren und deren Umschlag zusammengefasst.

WIRTSCHAFTSKLASSIFIKATION VERKEHR UND LAGEREI (2018, Statistische Ämter des Bundes und der Länder ⁴ , eigene Darstellung)	
KÜRZEL / SCHLÜSSEL	TITEL / BESCHREIBUNG
H	Verkehr und Lagerei
49	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen
.1	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr
.2	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
.3	Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr
.4	Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte
.5	Transport in Rohrfernleitungen
50	Schifffahrt
.1	Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
.2	Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
.3	Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt
.4	Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
51	Luftfahrt
.1	Personenbeförderung in der Luftfahrt
.2	Güterbeförderung in der Luftfahrt und Raumtransport
52	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr
.1	Lagerei
.2	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr
53	Post-, Kurier- und Expressdienste
.1	Post-, Kurier- und Expressdienste von Universalanbietern
.2	Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste

Für den Teilbereich Verkehr (WZ-Schlüssel 49 bis 51) erfolgt eine Untergliederung nach **Transportmedium** und **Transportgut**. So wird zwischen einer Beförderung über den Landweg per Eisenbahn, LKW, Bus, Taxi oder Rohrfernleitung (WZ-Schlüssel 49), über den Wasserweg per Schiff (WZ-Schlüssel 50) oder über den Luftraum per Flugzeug (WZ-Schlüssel 51) unterschieden. Auf der nächsten Klassifikationsebene differenziert man zwischen der Personen- und Güterbeförderung durch das jeweilige Transportmedium.

Neben Transportdienstleistungen umfasst der Wirtschaftszweig auch die Bereiche Lagerei und die Erbringung sonstiger Dienstleistungen für den

Verkehr (WZ-Schlüssel 52). Zu letzterem zählen Unterstützungstätigkeiten für den Personen- und Güterverkehr (wie der Betrieb von Verkehrswegen (Kanälen, Tunneln) und von Abfertigungseinrichtungen an Bahnhöfen, Flug-/Häfen) sowie Tätigkeiten im Frachtumschlag und im Betrieb von Lagereinrichtungen. Die Erbringung von Postdienstleistungen wird in einem eigenständigen Branchenzweig (WZ-Schlüssel 53) erfasst und nachgelagert in zwei Dienstleistungssegmente untergliedert (Universalzustelldienst/ Spezial- und Expressversand).

WIRTSCHAFTSKLASSIFIKATION SPEDITION & GEWERBLICHER GÜTERKRAFTVERKEHR (2018, Statistische Ämter des Bundes und der Länder ⁵ , eigene Darstellung)	
KÜRZEL / SCHLÜSSEL	TITEL / BESCHREIBUNG
H	Verkehr und Lagerei
49	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen
.41	Güterbeförderung im Straßenverkehr
52	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr
.29.1	Spedition

Der Leistungskatalog des **gewerblichen Güterkraftverkehrs** (WZ-Schlüssel 49.41) umfasst den Kraftfahrzeug-, Holz-, Vieh-, Kühlwagen-, Schwergut-, Gefahrgut-, Abfall- und Tankwagentransport sowie den Transport von Schüttgut mit Silofahrzeugen und die LKW-Vermietung mit Fahrer. Auch die Güterbeförderung mit von Menschen oder Tieren gezogenen Fahrzeugen wird vollständigshalber hinzugezählt.

Der Leistungskatalog der **Speditionen** (WZ-Schlüssel 52.29.1) umfasst die Organisation von Beförderungsleistungen zu Land, zu Wasser oder in der Luft in Sammel- oder Einzelverkehren (einschließlich der Abholung, Auslieferung und Zusammenstellung von Sendungen) sowie die Ausstellung und Beschaffung von Transportdokumenten und Begleitpapieren und die Übernahme von Warenmanipulationen (wie bspw. das Wiegen, die Bemusterung, die Verpackung und Umpackung von Gütern).

Das Kerngeschäft von Güterkraftverkehrsunternehmen ist die Abwicklung und Ausführung spezifischer Beförderungsleistungen mit Lastkraftwagen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr. Das Kerngeschäft von Speditionsunternehmen ist die Organisation komplexer Dienstleistungspakete, welche neben einem multimodalen Transportangebot auch den Betrieb von Umschlag- oder Lagereinrichtungen umfassen.

⁴ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Klassifikationsserver: Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008)

⁵ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Klassifikationsserver: Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008)

Speditionen unterhalten jedoch häufig eigene LKW-Flotten, wodurch sie mittels Selbsteintritt Transportdienstleistungen übernehmen. Auf der anderen Seite gehen Güterkraftverkehrsunternehmen vermehrt dazu über, verkehrsnahe Dienstleistungsaufgaben in ihren Leistungskatalog aufzunehmen. Durch Kooperationsnetzwerke, die ihnen neue Märkte erschließen sollen, sind sie ebenfalls in der Lage, multimodale Transporte anzubieten. Eine strikte Trennung ist daher in der Praxis kaum möglich. Vielmehr erfolgt die Klassifikation anhand der überwiegenden Tätigkeit, gemessen am erzielten Umsatz. Deshalb ist es sinnvoll, trotz der formalen Trennung, nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008, beide Teilbereiche gemeinsam zu betrachten.

BEDEUTUNG UND HISTORIE

Verkehr und Lagerei

Die Wirtschaftszweige aus dem Bereich „Verkehr und Lagerei“ (WZ-Schlüssel H) weisen zusammen eine jährliche Bruttowertschöpfung von rund 136,2 Mrd. Euro auf. Ihr Anteil am deutschen Bruttoinlandsprodukt beträgt ca. 4,6 %.⁶

Gemessen an der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – 1.776.638 Personen zum 31. März 2018 – stellt der Bereich „Verkehr und Lagerei“ mit einem Anteil von 5,4 % aller Erwerbspersonen, eine bedeutsame Branche der deutschen Volkswirtschaft dar. Dies entspricht einem Anteil von 7,7 % am Dienstleistungssektor. Im Bereich Personenbeförderung arbeiten 21,2 % (377.516) der Beschäftigten und 16,9 % (300.634) sind für Post-, Kurier- und Expressdienste tätig. Mit

einem Anteil von 61,8 % (1.096.788) ist der überwiegende Teil der Arbeitnehmer jedoch in der Güterbeförderung, der Lagerei und der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr beschäftigt.

Die tatsächliche Bedeutung des Bereichs „Verkehr und Lagerei“ geht weit über den direkten Beitrag zur gesamten Wirtschaftsleistung und der direkten Beschäftigungswirkung hinaus. Die erbrachten Dienstleistungen aus den Bereichen Gütertransport, -umschlag und Lagerung stellen vor allem für den Handel, das verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe zentrale Grundfunktionen dar. Sie sind somit ein wesentlicher Bestandteil der Wertschöpfungskette vieler weiterer Wirtschaftszweige.

⁶ Statistisches Bundesamt, VGR des Bundes 2017; eigene Berechnung

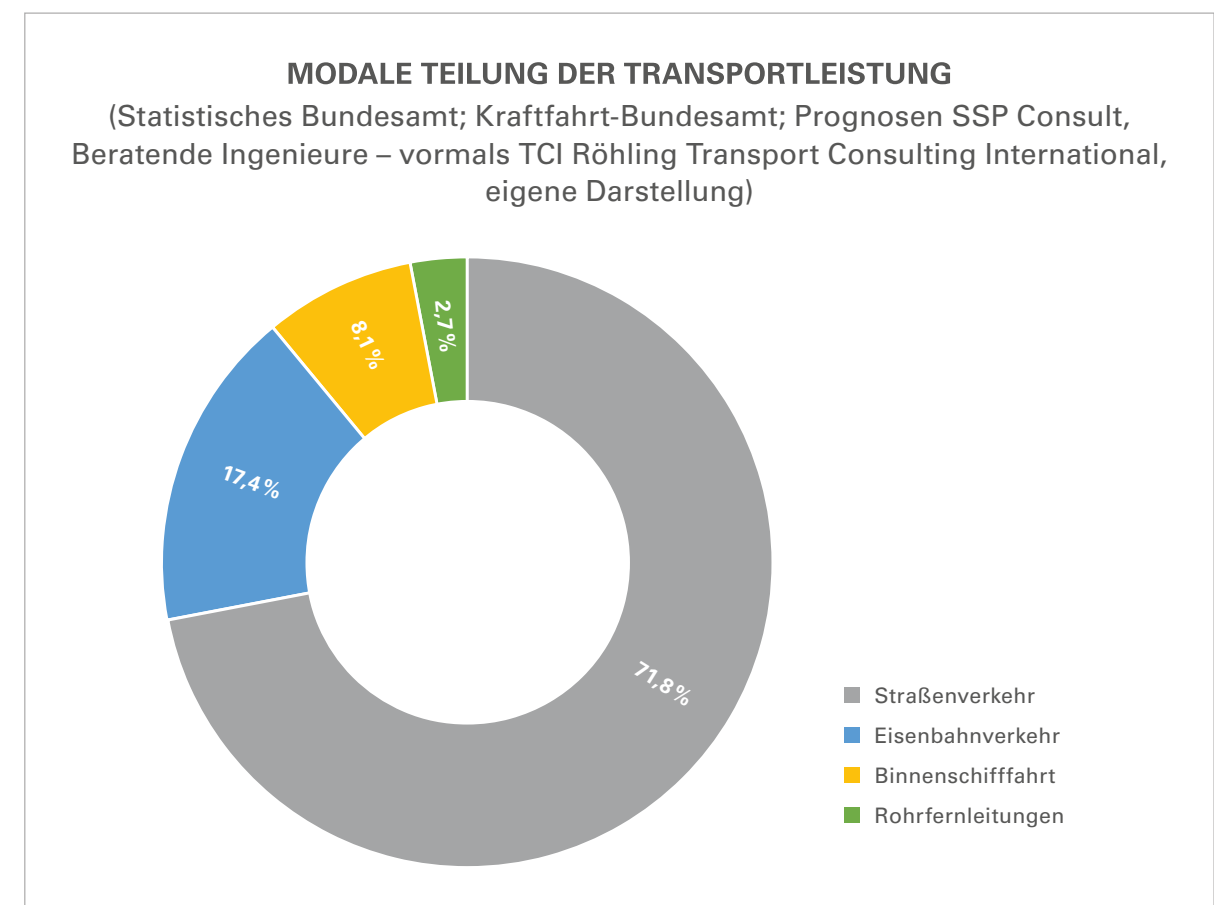
Spedition und Gewerblicher Güterkraftverkehr

Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist, gemessen am Umsatz und der Beförderungsleistung, die wichtigste Sparte innerhalb der Güterbeförderung. Sein Anteil an der gesamten Beförderungsleistung im Landverkehr beträgt derzeit 71,8 %.⁷

In 2017 betrug der Umsatz rund 42,18 Mrd. Euro. Das Umsatzwachstum von 2016 auf 2017 betrug 3,9 %. Nach vorläufigen Schätzungen konnte im 3. Quartal 2018 der Umsatz um

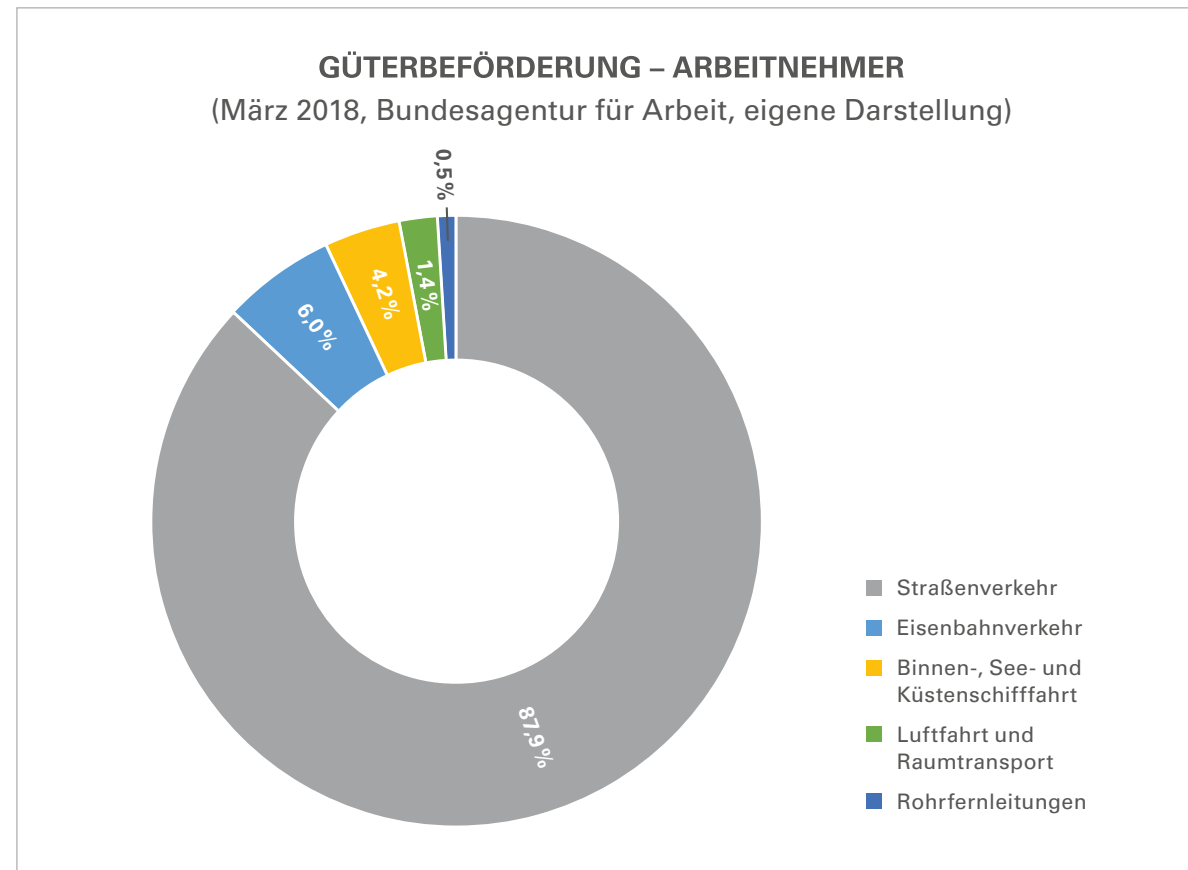
4,0 %, gegenüber dem Vorjahresquartal, gesteigert werden.⁸ Das Wachstum lässt sich vor allem durch die gute Binnenkonjunktur und gestiegene Konsumausgaben begründen.

Zum 31. März 2018 waren – laut der Bundesagentur für Arbeit – 317.139 Personen im Güterkraftverkehr sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Über alle Verkehrsträger betrachtet, entspricht dies einem Anteil von 87,9 %.



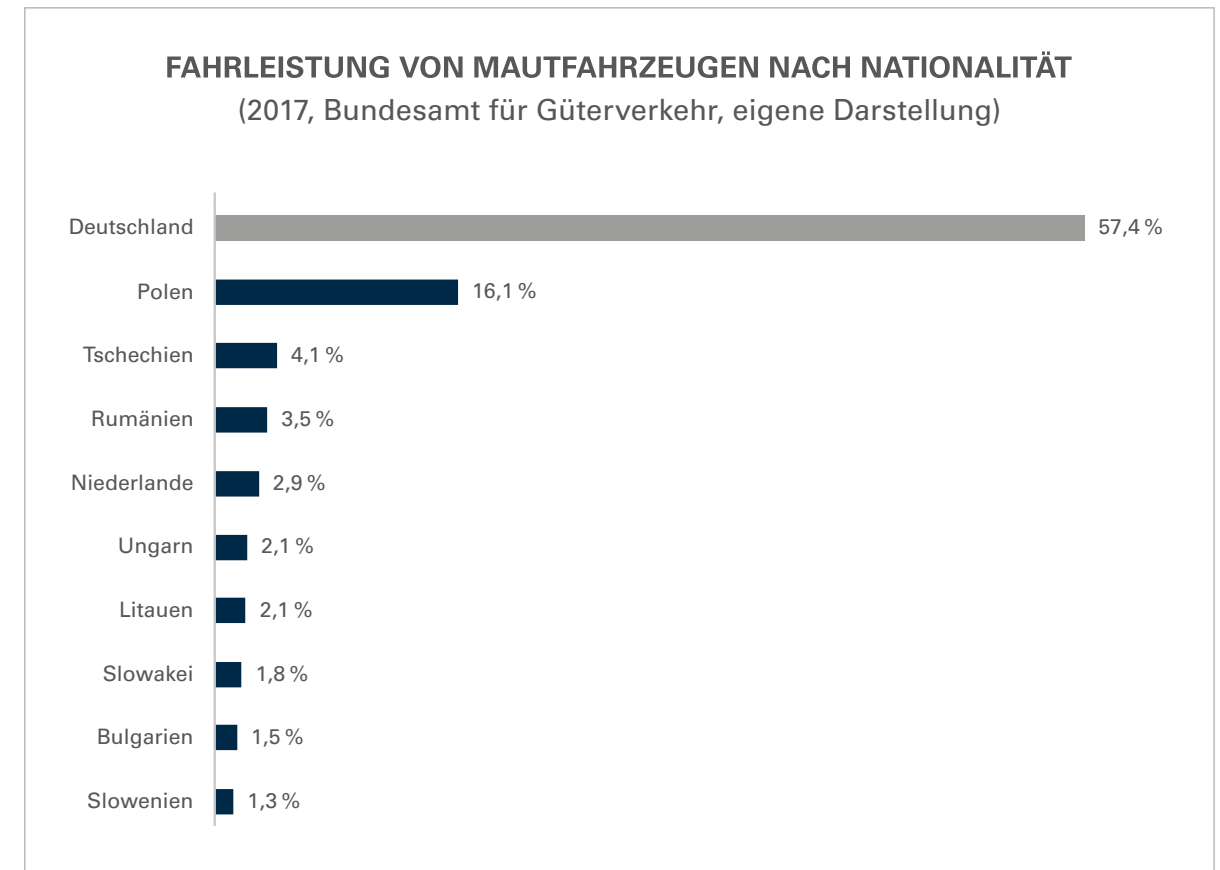
⁷ BMVI; BAG; KBA; Statistisches Bundesamt; SSP Consult

⁸ Statistisches Bundesamt, Struktur- und Konjunkturstatistik im Dienstleistungsbereich; eigene Berechnungen



Das Bundesamt für Güterverkehr weist die Fahrleistung aller LKW auf bundesdeutschen Autobahnen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen in der regelmäßig erscheinenden Mautstatistik aus. Anhand dieser lässt sich beobachten, dass die Fahrleistung inländischer LKW auf deutschen Straßen lediglich 57,4 % beträgt. Ein ähnliches Bild ergibt sich auf Basis der Beförderungsleistung. Hier beträgt der Anteil deutscher LKW laut der *Mittelfristprognose Winter 2017/2018* des BMVI rund 63 %. Die restliche Beförderungsleistung entfällt auf auslän-

dische Mitbewerber. In den letzten Jahren ist, insbesondere für Fahrzeuge aus den „jungen“ EU-Staaten, ein deutlicher Anstieg der Fahrleistung und der Anzahl an Kabotagefahrten zu beobachten. Die damit einhergehenden Marktanteilsverluste deutscher Unternehmen werden von den verschiedenen Branchenverbänden regelmäßig kommentiert. Aus diesen Kommentaren geht hervor, dass diese Entwicklung im niedrigeren Lohnniveau der Herkunftsländer, in den geringeren Sozialleistungen und in den weniger umfassenden Vorschriften zum Arbeitsschutz begründet sei.



Im Bereich Spedition betrug der Umsatz in 2017 rund 69,7 Mrd. Euro. Das Umsatzwachstum betrug von 2016 auf 2017 rund 5 %.⁹ Viele Speditionen setzten im Güterfernverkehr, sowie auf Abhol- und Verteilrouten des Sammelverkehrs, eigene Fahrzeuge ein. In einer Studie des Branchenverbandes DSLV aus dem Jahr 2015 gaben 39 % der befragten

Speditionen an, dass sie zur Erfüllung von Transportleistungen teilweise eigene Fahrzeuge einsetzen.¹⁰ Unter der Berücksichtigung von Befragungsergebnissen aus früheren Jahren ist hierbei ein negativer Trend erkennbar. Neben dem Selbsteintritt gewinnt die Befrachtung fremder Fahrzeuge zunehmend an Bedeutung.

⁹ Statistisches Bundesamt, Struktur- und Konjunkturstatistik im Dienstleistungsbereich, Umsatzsteuerstatistik; eigene Berechnungen

¹⁰ Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV), Zahlen · Daten · Fakten aus Spedition und Logistik 2014/2015



Das Bergische Städtedreieck

Ab 1875 entwickelte sich im Bergischen Städtedreieck das Geschäftsmodell des Transportunternehmens. Voraussetzung hierfür war vor allem der Ausbau des Eisenbahnnetzes. Die ersten Pferdefuhrwerksbetriebe, wie beispielsweise die Spedition August Karthaus in Remscheid, die Spedition Peter Keull in Solingen und die Spedition Rudolf Ernenputsch in Wuppertal fungierten hauptsächlich als „bahnamtliche Rollfuhrunternehmen“, welche mit dem Transport von gewerblichem Frachtgut zwischen den neuerrichteten Bahnhöfen Remscheid, Gräfrath und Küllenhahn und den ortsansässigen Betrieben beauftragt waren. Darüber hinaus erschlossen sich die Unternehmen weitere Geschäftsfelder im örtlichen Nahverkehr, wie den Botenverkehr, Kohlen-, Kartoffel- oder den Schrotthandel. Zwischen 1903 und 1919 entstanden mit der Spedition Friedrich Klophaus in Wuppertal und der Spedition Friedrich Ehlenbeck in Solingen daneben erste örtliche Möbelspeditionsunternehmen.

Überregional war die Eisenbahn bis zum Ende des Ersten Weltkrieges der maßgebliche Verkehrsträger für Güter. Die Kriegsfolgen verhalfen dem überregionalen Speditionsverkehr jedoch zum Durchbruch. So führten die Reparationsbestimmungen des Versailler Vertrages 1919 dazu, dass die Siegermächte Zugriff auf das deutsche Eisenbahnsystem erhielten und Engpässe im Eisen-

bahngütertransport durch örtliche Fuhrbetriebe überwunden werden mussten. Diese mussten mit Warenlieferungen nun immer größere Strecken zurücklegen. Gleichzeitig standen nach Kriegsende eine große Zahl an Militär-Lastkraftwagen den Unternehmern kostengünstig für die zivile Nutzung zur Verfügung.¹¹ So war die Anschaffung eines LKWs für die bergischen Fuhrunternehmen eine zukunftsweisende Investition, welche alle Unternehmer im Zeitraum zwischen 1923 und 1931 tätigten, um in der sich wandelnden Beschaffungs- und Distributionslogistik im Bergischen Städtedreieck konkurrenzfähig zu bleiben.

In den 1930er Jahren führte die zunehmende Motorisierung der Speditionsunternehmen zur Entwicklung eines neuen Geschäftsmodells für die bergischen Produktions- und Handelsunternehmen. So boten Speditionen, die nun über drei und mehr Lastwagen verfügten, nicht mehr nur Gelegenheitsverkehre an, sondern boten nun regelmäßige Linienverkehre zwischen den bergischen Wirtschaftszentren und wichtigen überregionalen Verkehrsknotenpunkten sowie Warendistributionszentren an.¹² Der Spediteur Josef Dahmen offerierte beispielsweise ab 1924 regelmäßige Direktverkehre zwischen Solingen und den Nordseehäfen in Deutschland, Belgien und den Niederlanden und spezialisierte sich ab 1924 zudem als Luftfrachtspediteur

¹¹ Vahrenkamp, Richard (2011): Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumentengesellschaft. Frankfurt am Main: Campus Verlag, S. 75/76

¹² Vahrenkamp, Richard (2011): Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumentengesellschaft. Frankfurt am Main: Campus Verlag, S. 89

durch einen stündlichen Botendienst zum neu entstandenen Paket- und Luftfrachtzentrum am Düsseldorfer Flughafen. Produktions- und Handelsunternehmen sahen schnell betriebswirtschaftliche Vorteile, in dem von den Speditionen abgewickelten gewerblichen LKW-Güterverkehr, gegenüber dem bislang betriebenen Werkverkehr mit eigenen Fahrzeugen. So konnten die Speditionen durch die Bündelung mehrerer Aufträge ihre Fahrzeuge besser auslasten und damit die Transportkosten für die Unternehmen senken. Zudem benötigten die bergischen Unternehmer nicht mehr zwangsläufig eigene Fahrzeuge, um sich größere Märkte zu erschließen, was ihren Kapitalbedarf im Bereich Waretransport senkte und so neue Investitionen ermöglichte.¹³ Angesichts der guten Ausgangslage verdoppelte sich zwischen 1930 und 1934 die Anzahl der Transportunternehmen im Bergischen Städtedreieck. Ein Blick auf die Frachtlisten dieser neugegründeten Fuhrbetriebe zeigt, dass diese sich – nach einer kurzen Orientierungsphase als örtliche Allgemeinwarenzulieferer – schnell an die unternehmerischen Strukturen ihres Standortes, durch Spezialisierung auf einzelne Güterarten, anpassten. So fokussierte sich beispielsweise Emil Bergmann, in Wuppertal, auf den Transport von Papierwaren sowie den Transport von Farben und Lacken. Gustav Mäuler, in Remscheid, auf den Transport von Werkzeugen und Maschinen. Inge-

samt ist zu beobachten, dass sich die bergischen Transportunternehmen in dieser Zeit an die rapide wachsende Nachfrage nach Stückgut- und Expressgutverkehren in kleinen Mengen anpassten, um in Konkurrenz zu dem in 1930er Jahren gut laufenden Bahngüterverkehrsgeschäft treten zu können.¹⁴ Dies ging mit der Neugründung zahlreicher kleiner, dezentraler Umschlagplätze in Gewerbegebieten einher. Doch den wirtschaftlichen Vorteil, welchen die Unternehmer durch ihre niedrigeren Beförderungspreise gegenüber der Reichsbahn sahen, konnten sie nicht ausnutzen. Denn kurze Zeit später ging die NS-Verkehrspolitik dazu über, den gewerblichen Güterverkehr zugunsten der Reichsbahn zu beschneiden. Mit dem 1935 eingeführten „Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen“, welches erstmals den Marktzugang zum LKW-Transportgewerbe in Deutschland regelte, brachen für die bergischen Transportunternehmen schwere Zeiten an. So wurden alle freien Lastkraftunternehmen dazu verpflichtet, eine Zulassung in der Zwangsorganisation „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband“ (RKB) zu beantragen, der nun im Einvernehmen mit der Reichsbahn die Beförderungstarife festsetzte.¹⁵ In Folge wichen die bergischen Unternehmen zur Abwicklung ihres Transportbedarfes wieder zunehmend auf den Werksverkehr aus. Schon 1937 wurden 22 Prozent der Verkehrsleistung im LKW-Fernverkehr vom

Werksverkehr erbracht.¹⁶ 1944 erfolgte dann für viele Transportunternehmen ein kompletter wirtschaftlicher Einbruch, wie beispielsweise für die August Karthaus GmbH in Remscheid, von der die Wehrmacht alle vorhandenen Firmen-LKWs für die Ostfront einzog und ihr erst 1947 schwerstbeschädigt zurückgab. Trotz aller Einschnitte begünstigte das Erbe der NS-Verkehrspolitik in den 1950er Jahren auch den Wiederaufbau der bergischen Transportwirtschaft. So hatten NS-Funktionäre im Zeitraum von 1935-1947 als Prestigeprojekt ein 3.000 km umfassendes Autobahnnetz bauen lassen, welches nun für den gewerblichen Güterkraftverkehr und den aufkommenden PKW-Individualverkehr genutzt werden konnte. So wurde die rasant anwachsende Automobilindustrie zu einem wichtigen Kunden für die bergischen Transportunternehmen. Für die August Karthaus GmbH sind Fahrten für diesen Industriezweig bis heute das wichtigste Unternehmensstandbein. Auch die Gustav Mäuler GmbH & Co. KG profitiert – durch seine Kunden aus der bergischen Werkzeugindustrie – von der Nachfrage der Automobilbranche. Daneben ist ein weiterer wichtiger Wachstumstreiber der Branche der in den 1950er Jahren einsetzende Bauboom. So erweiterten einige Transportunternehmen, wie Rudolf Ernenputsch aus Wuppertal, ihr Geschäftsfeld um den Geschäftszweig der Baustoff- und Schüttguttransporte. Auch Gustav Neeb, der sein Unternehmen 1961 zunächst als Berge- und Abschlepp-

dienst begann, orientierte sich an der Nachfrage der Bauwirtschaft und spezialisierte sich ab 1973 auf die Vermietung von Kränen. Weitere Firmengründungen in den 1960er und 1970er Jahren orientierten sich vor allem an der zunehmenden Nachfrage des regionalen Einzelhandels nach Direktzulieferern. So übernahm beispielsweise die 1961 gegründete Mediatrans Eichzudeick GmbH den Transport von Zeitungen und Zeitschriften. Die 1974 gegründete Rüttgers GmbH besetzte das Feld der Getränke- und Leergutlogistik, sowie der Lebensmittellogistik im regionalen Nahbereich. Alle Firmengründungen wiesen dabei eine Gemeinsamkeit auf: Es handelte sich um zeitkritische Transporte, die zum Teil spezielle Transportlösungen von den Unternehmern verlangten. Diese beiden Spezialisierungsfelder, die eilige Direktzustellung und die Lager- und Transportlogistik für Spezialprodukte, wurden im Laufe der 1980er Jahre wichtig für die Transportunternehmen im Bergischen Städtedreieck. Viele Transportunternehmen fokussierten sich in dieser Zeit darauf, im Bereich der Direktzustellung oder dem Umschlag sowie der Lagerung von speziellen Gütern, Marktnischen zu besetzen. Diese Entwicklung ging mit großen Investitionen in verkehrstechnisch günstig gelegene Logistikzentren und in spezielle Fahrzeuge oder Auflieger einher. So spezialisierten sich Allgemeinguttransporteure, wie Gustav Mäuler – aufgrund der Nähe zum Industriestandort Leverkusen – auf Gefahrguttransporte oder Papier-

¹³ Vahrenkamp, Richard (2011): Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumgesellschaft. Frankfurt am Main: Campus Verlag, S. 89

¹⁴ Vahrenkamp, Richard (2011): Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumgesellschaft. Frankfurt am Main: Campus Verlag, S. 142/143

¹⁵ Vahrenkamp, Richard (2011): Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumgesellschaft. Frankfurt am Main: Campus Verlag, S. 110

¹⁶ Vahrenkamp, Richard (2011): Die logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumgesellschaft. Frankfurt am Main: Campus Verlag, S. 115

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

transporteure, wie August Fischer, auf die Coil-Logistik (den Transport von extrem schweren Rollgut). In den 1980ern entwickelten sich die bergischen Transportunternehmen zu Spezialtransportdienstleistern. Der Aufbau von Just-in-time-Zuliefererkonzepten für Automobilmontagerwerke, der Aufbau moderner Distributionsstrukturen für den regionalen Warenabsatz und die Spezialisierung auf gewisse Güterarten waren das Erfolgskonzept der 80er Jahre. In den 1990er Jahren kam eine Ausrichtung auf grenzüberschreitende Transporte in ausländische Absatzmärkte für Produkte wie Werkzeuge, Papier, chemische Produkte und Stahl, als Tätigkeitsfeld vor allem für neu ge-

gründete Transportunternehmen hinzu. So übernahm die Spedition Falk Albrecht ab 1985 die Route Wuppertal – Spanien, die Spedition Rülke & Schmidt ab 1994 die Route Wuppertal – Schweiz und die Spedition WESTSTAR konzentrierte sich auf den Frachtverkehr zwischen Remscheid und den USA (Pittsburgh). Die Bereiche Spedition und Güterkraftverkehr im Bergischen Städtedreieck sind heute vor allem durch Klein- (19,5 %) und Kleinstbetriebe (77,7 %) geprägt. Mittelständische Unternehmen machen 2,8 % der Unternehmen aus. Großunternehmen sind im Bergischen Städtedreieck nicht angesiedelt.

BERGISCHES STÄDTEDECK: TOP 10 UNTERNEHMEN NACH UMSATZ
(Bisnode Firmendatenbank, Stand: November 2018, eigene Darstellung)

RANG	WZ	UNTERNEHMEN	ORT	BESCHÄFTIGTE	UMSATZ IN MIO. EURO
1	52291	Gustav Mäuler GmbH & Co. KG	Remscheid	220	34,10
2	49410	Gustav-Adolf Neeb GmbH & Co. KG	Wuppertal	107	21,35
3	52291	WESTAR Internationale Spedition GmbH	Remscheid	26	20,00
4	52291	Nüllig & Haß OHG	Wuppertal	128	18,60
5	52291	J. Dahmen & Co. KG	Solingen	100	15,50
6	52291	Marcus Transport-GmbH	Wuppertal	95	12,00
7	52291	Karl Schnug Kraftwagen-Spedition GmbH	Solingen	86	12,00
8	52291	Falk Albrecht GmbH	Wuppertal	45	6,97
9	52291	Bergmann GmbH & Co. KG	Wuppertal	55	5,20
10	52291	Rüttgers GmbH	Solingen	37	4,75

Deutsche Speditionen und Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs haben eine Vielzahl an nationalen, europäischen und internationalen Rechtsnormen zu beachten. Neben Regelungen zum Markt- und Berufszugang werden beide Branchen vor allem durch das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) und das Straßenverkehrsrecht sowie den übergeordneten EU-Richtlinien beeinflusst. Mit dem aktuellen Mobilitätspaket der Europäischen Kommission sind wesentliche Änderungen in den Bereichen (i) Maut, (ii) Lenk-, Ruhezeiten und digitale Tachografen, (iii) Markt- und Berufszugang sowie (iv) dem Entsenderecht vorgesehen. In den bisherigen Verhandlungen zwischen Kommission, Rat und EU-Parlament konnte bisher jedoch keine Einigung über die vorgeschlagenen Maßnahmen erzielt werden. Vielmehr haben sich zwei Lager gebildet, die zum Teil gegensätzliche Ziele verfolgen. Auf der einen Seite stehen west- und nordeuropäische Staaten, die sogenannte „Road Alliance“. Sie lehnen eine weitere Liberalisierung im Güterkraftverkehr überwiegend ab. Insbesondere einer Abschaffung der bisherigen Kabotageregulungen stehen sie kritisch gegenüber. Auf der anderen Seite befinden sich ost- und südeuropäische Länder, die eine vollständige Liberalisierung im gesamten europäischen Binnenmarkt fordern. Während es Ende 2018 eine Einigung der europäischen Verkehrsminister im Rat gab, ist der von ihnen erarbeitete Kompromissvorschlag im EU-Parlament in weiten Teilen jüngst abgelehnt worden. Es ist daher nicht

zu erwarten, dass in dieser europäischen Legislaturperiode konkrete Beschlüsse gefasst werden. Im Folgenden werden daher vor allem die aktuellen Rechtsvorschriften dargestellt. Um dabei nicht die Übersicht zu verlieren, werden diese in die Kategorien Markt- und Berufszugang, Handelsebene, Produktebene, Transportebene, Versand- und Empfangsebene sowie Verwaltungsebene unterteilt.

Markt- und Berufszugang

Durch die EU-Verordnungen 1071/2009 und 1072/2009 gelten in der Europäischen Union einheitliche Berufs- und Marktzugangsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen. Durch die Erbringung eines Nachweises einer tatsächlichen und dauerhaften gewerblichen Niederlassung in einem EU-Mitgliedstaat, einer angemessenen finanziellen Leistungsfähigkeit (von 9.000 Euro Eigenkapital je genutztem Fahrzeug) und fachlicher Eignung (in Form einer Fachkundeprüfung) erlangt der Bewerber den Berufszugang. Den Marktzugang erhält er, nachgelagert, durch den Erwerb einer „Gemeinschaftslizenz“ bei der örtlichen Verkehrsbehörde gemäß der EU-Verordnung 1072/2009 zum „Marktzugang im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr“.

Die Markteintrittsbedingungen sind demnach für alle europäischen Wettbewerbsteilnehmer, ausgehend von den europarechtlichen Rahmenbedingungen, als gleich einzustufen. Eine Wettbewerbsungleichheit zwischen osteuropäischen und deutschen Güterkraftverkehrsunternehm-

men besteht trotzdem. Sie ist durch sekundäre Rechtsbereiche – wie der Sozialgesetzgebung und der Steuer-gesetzgebung – auf nationaler Herkunftsebene bedingt. So haben ost-europäische Marktteilnehmer gegen-über deutschen Mitbewerbern häu-fig steuerliche Vorteile und niedrigere Personalkosten, welche es ihnen er-möglichen, Frachtpreise zu senken, um sich Marktvorteile zu verschaffen.

Bis zu einer Harmonisierung der geltenden Rechtsvorschriften ist da-her eine schrittweise Vollendung des Binnenmarkts vorgesehen. Ak-tuell schreibt § 4 der EU-Verordnung 1072/2009 vor, dass eine „Gemein-schaftslizenz“ einem Güterkraftver-kehrsunternehmer nur dann erteilt werde, wenn dieser innerhalb des jeweiligen Mitgliedsstaates, in dem er über seinen Ursprungsstand-ort hinaus regelmäßig tätig ist, eine ständige Niederlassung sowie vor Ort angemeldete Fahrzeuge besitzt, welche überprüfbar zur Beförderung eingesetzt werden. Und, dass an-sonsten sogenannte „Kabotagen“, d.h. „innerstaatliche Güterkraftver-kehrsdienste, die im Aufnahmemit-gliedsstaat von gebietsfremden Ver-kehrsunternehmen durchgeführt wer-den, (...) nur dann mit (der) Verord-nung vereinbar (sind), wenn der Ver-kehrsunternehmer eindeutige Belege für (eine) grenzüberschreitende Be-förderung (...) vorweisen kann“ (§ 8 Abs. 3 Verordnung (EU) 1072/2009) und darlegen kann, dass er innerhalb von 7 Tagen nach Grenzüberfahrt nicht mehr als drei Kabotagefahr-ten mit demselben Fahrzeug durch-

geführt hat (§ 8 Abs. 1 Verordnung (EU)1072/2009). Die Kabotagerege-lung war vor allem dazu gedacht, Leerfahrten zu vermeiden. Sie wird in vielen westeuropäischen Ländern aber auch als Schutz vor Wettbe-werbsverzerrungen angesehen. Tat-sächlich ist der Anteil von LKWs aus anderen EU-Staaten auf deutschen Straßen in den letzten Jahren konti-nuierlich gestiegen. Ihr Anteil an der Beförderungsleistung beträgt aktu-ell 35 %. Hiesige Branchenverbände führen dies auch auf den Missbrauch der geltenden Kabotageregelung und auf mangelnde Kontrollen zurück. Dies ist durch die Kontrollstatistiken des Bundesamtes für Güterverkehr jedoch nicht eindeutig zu belegen. Die Kabotageregelung ist jedoch nicht nur für Güterkraftverkehrsunter-nehmer, sondern auch für deutsche Spediteure von Bedeutung. Immer häufiger beauftragen deutsche Spe-diteure auch ausländische Transport-unternehmen mit dem Transport von Sammelgut. Hierbei gilt der Spediteur aber gemäß § 460 HGB als Fracht-führer. Bei einem Verstoß gegen die Kabotageregelung kann ihm, als Auf-traggeber, wie dem ausführenden Transportunternehmen, ein Bußgeld auferlegt werden. Für Spediteure kann das Bußgeld bis zu 20.000 Euro betragen (§ 19 Abs. 7 i.V.m. Abs. 1a Nr. 1 GüKG).

Handelsebene

Rechtliche Grundlagen für den ge-schlossenen Verkehrsvertrag bilden die einschlägigen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) so-wie des Handelsgesetzbuchs (HGB).

Darüber hinaus nutzen viele Unter-nehmen die Allgemeinen Deutschen Spediteursbedingungen (ADSp2017), eine gemeinschaftliche Empfehlungs-richtlinie der Verbände der verladen-ten Wirtschaft für einheitliche Ge-schäftsbedingungen in der Trans-portbranche. Diese finden jedoch keine Anwendung bei Verkehrsver-trägen mit Verbrauchern im Sinne von § 13 BGB. Für Verträge mit aus-ländischen Geschäftspartnern muss überdies das jeweils geltende aus-ländische Recht beachtet werden. Den internationalen Warenverkehr regelt das Außenwirtschaftsgesetz (AWG) sowie § 206 und § 207 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) über die gemeinsame Europäische Han-delspolitik. Nach Maßgabe dieser Gesetzestexte dürfen internationale Handelsgeschäfte nur mit Handels-partnern getätigt werden, gegen die in dem betreffenden Warenssegment – ausgehend von der deutschen Regierung oder der Europäischen Union – kein Handelsembargo vor-liegt. Genauere Informationen hier-zu erhält das Transportunternehmen durch die Liste kritischer Empfän-ger im aktuellen *Frühwarnschreiben* der Bundesregierung sowie weitere Handlungsempfehlungen durch das *Merkblatt zum Außenwirtschafts-verkehr mit Embargo-Ländern* des Bundesamts für Wirtschaft und Aus-fuhrkontrolle (BAFA). Es verweist auf die aktuell geltende *Ausfuhrliste*, wel-che Waren deklariert, die entweder als Waffen, Rüstungsgüter oder als „Dual-Use-Güter“, also als Güter mit doppelter – ziviler und militärischer –

Verwendungsmöglichkeit klassifiziert werden und besonderen Ausfuhrbe-dingungen unterliegen.

Produktebene

Vor dem Verladen muss der Trans-portunternehmer das zu transpor-tierende Produkt auf verschiedene rechtliche Bestimmungen hin prüfen. Sowohl hinsichtlich der Beschaffen-heit und der Verpackung als auch der Deklaration. Wird es im Zielland ge-fordert, muss er sich durch die Indus-trie- und Handelskammer oder die Handwerkskammer ein *Certificate of Origin* (Ursprungszeugnis) für das Produkt ausstellen lassen. Handelt es sich um ein Gefahrgut, ist er ange-halten, dieses nach Maßgabe der *UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods* und des jüngst überarbeiteten Europäischen Über-einkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR 2019) – neben wei-teren Vorgaben – durch einen Gefah-renzettel zu kennzeichnen und eine entsprechende Begleitdokumenta-tion für den Transport zu erstellen.

Transportebene

Der Frachtführer muss für eine be-triebssichere Verladung und sachge-rechte Sicherung von Gütern (gemäß § 22 StVO) sorgen, das zulässige Ge-samtgewicht seines LKWs (gemäß § 34 StVZO) berücksichtigen und die Transportsicherheit im Frachtverkehr lückenlos gewährleisten (§ 412 HGB). Dazu muss er sich an die Straßen-verkehrsordnung (StVO) halten, die Fahrtgeschwindigkeit, Sicherheitsab-stand, Fahrstreifenbenutzung und

Überholvorgänge für Frachtfahrzeuge (in §§ 3 ff. StVO) eindeutig regelt. Zudem hat er die EU-Sozialvorschriften zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (Verordnung (EU) 561/2006, Verordnung (EU) 16/2014, Richtlinie (EG) 2002/15 und Richtlinie (EG) 2006/22), welche durch das Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (FPersG) in deutsches Recht umgesetzt werden, zu beachten. Transportiert er Gefahrgüter, Abfälle, Lebensmittel oder Tiere muss er sich an spezielle Frachtbedingungen halten. Der Transport von Gefahrgütern wird bspw. im Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG) und in der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) geregelt. Jeder Transport muss durch ein spezielles Beförderungspapier, den Frachtbrief, dokumentiert werden. Transporte von Baumaschinen (wie Kränen) oder großen Bausätzen (wie den von Windkraftanlagen), erfordern – aufgrund von Ausladung und Gewicht – spezielle Großraum- und Schwerlasttransporte, die, neben der eigentlichen Ladungssicherung, auf polizeiliche Maßnahmen, wie Fahrbahnsperren, während des Transports angewiesen sind. Zur Einhaltung der Transportsicherheit erfordert dies eine längerfristige Planung und ein umfangreiches behördliches Genehmigungsverfahren (gemäß RGST 1992). Neben der Ladungssicherung ist die Frachtdokumentation die zweite wichtige Aufgabe des Frachtführers. So muss er, neben Zulassungs- und Vertragspapieren, auch den Frachtbrief, die Packliste, die Han-

delsrechnung, die Frachtrechnung und ggf. das Warenursprungsdokument sowie geforderte Zolldokumente mitführen. Die Transportverbände empfehlen auch eine mehrsprachige Ausfertigung wichtiger gesetzlicher Grundlagentexte für etwaige Rückfragen bei Kontrollen mitzuführen.

Versand- und Empfangsebene

Bereits vor dem Versand bedarf es also der richtigen Dokumentation. So muss ausgehend von der Lieferadresse entschieden werden, ob ein nationaler Frachtbrief (gemäß GüGK) oder ein internationaler Frachtbrief (gemäß CMR) erstellt werden muss. Ist der Empfänger in einem Land außerhalb der europäischen Union ansässig, muss eine Warenausfuhrgenehmigung beim Zoll abgegeben werden.¹⁷ Auch muss geprüft werden, ob für das Zielland ein Handels- oder Assoziationsabkommen vorliegt, welches eine Freiverkehrspräferenz (d. h. eine zollfreie Einfuhr von Waren) ermöglicht. Dies gilt für den Warenverkehr im EU-Inland, sowie bspw. für die Zollunion zwischen der EU und der Türkei als auch für die Zollunion zwischen der EU, der Schweiz, Lichtenstein und Norwegen (den EFTA-Staaten). Liegt dieses nicht vor, muss die Ware vor dem Versand nach dem betreffenden Zolltarifschema klassifiziert werden und ihr eine Warenpositionsnummer (ein HS-Code)¹⁸ zugeordnet werden. Kommen international agierende Transportunternehmen hier ihrer Sorgfaltspflicht vorbildlich nach, können sie eine Zertifizierung zum „zu-



gelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (*Authorised Economic Operator, AEO*) erwerben, die ihnen eine Bevorzugung im Rahmen der Zollabfertigung ermöglicht.

Verwaltungsebene

Transportleistungen werden immer von administrativen Tätigkeiten begleitet. So müssen Unternehmer Vertragsunterlagen über abgeschlossene Lieferverträge, Bankunterlagen, Dokumentationen von Gütertransporten, sowie kunden- und mitarbeiterbezogene Daten vorhalten, um ihren unternehmerischen Rechten und Pflichten nachkommen zu können. Auch Videomaterial von der Überwachung des Firmengeländes wird

oftmals vorratsdatenmäßig gespeichert. Diese Unterlagen unterliegen alle der Europäischen Datenschutzgrundverordnung, die durch das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) in deutsches Recht umgesetzt wird. Dieses sieht ein Auskunftsrecht von gespeicherten personenbezogenen Daten für Kunden und Mitarbeiter vor, sowie eine Löschung von Daten nach Ablauf gesetzlicher Aufbewahrungsfristen. Diese beiden Umstände zwingen viele Unternehmer, neben den ohnehin hohen Dokumentationspflichten im Speditionsgewerbe, zur Beauftragung eines Datenschutzbeauftragten.

¹⁷ Das Gleiche gilt für Warenimporte ab 1.000 Euro oder einem Gewicht von 1.000 kg aus dem EU-Ausland.

¹⁸ Statistisches Bundesamt, Warenverzeichnis für die Außenhandelsstatistik

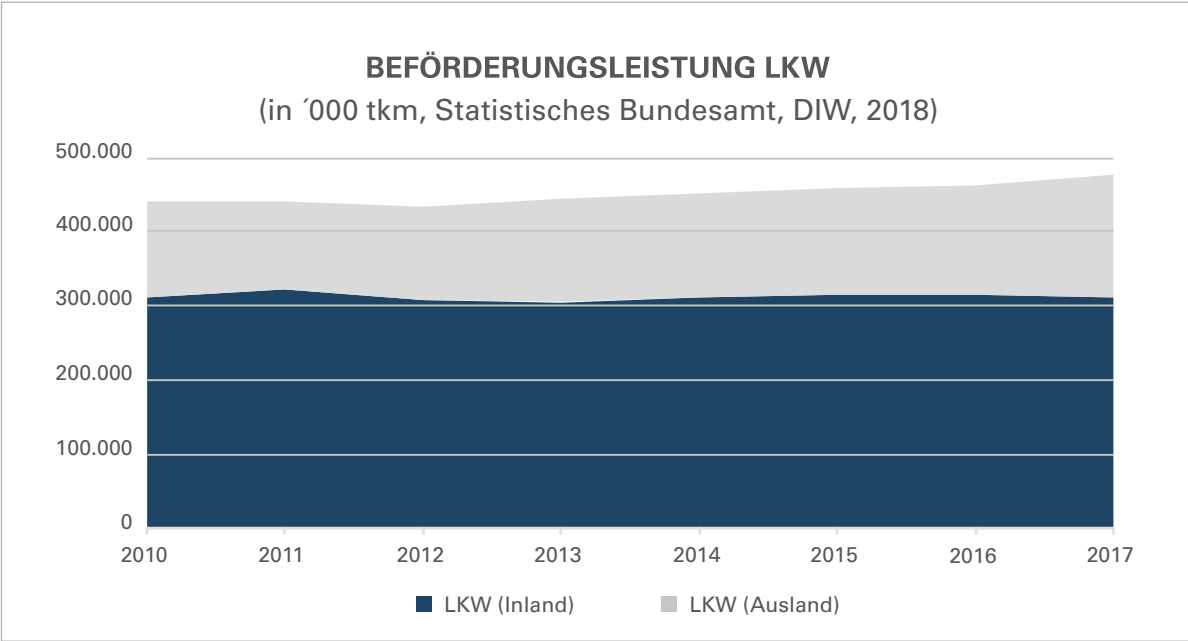
ÖKONOMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Wirtschaftszweige Spedition und gewerblicher Güterkraftverkehr sind mit ihrem umfangreichen Leistungsspektrum Bestandteil der Wertschöpfungskette vieler weiterer Wirtschaftszweige. Die Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen hängt deshalb maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab.

In 2017 stieg – vom wirtschaftlichen Aufschwung getragen – die Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr um 3,1 % auf einen neuen Rekordwert in Höhe von 478,5 Milliarden Tonnenkilometer. Sowohl eine höhere Binnennachfrage als auch ein gestiegener Handelsüberschuss trugen hierzu gleichermaßen bei. Die Mehrzahl der Branchenverbände bemängelt jedoch, dass vom Wachstum im Güterkraftverkehr vor allem ausländische Transportunternehmen profitieren. Aus der Aufteilung der Be-

förderungsleistung nach Herkunftsländern ist ein stetiger Anstieg der Marktanteile ausländischer LKW auf knapp 35 % in 2017 zu erkennen.

Das Bundesamt für Güterverkehr weist die Fahrleistung aller LKW auf bundesdeutschen Autobahnen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen in der regelmäßig erscheinenden Mautstatistik aus. In 2017 hat sich der Anteil mautpflichtiger LKW mit ausländischer Zulassung im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 Prozentpunkte auf 42,6 % erhöht.¹⁹ Zeitgleich verringerte sich die Beförderungsleistung inländischer LKW im Vergleich zu ausländischen LKW. Die zunehmende Orientierung der inländischen Beförderungsunternehmen auf den Nah- und Regionalverkehr spiegelt sich hier wider. Gemessen an dem mit einer Tonne Ladung zurückgelegten Transportweg, legten inländische LKW etwa 99 km (-2 km)



19 Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Mautstatistik 2016/2017, S. 5

ÜBERSICHT KONJUNKTURPROGNOSEN 2019

(Prognosewerte der jeweiligen Institution, eigene Darstellung)

INSTITUTION	DATUM	BIP (Veränderung in % ggü. dem Vorjahr)
Sachverständigenrat	07.11.2018	1,5 %
Bundesregierung/BMWi	30.01.2019	1,0 %
IWH Halle	19.12.2018	1,4 %
IfW Kiel	12.12.2018	1,8 %
RWI Essen	17.12.2018	1,4 %
HWWI Hamburg	29.11.2018	1,4 %
DIW Berlin	12.12.2018	1,6 %
ifo München	13.12.2018	1,1 %
IW Köln	03.12.2018	1,2 %
DIHK	18.10.2018	1,7 %
Minimum		1,0 %
Maximum		1,8 %
Arithmetischer Mittelwert		1,4 %

und ausländische LKW etwa 344 km (+14 km) zurück. Die vergleichsweise kostengünstigere Konkurrenz aus Osteuropa bestimmt – bei gleichsam steigendem Kabotageanteil – somit zunehmend den Wettbewerb im Fernverkehr.

Zu Beginn des Jahres 2018 schienen die ökonomischen Rahmenbedingungen für Speditionen und Güterkraftverkehrsunternehmen erneut günstig zu sein. Im September haben die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute ihre Prognosen für das Wirtschaftswachstum jedoch durchweg nach unten korrigiert.

Nach zwei Boomjahren in Folge schwächte sich das Wachstum in 2018 ab. Das BIP-Wachstum gegenüber dem Vorjahr betrug 1,5 %. In

den beiden vorangegangenen Jahren konnte die deutsche Wirtschaft noch jeweils um 2,2 % wachsen. Für 2019 wird von den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten im Durchschnitt mit einem Wachstum von 1,4 % gerechnet. Besonders aktuelle Prognosen sehen das Wachstum sogar noch etwas schwächer.

Ähnlich hemmende Wirkung dürfte vom Zustand der bundesweiten Verkehrsinfrastruktur sowie den zunehmend ausgelasteten Kapazitäten von Logistikunternehmen ausgehen.²⁰ Umfragen zeigen, dass Unternehmen bei Logistikleistungen eine zunehmend verschlechterte Angebotssituation feststellen. Zusätzlich beeinträchtigt vor allem der Zustand des Straßenverkehrsnetzes die Geschäftstätigkeit von immer mehr Un-

20 IW Köln, IW Kurzbericht 51/2018

**STAUKILOMETER JE AUTOBAHNKILOMETER:
TOP 10 AUTOBAHNABSCHNITTE NRW
(ADAC Staustatistik, eigene Darstellung)**



ternehmen.²¹ Gerade in den industriellen Ballungsräumen der Flächenstaaten Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg steigt hier, mit der zunehmenden Anzahl an Baustellen auf Bundesstraßen und

Autobahnen, die Stauhäufigkeit. Die Staubilanz des ADAC erfasst für das Jahr 2018 eine um 3 % höhere Anzahl an Staukilometern als noch im Vorjahr.²² Durch längere Pufferzeiten ist es daher für Logistikunternehmen

**PREISE FÜR DIESELKRAFTSTOFF
(Euro je 50-70 hl an Großverbraucher, freie Verbrauchsstelle;
Statistisches Bundesamt 2018, eigene Darstellung)**



²¹ IW Köln, Trends 2/2018
²² ADAC, Staubilanz 2017, S. 1

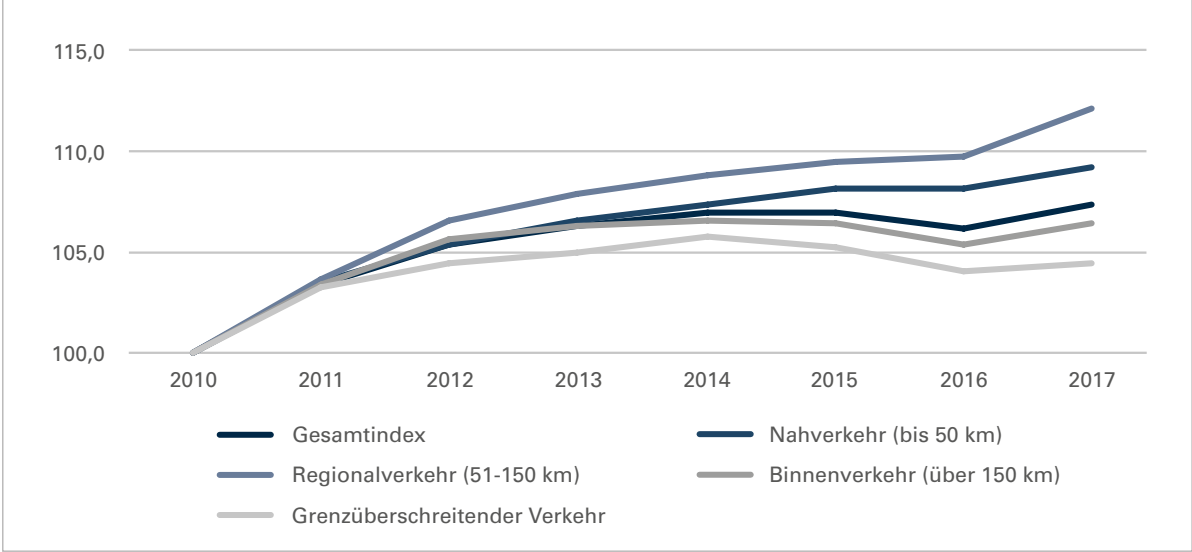
schwieriger, vorhandene Kapazitäten effizient zu nutzen. Der Großteil der vom Stau am stärksten betroffenen Autobahnen liegt zudem im unmittelbaren Umfeld des Bergischen Städtedreiecks.²³

Fehlende Personalkapazitäten aufzubauen, fällt Unternehmen der Logistikbranche bedingt durch anhaltende Fachkräfteengpässe immer schwerer. Dies wirkt sich auch auf die Lohnkosten aus, die sowohl im Inland als auch im europäischen Ausland zugenommen haben. Maßnahmen zur Steigerung betrieblicher Bindung sowie Prämiensysteme erhöhen zusätzlich den Kostendruck, vor allem auf Unternehmen im Straßengüterverkehr. Angesichts der aktuellen Entwicklungen auf dem Kraftstoffmarkt dürfte sich auch von dieser Seite keine Entspannung abzeichnen.

Erstmals seit den letzten vier Jahren stieg im Jahresverlauf 2017 das durchschnittliche Preisniveau für Dieselmotorkraftstoff und setzte den Anstieg in 2018 weiter fort.²⁴

Angesichts der zum Sommer 2018 in Kraft getretenen Ausweitung der Mautpflicht auf nahezu sämtliche Bundesstraßen erhöhen sich zudem die Belastungen vor allem für im Binnenverkehr agierende Transportunternehmen.²⁵ Zudem wurden die Mautsätze zu Beginn dieses Jahres angehoben. Neben einer Erhöhung der Infrastrukturaut werden nun auch Lärm- und Luftverschmutzungskosten in Rechnung gestellt. Hierzu erfolgt eine Unterteilung in Schadstoffausstoß-, Gewichts- und Achsklassen. Für Speditionen, die im kombinierten Verkehr von Straße und Schiene agieren, könnten sich

**ERZEUGERPREISINDEX IM STRASSENGÜTERVERKEHR
(Statistisches Bundesamt 2018, eigene Darstellung)**



²³ ADAC, Staubilanz 2017, S. 12
²⁴ Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Marktbeobachtung 2017, S. 14
²⁵ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/lkw-maut-wird-ausgeweitet-485738>

BRANCHENSTRUKTUR

angesichts der aktuellen Pläne der Bundesregierung jedoch Anreize ergeben, im Güterverkehr stärker auf die Schiene zu setzen. Noch in dieser Legislaturperiode sollen so umfangreiche Förderungen zur Senkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr bereitgestellt werden.²⁶

Trotz höherer Kosten konnte die Mehrzahl der Unternehmen nur geringe Entgeltzuwächse bei ihren Kunden realisieren. Gemessen an den Erzeugerpreisindizes für Unternehmen im Straßengüterverkehr entwickelten sich die Beförderungsentgelte dabei allerdings besonders im

Nah- und Regionalverkehr überproportional gut. Vor allem die anhaltend gute Auftragslage im Bautransport und strukturelle Marktbereinigungen im Regionalverkehr über die vergangenen Jahre sorgten für diese Entwicklung.²⁷

Im Speditionsgewerbe konnte in 2017 sogar eine Preissteigerung von durchschnittlich +2,9 % im Vergleich zum Vorjahr realisiert werden. Vom Jahresbeginn 2018 bis zum Ende des 3. Quartals 2018 stiegen die Preise im Speditionsgewerbe durchschnittlich um 2,6 %.²⁸

Die Speditionswirtschaft und der gewerbliche Güterkraftverkehr sind vor allem von kleinen und mittleren Unternehmen geprägt. Sie machen rund 96 % der Unternehmen aus. 2017 wurden 55.488 Unternehmen in beiden Wirtschaftszweigen erfasst, von denen 76,9 % bis zu 9 sozialversicherungspflichtige Mitarbeiter und 18,6 % 10 bis 49 Mitarbeiter beschäftigten. Der Anteil der Unternehmen mit 50 und mehr Mitarbeitern betrug 4,5 %.²⁹ Der Branchenumsatz von insgesamt 111,9 Mrd. Euro in 2017 wurde vor allem von mittelständischen Betrieben erwirtschaftet.³⁰ So entfiel 59,3 % des Umsatzes auf Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern,

rund 24,3 % auf kleine Unternehmen mit 10 bis 49 Mitarbeitern und rund 16,4 % auf Kleinunternehmen mit weniger als 10 Mitarbeitern.

Im Bergischen Städtedreieck wird die Branchenstruktur des Straßengüterverkehrs und der Speditionswirtschaft vor allem von Klein- und Kleinunternehmen bestimmt. Sie machen rund 98 % der Unternehmen aus. 2 % der Unternehmen sind mittelständisch geprägt. Großunternehmen sind im Bergischen nicht angesiedelt. Die Zahl der Kleinunternehmen ist allerdings seit 2013 rückläufig (-9,7 %), während die Anzahl der Unternehmen innerhalb

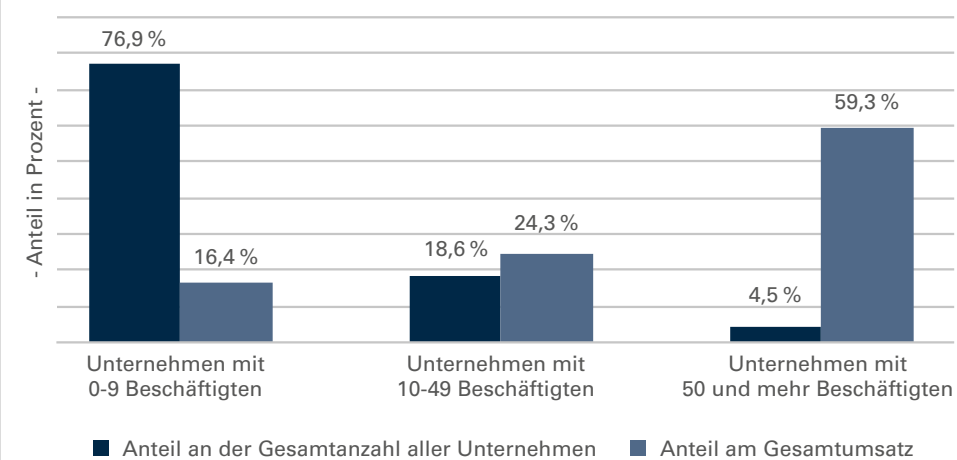
²⁶ <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/haushalt-2018-175-millionen-fuer-sinkende-trassenpreise-2188581.html>

²⁷ Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Marktbeobachtung 2017, S. 16

²⁸ Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreisindex für Dienstleistungen



**VERTEILUNG DER UNTERNEHMENSANZAHL UND UMSÄTZE
NACH BESCHÄFTIGUNGSGRÖSSENKLASSEN**
(2017, Statistisches Bundesamt)

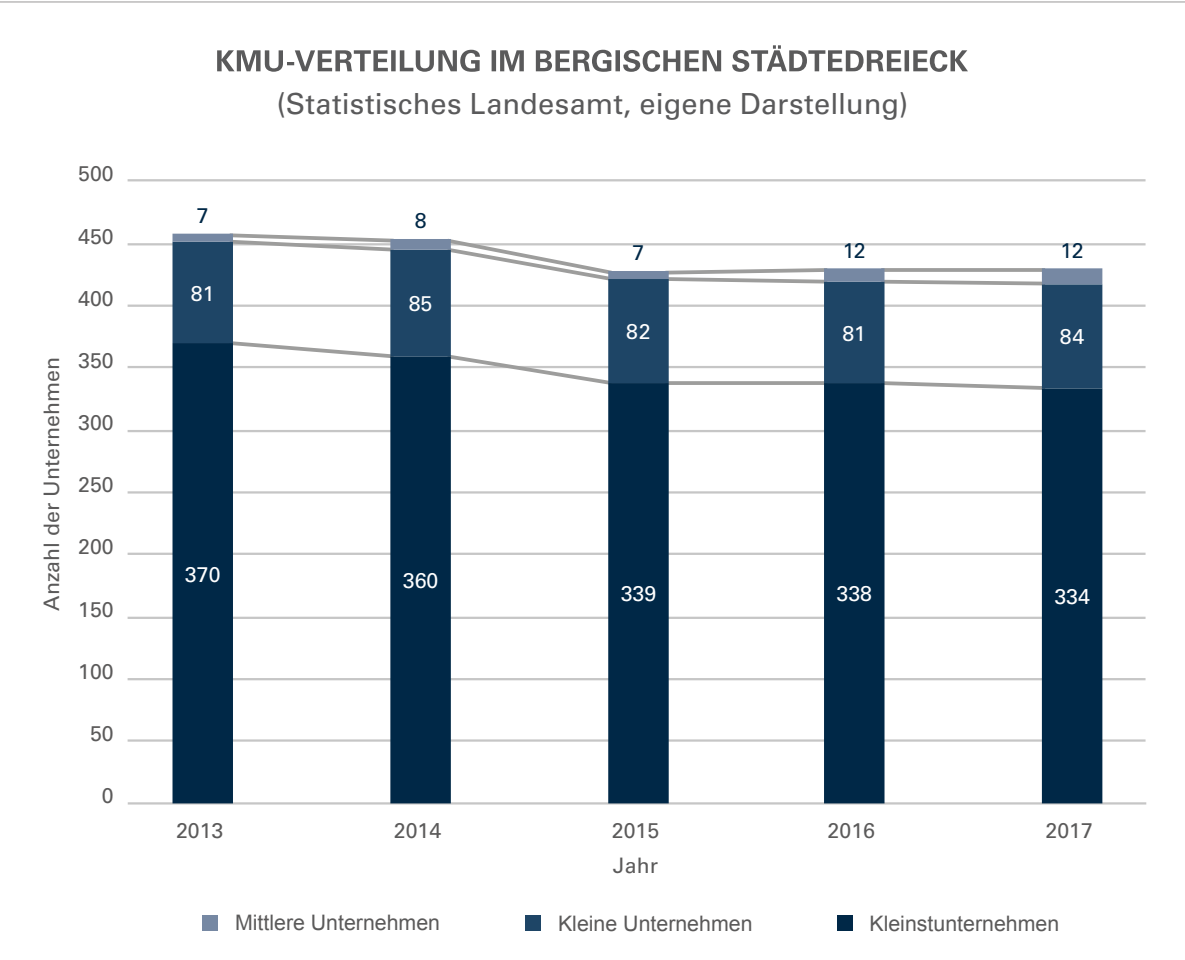


²⁹ Statistisches Unternehmensregister: Unternehmen nach Wirtschaftsklassen und Größenklassen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Berichtsjahr 2017, Registerstand: 30.09.2018. Die Angaben für Speditionen beziehen sich auf den WZ-Schlüssel 52.29, da keine Werte für 5-Steller WZ-Schlüssel ausgewiesen werden. Die Anzahl der Beschäftigten und Unternehmen wird damit tendenziell überschätzt.

³⁰ Statistisches Bundesamt, Struktur- und Konjunkturstatistik im Dienstleistungsbereich, Umsatzsteuerstatistik; eigene Berechnungen

der anderen Unternehmensgrößenklassen ansteigt (Kleinunternehmen +3,7 %, mittlere Unternehmen +71,4 %). Auch die Gesamtanzahl der Unternehmen ist rückläufig (-6,1 %). So wurden 2013 noch 458 Unterneh-

men im Güterkraftverkehr und Speditionsgewerbe gezählt, 2017 waren es 430 Unternehmen. Wie auch auf nationaler Ebene nehmen die Unternehmenskonzentration und die durchschnittliche Unternehmensgröße zu.



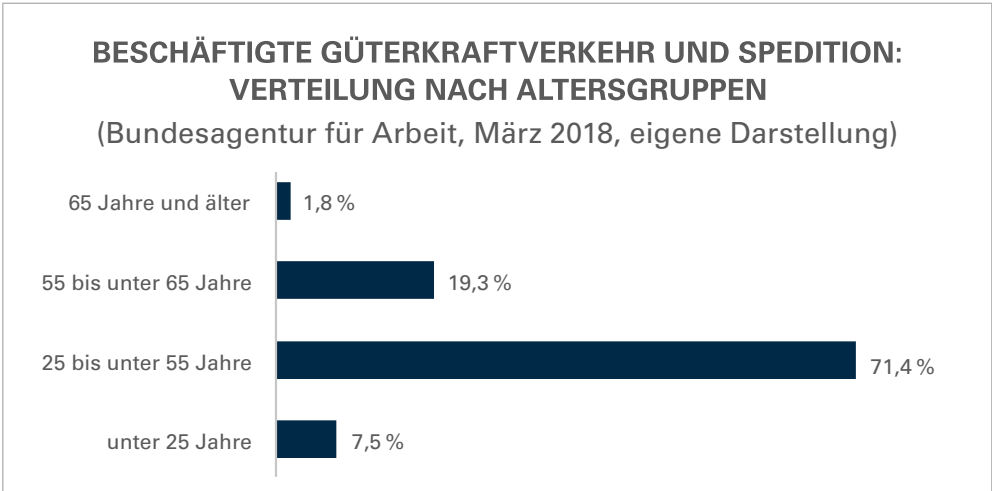
Beschäftigungssituation

Im Berichtsjahr 2017 waren laut dem statistischen Unternehmensregister 724.374 Personen in der Güterbeförderung im Straßenverkehr und in Speditionen sozialversicherungspflichtig beschäftigt.³¹

Mehr als die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeitet hier in mittelständischen und großen Unternehmen. So entfallen 429.438 Arbeitsplätze auf Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitern. Rund 3 % der Beschäftigten arbeiten in einem Unternehmen mittlerer Größenklasse und rund 11 % der Beschäftigten in einem Kleinunternehmen. So entfallen 214.217 Arbeitsplätze auf Betriebe mit 10 bis 49 Mitarbeitern und 80.719 Arbeitsplätze auf Betriebe mit bis zu 9 Mitarbeitern.

Über den Zeitraum von 2014 bis 2018 ist ein positiver Beschäftigungstrend erkennbar. Insgesamt ist allerdings ein Rückgang des Beschäftigungs-

wachstums beobachtbar. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Bereichen Spedition und Güterbeförderung im Straßenverkehr nahm in 2018 um 4 % gegenüber dem Vorjahr zu.³² Der Rückgang der Beschäftigungszuwächse ist ein Indiz für ein stagnierendes Fachkräfteangebot. Tatsächlich bemängeln viele Unternehmen sowie die Branchenverbände, dass Fachkräfte auf vielen Qualifizierungsstufen fehlen.³³ Dies stellt, insbesondere vor dem Hintergrund einer überalternden Belegschaft, die Speditions- und Transportbranche vor eine große Herausforderung. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren zum 31. März 2018 21,1 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten älter als 55 Jahre. Allein um den aktuellen Beschäftigungsstand aufrecht zu erhalten, müssen somit rund ein Fünftel der aktuell vergebenen Stellen in den kommenden 10 Jahren nachbesetzt werden.



³¹ Statistisches Unternehmensregister: Unternehmen nach Wirtschaftsklassen und Größenklassen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Berichtsjahr 2017, Registerstand: 30.09.2018. Die Angaben für Speditionen beziehen sich auf den WZ-Schlüssel 52.29, da keine Werte für 5-Steller WZ-Schlüssel ausgewiesen werden. Die Anzahl der Beschäftigten und Unternehmen wird damit tendenziell überschätzt.

³² Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen der WZ 2008, Stichtag jeweils 31. März

³³ Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLVL), Jahresbericht 2017/2018, S.8

Abnehmer/Hersteller

Anhand der Statistik der beförderten Güter können die wichtigsten Abnehmer von Transportleistungen im Straßengüterverkehr identifiziert werden. Die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ hat mit 29,6 % den größten Anteil an allen beförderten Gütern. Mit deutlichem Abstand folgt die zweitwichtigste Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ mit einem Anteil von 16,6 %. Diese beiden Güterabteilungen können vor allem dem Baugewerbe zugeordnet werden. Bei einer Betrachtung der Verteilung der Beförderungsleistung in Tonnenkilometer belegen die beiden Güter-

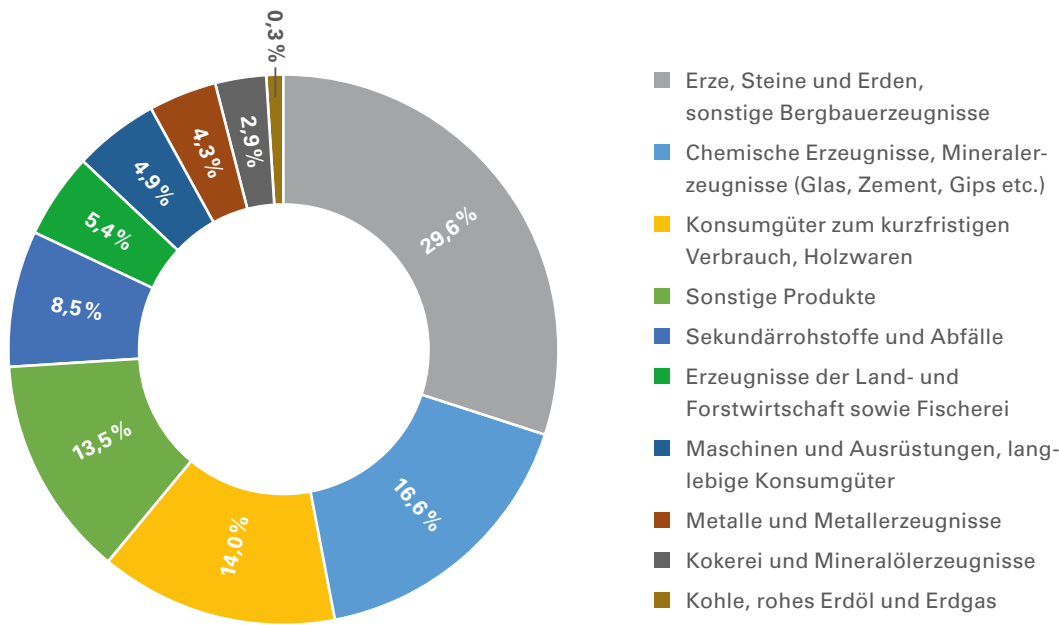
abteilungen jedoch nur die Plätze drei und vier. Dies hat damit zu tun, dass Baustoffe überwiegend im Nahverkehrsbereich transportiert werden. Ebenfalls hohe Bedeutung hat der Transport von „Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“. Mit einem Anteil von 14,0 % liegen diese auf dem dritten Platz, gemessen an der beförderten Menge. Die hierzu gehörenden „Nahrungs- und Genussmittel“ liegen in der Verteilung nach der Beförderungsleistung sogar auf dem ersten Platz, was im Vergleich zu Baustoffen auf längere Transportwege schließen lässt. Durch das wachsende Angebot und einer zunehmenden Akzeptanz, Le-

bensmittel auch online zu bestellen, dürfte dieses Segment in den nächsten Jahren überproportional wachsen. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist der Transport von Sammelgut, der

nach der Beförderungsleistung den zweiten Platz belegt, in der Verteilung nach Gütermengen wird dieser in die Güterabteilung „sonstige Produkte“ eingeordnet.

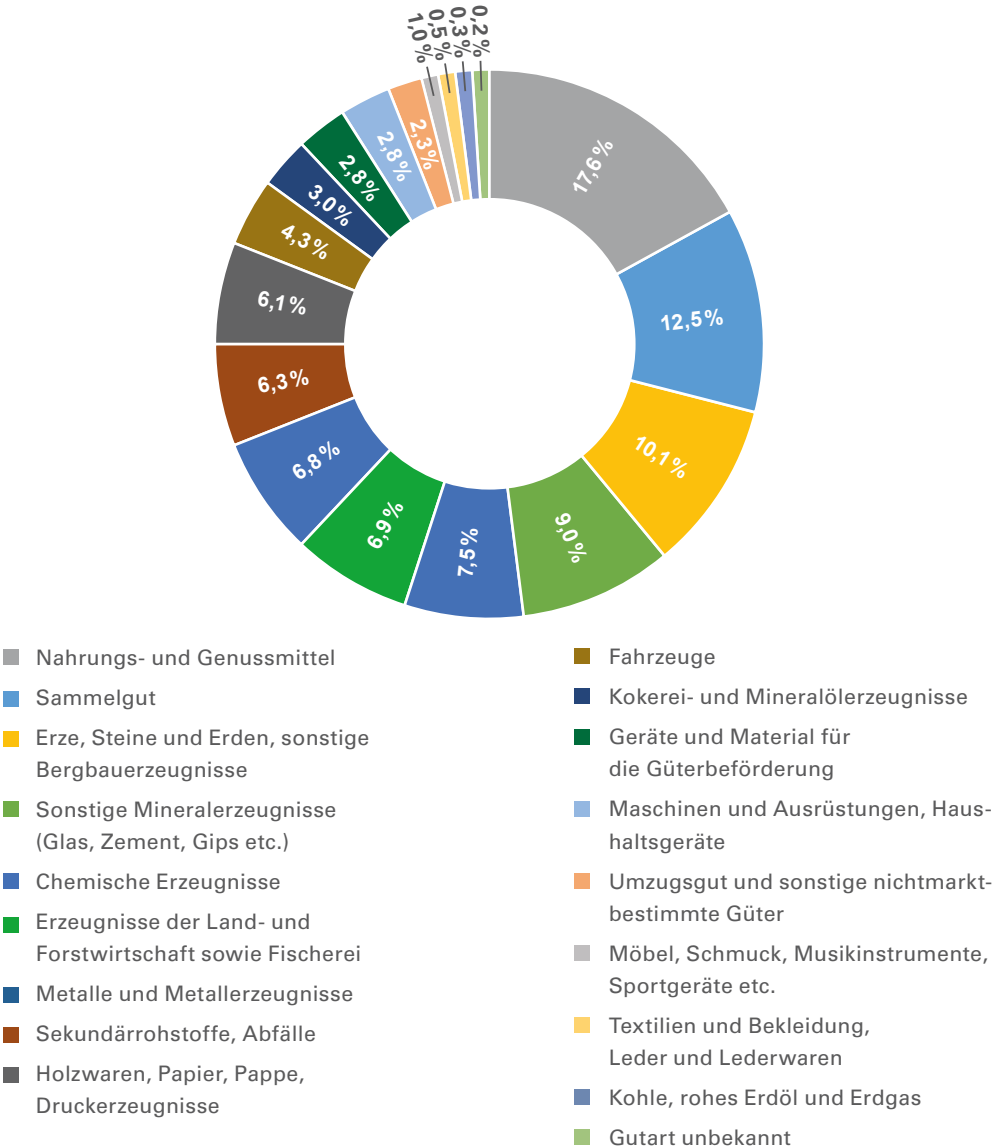
TRANSPORTIERTES GÜTERGEWICHT DEUTSCHER LKW NACH GÜTERABTEILUNGEN

(Kraftfahrtbundesamt 2018, eigene Darstellung)



BEFÖRDERUNGSLEISTUNG DEUTSCHER LKW IM IN- UND AUSLAND NACH GÜTERABTEILUNGEN

(Statistisches Bundesamt, Verkehr aktuell, Fachserie 8, Reihe 1.1 11/2018, eigene Darstellung)



Wettbewerb

Augrund der Verdrängung des stationären Einzelhandels durch den Onlinehandel, einer stärkeren Individualisierung von Konsumgütern und der Produktionsverlagerung von Massengütern in Niedriglohnländer hat im Transportwesen eine Strukturverschiebung stattgefunden. Der Transport von Massengütern ist dadurch tendenziell rückläufig. Gleichzeitig ist der Bedarf für Stückguttransporte deutlich gestiegen. Vor allem der Straßengüterverkehr konnte hiervon profitieren und gegenüber anderen Verkehrsträgern Marktanteile dazugewinnen. Dennoch ist die Wettbewerbsintensität im Güterkraftverkehr als hoch einzustufen. Während europäische Mitbewerber in den letzten Jahren zunehmend Marktanteile gewinnen konnten, konnten

deutsche Transportunternehmer ihre Beförderungsleistung im Straßenverkehr kaum steigern. Vor allem im grenzüberschreitenden Fernverkehr ist der Markt innerhalb der EU weitestgehend liberalisiert. Aufgrund des höheren Lohnniveaus und ungleichen Wettbewerbsbedingungen (z.B. Steuern und Abgaben, Beachtung und Kontrolle von geltenden Vorschriften) können deutsche Unternehmen gegenüber osteuropäischen Mitbewerbern in diesem Segment kaum bestehen. Im innerdeutschen Verkehr können sich deutsche Unternehmen aufgrund der geltenden Kabotageregelungen bisher behaupten, aber auch hier ist die Wettbewerbsintensität hoch und der Wettbewerb wird vor allem über den Preis geführt. Aufgrund einer zunehmenden Fokus-

sierung auf den Regional- und Nahverkehr kann sich die Wettbewerbsintensität lokal zum Teil deutlich unterscheiden. Zudem ist in der jüngeren Vergangenheit ein deutlicher Anstieg der Kabotage an der Beförderungsleistung zu beobachten. Speditionen reagieren auf diesen Trend, indem sie seltener eigene Beförderungsmittel einsetzen. Anstelle des Selbsteintritts beauftragen sie häu-

figer Frachtführer aus Ost- und Südeuropa. Mittlere und große Unternehmen haben zudem die Möglichkeit, Zweigstellen an günstigeren Standorten zu eröffnen oder bestehende Standorte dorthin zu verlagern. Zudem versuchen Speditionsunternehmen sich durch eine Ausweitung ihres Leistungsspektrums von ihren Wettbewerbern abzugrenzen.

Substitutionsgüter

Die Bedrohung durch Substitutions- bzw. Ersatzdienstleistungen ist im Speditionsgeschäft sowie beim Straßengüterverkehr eher gering. Die Möglichkeit der Substitution im Straßengüterverkehr beschränkt sich auf die Nutzung anderer Verkehrsträger.

Die Austauschbarkeit ist insofern beschränkt, als dass der LKW häufig flexibler eingesetzt werden kann und bestimmte Ziele mit anderen Verkehrsträgern (z. B. Eisenbahn, Schiff) nicht direkt erreichbar sind.

DEUTSCHLAND: TOP 10 UNTERNEHMEN NACH UMSATZ

(Bisnode Firmendatenbank/Stand: Januar 2019, eigene Darstellung)

RANG	UNTERNEHMEN	ORT	BESCHÄFTIGTE	UMSATZ IN MIO. EURO
1	DACHSER Group SE & Co. KG	Kempton (Allgäu)	28.216	5.279,67
2	Rhenus SE & Co. KG	Holzwickede	29.000	4.500,00
3	Schenker Deutschland AG	Frankfurt a. M.	16.100	4.120,00
4	Kühne + Nagel AG & Co. KG	Bremen	9.895	2.666,27
5	Hellmann Worldwide Logistics SE & Co. KG	Osnabrück	10.536	2.474,92
6	DHL Freight GmbH	Düsseldorf	3.400	1.600,00
7	Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH	Mörfelden-Walldorf	2.308	1.325,50
8	Hoyer GmbH Internationale Fachspedition	Hamburg	6.032	1.202,93
9	J.F. Hillebrand Group AG	Mainz	2.313	1.122,71
10	Kraftverkehr Nagel SE & Co. KG	Versmold	5.015	776,90

Markteintrittsbarrieren

Trotz der EU-weit einheitlich geltenden Berufs- und Marktzutrittsbeschränkungen (siehe „Rechtliche Rahmenbedingungen“) sind die Markteintrittsbarrieren für einfache Transportdienstleistungen eher gering. Die Wettbewerbsintensität ist in diesem Segment deshalb besonders hoch. Aufgrund der Bestrebungen der EU-Kommission, den europäischen Gütertransportmarkt langfristig voll-

ständig zu liberalisieren, ist zudem kein substanzieller Aufbau von neuen Markteintrittsbarrieren zu erwarten. Lediglich durch Produktdifferenzierung existieren im Speditionsbereich teilweise höhere Markteintrittsbarrieren. Die Besetzung von Nischenmärkten, verbunden mit dem Aufbau von spezifischem Knowhow, erlaubt es Unternehmen sich von ihrer Konkurrenz abzugrenzen.



TRENDS UND PERSPEKTIVEN

Bedeutende Trends im Transport- und Speditionsbereich lassen sich grob in die Kategorien technologischer Fortschritt, neue Geschäftsmodelle sowie gesellschaftlicher und demographischer Wandel unterteilen. Diese sind jedoch nicht als trennscharfe Kategorien zu verstehen. Vielmehr können die großen Trendthemen mehreren Bereichen zugeordnet werden. Die digitale Transformation eröffnet beispielsweise nicht nur neue technische Lösungen und Geschäftsmodelle, sondern führt unmittelbar zu weitreichenden Veränderungen in unserer Arbeitswelt und Gesellschaft.

In der Lagerei existieren bereits heute zahlreiche technische Lösungen, die bestehende Prozesse durch Automation beschleunigen und gleichzeitig Kosten einsparen können. Im Gegensatz zum öffentlichen Straßenverkehr bieten Warenlager ein vergleichsweise kontrolliertes Umfeld, in dem autonome Systeme wie Sammel- oder Laderoboter aus technischer Sicht bereits heute eingesetzt werden können. Voll- und teilautonome Roboter werden im Lager- und Warenumsatz nicht zwangsläufig den Menschen ersetzen, sondern können ihm repetitive Aufgaben mit

hoher körperlicher Beanspruchung abnehmen. Dies würde im Idealfall zu einer höheren Arbeitssicherheit und verbesserten Gesundheit der Belegschaft führen. Auf der anderen Seite besteht aber das Risiko von Unfällen zwischen Menschen und Robotern. Hier bedarf es deshalb einer Normierung relevanter Sicherheitssysteme, um das Risiko entsprechender Unfälle auf ein Minimum zu reduzieren. In diesem Zusammenhang ist auch eine Überarbeitung der gesetzlichen Vorgaben, in welchem Umfang Roboter in der Nähe von Menschen arbeiten dürfen, erforderlich. Neben den Anforderungen an den Arbeitsschutz werden künftig auch weitere ethische und rechtliche Fragestellungen – wie beispielsweise die Abwägung zwischen der Ausweitung der Automatisierung auf der einen Seite und der Sicherung von Arbeitsplätzen auf der anderen Seite – aufkommen.

Auch im Straßengüterverkehr ist eine zunehmende Automatisierung zu beobachten. Die Erwartungen der Speditions- und Transportunternehmen an autonom fahrende LKWs sind hoch. Vollständig autonom fahrende LKW könnten theoretisch 24 Stunden, sieben Tage in der Woche, eingesetzt werden, da ohne Fahrer keine Lenkzeiten eingehalten werden müssten. Auch würde das Fahren durch ein computergesteuertes System zu einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs bzw. der verbrauchten elektrischen Energie gegenüber einem menschlichen Fahrer führen. Der Übergang zu vollautonomen Systemen dürfte jedoch hier deutlich

länger als im Lagerbereich dauern, da die technischen und rechtlichen Anforderungen an einen autonom fahrenden LKW im Straßenverkehr deutlich höher sind. Auch besteht in Teilen der Bevölkerung derzeit noch eine hohe Skepsis hinsichtlich der Sicherheit von autonomen Fahrzeugen. Neben Fehlern in der Steuerungssoftware wird regelmäßig diskutiert, inwieweit eine potenzielle Gefahr von Hackerangriffen ausgeht. Die Akzeptanz autonomer Fahrzeuge wird somit wesentlich von einem überzeugenden Sicherheitskonzept abhängen. Die Markteinführung wird vermutlich in drei Schritten erfolgen. Aktuell werden bereits bestehende Fahrerassistenzsysteme in ihrer Funktionalität erweitert und durch weitere Systeme – wie beispielsweise dem Abbiegeassistenten – ergänzt. In einer Übergangsphase mündet dies vermutlich in teilautonomen Fahrzeugen, d.h. Fahrzeugen, die autonom fahren aber durch einen Menschen beaufsichtigt werden. Dieser muss zu jeder Zeit in der Lage sein, bei Bedarf die Steuerung des LKWs zu übernehmen. Eine andere teilautonome Form ist das sogenannte „Platooning“. Hierbei wird eine Kolonne von Fahrzeugen durch ein Spitzenfahrzeug gesteuert. Durch eine intelligente Kommunikation der Fahrzeuge untereinander, kann der Fahrer im Spitzenfahrzeug das „Platoon“ steuern. Gegenüber der Alleinfahrt sollen die nachfolgenden Fahrzeuge aufgrund des geringeren Luftwiderstands weniger Treibstoff verbrauchen. Erst kürzlich beendete Daimler Trucks jedoch seine langjährigen Platooning-Feldversuche in den

USA, weil die erwarteten Einsparpotenziale in der Praxis nicht realisiert werden konnten. Wettbewerber, wie MAN oder DAF, führen ihre Testreihen hingegen fort, da sie, neben der Kraftstoffersparnis, großes Potenzial hinsichtlich einer besseren Ausnutzung des Straßenraums und einer höheren Verkehrssicherheit sehen. Im Bereich der vollständig autonom fahrenden LKW sehen jedoch alle Hersteller ein großes Marktpotenzial.

Eng verbunden mit dem autonomen Fahren ist ein Paradigmenwechsel bei den Antriebssystemen. Neben klassischen Verbrennungsmotoren arbeiten Kraft- und Nutzfahrzeughersteller an der Einführung von elektrischen, hybriden und auf Brennstoffzellen basierenden Antriebssystemen. Aufgrund der Klimaziele der Bundesregierung scheint eine Abkehr vom Verbrennungsmotor zur Zielerreichung unumgänglich. Durch die jüngst verhängten Dieselfahrverbote ist in einzelnen Regionen im Nah- und Regionalverkehr der Einsatz von konventionellen LKW mit älteren Abgasnormen zunehmend unattraktiv. Im Fernverkehr existieren aufgrund der Mautbefreiung von elektrischen LKW zudem betriebswirtschaftliche Anreize für eine Umstellung. Transportunternehmen und Speditionen mit eigenem Fuhrpark stehen hierbei vor dem Dilemma, dass je nach Gewichtsklasse und erforderlicher Reichweite, derzeit aber nur sehr wenige oder auch gar keine entsprechenden Modelle mit alternativer Antriebstechnologie am Markt verfügbar sind. Bei dem aktuell über-

schaubaren Angebot an verfügbaren Fahrzeugen kommt erschwerend hinzu, dass kaum abschätzbar ist, welche Antriebstechnologie sich in Zukunft durchsetzen wird. Dies stellt ein großes Risiko dar. Eine Investition in eine Antriebstechnologie, die sich später am Markt nicht durchsetzt, kann zu erheblichen Vermögensverlusten führen. Es ist daher zu erwarten, dass die ohnehin rückläufige Selbsteintrittsquote bei Speditionen hierdurch zumindest kurzfristig negativ beeinflusst wird.

Nicht nur aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, sondern auch durch ein verändertes Bewusstsein der Kunden, berücksichtigen Speditions- und Transportunternehmen zunehmend Umweltschutzaspekte. Einzelne Kunden verlangen nunmehr nicht nur eine günstige Beförderungsrate, sondern zusätzlich einen klimagünstigen Transport. Der entsprechende Trend wird häufig unter dem Begriff „Grüne Logistik“ geführt, bisher existiert aber keine einheitliche Begriffsdefinition. Laut einer Befragungsstudie im Auftrag des Deutschen Speditions- und Logistikverbands e.V. (DSLTV) verstehen die Befragten darunter am ehesten: „[...] alle Maßnahmen zur Auslastungsoptimierung, Bündelung und Tourenoptimierung, um so Verkehr und verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren“. Übliche Maßnahmen sind die Optimierung der LKW-Routen und Laderaten, Schulungen der Fahrer zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sowie die Verlagerung bestimmter Routen auf die Schiene. Daneben ist die Umstel-

lung der Fahrzeuge auf energieeffiziente und schadstoffarme Fahrzeuge eine wichtige Maßnahme. Derzeit geschieht dies vor allem durch die Umstellung auf Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 6. Auch hier sind alternative Antriebskonzepte ein Schlüsselement zu einer weiteren Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen.

Neben ökologischen Aspekten wünschen sich Kunden bei der Wahl von Transport- und Speditionsdienstleistungen mehr Transparenz und Flexibilität. Um diesen Bedarf zu befriedigen, sind neue digitale Marktplätze für logistische Dienstleistungen entstanden. Im Bereich der Personenbeförderung ist die Entwicklung entsprechender Plattformen (z. B. von Taxi-Vermittlungsdiensten wie Uber oder MyTaxi) deutlich weiter fortgeschritten. Die Entwicklung dieser Plattformen hat zu einem verschärften Wettbewerb, aber auch zu einer höheren Kundenreichweite, geführt. Ähnliche Auswirkungen sind auch für den Güterverkehr zu erwarten, wobei eine automatisierte Vermittlung von Speditionsleistungen über eine Onlineplattform um ein Vielfaches komplexer ist.

Eine weitere Technologie mit disruptivem Charakter ist Blockchain. Ursprünglich wurde Blockchain als öffentliches Buchhaltungssystem aller Transaktionen für die digitale Währung Bitcoin entwickelt. Als dezentrales und verteiltes Datenbanksystem wird die Blockchain-Technologie derzeit in den verschiedensten Digitalisierungsprojekten unter anderem auch im Logistikbereich eingesetzt. Auf nationaler Ebene testet das Normierungsunternehmen GS1 Germany derzeit mit 30 Unternehmen eine mobile App auf Basis von Blockchain, die einen papierlosen Palettentausch ermöglichen soll. Ein deutlich größer angelegtes Projekt ist das Joint Venture „TradeLense“ von Maersk und IBM. Neben einer Shipping-Information-Pipeline, die eine Ende-zu-Ende-Sichtbarkeit der Supply-Chain ermöglichen soll, steht die Funktion „Paperless Trade“ im Vordergrund. Sämtliche Fracht- und Zolldokumente sollen dadurch in digitaler Form vorliegen und sicher an die beteiligten Stellen übermittelt werden können. Gerade hierin liegt die Stärke der Blockchain-Technologie. Sie erlaubt sichere und dezentrale Transaktionen.

CHANCEN UND RISIKEN

Stärken

Die geographische Lage von Deutschland im Zentrum von Europa sowie die starke Exportorientierung der deutschen Industrie hat ein hohes Marktpotenzial für Transportunternehmen. Deutsche Logistikunternehmen heben sich vor allem von ausländischen Mitkonkurrenten dadurch ab, dass sie für hohe Qualitätsstandards stehen und dafür weltweites Ansehen genießen. Eine Stärke von deutschen Transportunternehmen sind vor allem indivi-

duell auf den Kunden zugeschnittene Logistikdienstleistungen sowie die Spezialisierung auf hochwertige Dienstleistungsaufgaben. Eine klare Nischen- und Spezialisierungsstrategie macht das Erfolgskonzept zahlreicher Transportunternehmen aus. Daneben setzen die Unternehmen auf digitales Knowhow zur Optimierung ihrer Geschäftsabläufe. So nutzen sie Asset-Light-Konzepte und IT-Systeme, um ihre Flexibilität und Kosteneffizienz zu steigern.

Schwächen

Im klassischen Ladungsverkehr unterliegen die Transportunternehmen seit 2010 einem anhaltend starken Wettbewerbsdruck durch europäische Mitbewerber, welcher durch die Kabotageregelung in der EU-Verordnung 1072/2009 begünstigt wurde. Die so entstandenen Überkapazitäten lassen in Verbindung mit unterschiedlichen Lohnstrukturen, die mit der Nichtanwendung des Mindestlohngesetzes (MiLoG) auf ausländische Fahrer einhergehen, wenig Spielraum für die Preispolitik deutscher Frachtunternehmer. Auch konkurrieren kleine und mittelständische Unternehmen im klassischen Ladungsverkehr immer mehr mit großen Logistikkonzernen, was ihre Verhandlungsposition in Bezug auf eine Vergrößerung

ihrer Gewinnmarge weiter dämpft. Zusätzliche Sonderlasten, wie die Mautausweitung im Juli 2018 und die Mauerhöhungen im Januar 2019, erhöhen weiter den Kostendruck auf die Unternehmen.

Der rasante Anstieg des Güterverkehrs auf deutschen Straßen führt momentan zu Engpässen in der Verkehrsinfrastruktur. Versäumte Investitionen in Spurverbreiterungen von Autobahnen oder Sanierungen von Brücken in den vergangenen Jahren führen nun zu Sperrungen oder kilometerlangen Staus in der Spitzenverkehrszeit, welches Warenlieferungen verzögert und Kostensteigerungen verursacht.

Chancen

Ein zunehmendes Güterverkehrsaufkommen wird als konstanter Wachstumstreiber der Branche in den nächsten Jahren erhalten bleiben. Negative Auswirkungen von Preisdumping durch ausländische Konkurrenz sowie der Marktmacht von Großkonzernen können kleine und mittlere Unternehmen mittelfristig durch die Besetzung von Marktnischen und die Fokussierung auf hochwertige Logistikdienstleistungen (in Verbindung mit Value Added Services) kompensieren. Langfristig ist auch das Eingehen strategischer Allianzen mit anderen Logistikunternehmen, welche in spezifischen Teilmärkten agieren und dort über eine branchenspezifische Personalqualifikation und Ausrüstung verfügen, lohnenswert. Es ermöglicht den Unternehmen, sich neue Märkte zu erschließen und flexibler auf Kundenbedürfnisse einzugehen. Weitere Wachstumschancen für große Branchenakteure bietet das Feld von logistischen Komplettlösungen. Dieses ist allerdings mit nicht unerheblichen Investitionen verbunden.

Die zunehmende Digitalisierung von Verkehrssystemen und Geschäftsprozessen wird insgesamt einen positiven Einfluss auf die Branche haben. Der Bedarf an logistischen Dienstleistungen für den Onlinehandel wird weiter zunehmen. Eine zunehmende Automatisierung in der Warenlagerung und im Umschlag ermöglicht höhere Ausführungsgeschwindigkeiten und reduziert mittel- bis langfristig die Kosten. Auch auf der Straße sind durch intelligente Assistenzsysteme bis hin zu autonomen Fahrzeugen Effizienzsteigerungen möglich.

Aktuelle verkehrspolitische Entscheidungen, wie der Verkehrswegeplan, führen in den kommenden Jahren zu steigenden Investitionen in die deutsche Verkehrsinfrastruktur, was für die Branche zu einer weiteren Effizienzsteigerung führen wird, da Staus, durch den Ausbau von Fahrspuren und Umwege durch die Sanierung verkehrswichtiger Brücken, reduziert werden können.

Risiken

Die Veränderung des europäischen Binnenmarktes durch den BREXIT, der demographische Wandel sowie neu entstehende digitale Geschäftsmodelle und hinzutretende Wettbewerber, bergen das größte Risikopotenzial für den deutschen Logistikmarkt.

Der europäische Binnenmarkt wird im kommenden Jahr durch den EU-Austritt Großbritanniens und der damit einhergehenden Wiedereinführung von Zollgrenzen im Herzen Europas, einen drastischen Einschnitt erleben, der das momentan bestehende Gefüge der Absatzmärkte und Warenströme stark beeinflussen wird. Lange Warteschlangen bei der Zollabfertigung sowie nun fällige Zollabgaben werden Großbritannien als momentan fünf wichtigsten Abnehmerstaat³⁴ deutscher Waren für Händler unattraktiv machen und in den kommenden Jahren damit auch den gesamten EU-Binnenmarkt verändern. Die zunehmende Volatilität der Märkte wird es von den Unternehmen künftig erfordern, flexiblere und kurzfristigere unternehmerische Entscheidungen zu treffen. Kleine und mittlere Unternehmer haben sich allerdings schon seit 2010 darauf eingestellt, dass sich das Marktgefüge in Europa mittelfristig für sie

verändern wird und haben auf den Trend reagiert, dass in Deutschland in den vergangenen Jahren regionale Warenströme rund um städtische Ballungsgebiete überproportional gewachsen sind. Demzufolge haben sich viele dieser Unternehmen zunehmend regional orientiert. Dieser Trend wird in den kommenden Jahren anhalten.

Der demographische Wandel ist eine weitere Herausforderung für die gesamte Logistikbranche. So wird dieser in den kommenden Jahren zu einem verschärften Fachkräfte- und insbesondere Fahrermangel führen. Daraus folgend, ist mit steigenden Personalkosten zu rechnen.

Höhere Umweltschutzaufgaben werden sich sowohl auf die Energiekosten als auch auf den Investitionsbedarf auswirken. Letzterer wird auch aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung weiter steigen.

Gerade kleine Unternehmen, die einfache Transportdienstleistungen anbieten, weisen schon heute eine geringe Rentabilität auf. Künftig dürfte sich für diese Unternehmen, bei steigenden Kosten und verschärftem Wettbewerb, die Häufigkeit von Insolvenzen erhöhen.



³⁴ Gemessen am Wert der Exporte von Januar bis November 2018

INTERVIEW: CHRISTOF BERGMANN, BERGMANN GMBH & CO. KG SPEDITION

In einer wirtschaftlich herausfordernden Zeit, 1931, vom Großvater Emil Bergmann gegründet, ist das bis heute familiengeführte Wuppertaler Speditionsunternehmen BERGMANN ein anerkanntes Unternehmen der bergischen Logistikbranche. Als kleineres Speditionsunternehmen der Region war BERGMANN in den 1980er Jahren Mitbegründer des heute etwa 100 Transportunternehmen umfassenden Kooperationsnetzwerkes „Vernetzte-Transport-Logistik (VTL)“. BERGMANN transportiert dadurch überwiegend im Palettenversand und Sammelgutbereich für Kunden aus dem gesamten Bergischen Städtedreieck. Im Selbsteintritt fährt die Spedition Bergmann zudem im nationalen und internationalen Fernverkehr mit Schwerpunkten in Schweden und Österreich.

Christof Bergmann, Geschäftsführer des Speditionsunternehmens, sprach mit dem WIFOP unter anderem über die Lage im Bergischen Städtedreieck, die Folgen des „BREXITs“, osteuropäische Wettbewerber und Dieselfahrverbote.

BERGMANN GmbH & Co. KG Spedition

Branche: Güterkraftverkehr, Sammelverkehr, Lagerung, Distribution
Sitz: Otto-Hahn-Str. 21
42369 Wuppertal
Umsatz: 5,2 Millionen Euro
Mitarbeiter: 55
Gründungsjahr: 1931

Christof Bergmann
Geschäftsführer



WIFOP: Herr Bergmann, das Bergische Städtedreieck liegt verkehrstechnisch günstig am Rande der Metropolregion Rhein-Ruhr. Die Fernverkehrsstraßen Nordrhein-Westfalens führen jedoch ebenso immer wieder Staustatistiken an. Wie beurteilen Sie Ihren Standort?

Bergmann: Wir liegen im Bergischen Städtedreieck tatsächlich in einer Ausnahmestellung. Wir grenzen uns ab nach Köln, Dortmund und dem restlichen NRW und haben so den Vorteil der unmittelbaren Kundennähe. Wir können uns so im Wesentlichen auch im Städtedreieck bewegen, um

ein auskömmliches Geschäft zu betreiben. Der große Nachteil ist aber natürlich, dass sobald wir weitreichendere Transporte durchführen, die infrastrukturelle Situation erheblich negative Auswirkungen zeigt.

Auf der A46 staut es sich schon seit 20 Jahren nahezu durchgehend. Als Spediteur ist man den Kummer natürlich gewohnt, aber man muss sich auch an diese Gegebenheiten anpassen.

WIFOP: Aktuell überschlagen sich die Meldungen darüber, welche Auswirkungen der Austritt Großbritanniens aus der EU für die europäische Wirtschaft haben kann und wird. Welche Konsequenzen erwarten Sie für Ihren Geschäftsalltag?

Bergmann: Um das Thema BREXIT direkt einmal von dieser Seite zu sehen, wie der Bergische sagen würde: „Trink’ne Tasse Kaffee und alles wird gut“. Ich sehe das eigentlich ganz ruhig. Letztendlich ist es für uns als Spedition vielleicht sogar eher gut, weil wir ja davon profitieren, dass wir unseren Kunden beispielsweise bei der Verzollung helfen. Wenn es jetzt eine stärkere Verzollung geben wird, dann werden nun mal mehr Fachleute gebraucht. Die Frage ist nur, ob es bei unseren Kunden sowie dem Handel weiter gut läuft und sie Aufträge bekommen. Ich glaube, dass es sich über kurz oder lang einpendeln wird und es auch weiterhin genügend Transportaufträge aus England geben wird.

WIFOP: Wie in vielen anderen Branchen führt die generell gute Lage auf dem Arbeitsmarkt aktuell dazu, dass viele Unternehmen immer weniger potentielle Fachkräfte finden. Wie begegnen Sie dieser Problematik?

Bergmann: Auch wir bemerken einen Fahrermangel in unserer Branche. In Kooperation mit der IHK betreiben wir allerdings Ausbildung und lassen unsere eigenen Leute beispielsweise vom „Klasse 3“-Fahrer zum Fernfahrer umschulen. Dadurch haben wir im Moment nicht so einen ganz großen Bedarf an neuen Fahrern.

WIFOP: Dennoch greift der Gesetzgeber mit neuen und einheitlichen EU-Bestimmungen im Straßen-güterverkehr (z.B. Konkretisierung der Lenk- und Ruhezeiten) die Situation für Fernfahrer in der EU auf und will die Attraktivität des Berufsfeldes stärken sowie einen faireren Wettbewerb ermöglichen. Wie sehen Sie diese Regelungen?

Bergmann: Lenk- und Ruhezeiten müssen natürlich von uns allen eingehalten werden. Nicht nur, weil das über digitale Tachos lückenlos nachzuhalten ist. Da bin ich auch ganz froh, dass unsere Kontrollbehörden, wie das BAG oder die Polizei, das ganz genau kontrollieren. Andernfalls hätten wir tatsächlich eine Wettbewerbsverzerrung. Menschlich tut es mir allerdings leid, dass Fernfahrer aus dem Ausland mitunter auch am Wochenende hier sind. Allerdings stellt sich auch die Frage, wie man eine Tour, die beispielsweise von

Deutschland nach Portugal geht, anders planen soll. Der osteuropäische Unternehmer kann seinem Fahrer ja nur schwer sagen, er solle sich ins Flugzeug setzen, damit er die Ruhezeit am Wochenende zu Hause verbringen kann.

WIFOP: Sie sprechen die osteuropäische Konkurrenz an. Branchenverbände klagen regelmäßig über unlauteren Wettbewerb. Dabei werden häufig niedrige Löhne oder gar die Missachtung geltender Vorschriften als dessen Auslöser angeführt. Teilen Sie diese Einschätzung? Wie stark stehen Sie im Wettbewerb mit osteuropäischen Anbietern?

Bergmann: Wir sind eigentlich ganz froh, dass es die osteuropäischen Transportunternehmer gibt. Viele westeuropäische Transportunternehmen, da schließe ich die deutschen Wettbewerber mit ein, haben mitunter eine eher schlechte Arbeitsmoral. Viele sind lustlos bei der Arbeit und darauf aus, möglichst früh nach Hause zu kommen oder sind im Umgang unfreundlich. Das soll nicht heißen, dass wenn jemand krank ist, dass er nicht zuhause bleiben soll. Aber mit einem leichten Schnupfen muss ich das nicht unbedingt. Zudem kämen wir – aufgrund der Transportmenge – ohne osteuropäische Unternehmen gar nicht mehr aus. Diese sind außerdem – das ist meine Erfahrung – nicht günstiger bezahlt als in Deutschland, da mittlerweile auch in Ländern wie Polen oder Tschechien ein Fachkräftemangel besteht.

WIFOP: Bei der öffentlichen Debatte um Verkehrsemissionen wird der Straßengüterverkehr häufig schnell als einer der Hauptverursacher identifiziert. Wie sehen Sie als kleineres Speditionsunternehmen im Bergischen Ihre Rolle für die Klimabilanz Deutschlands?

Bergmann: Über das Thema Klima machen wir uns zusammen mit unserem VTL-Netzwerk schon seit einigen Jahren intensive Gedanken. Wir haben einen CO₂-Footprint, der jährlich vom TÜV abgenommen wird und haben über die Jahre gelernt, welche Emissionen von unseren LKWs ausgehen. Dadurch sind wir im Verbund auf die Idee gekommen unsere Strecken kürzer zu machen und den Anteil der Leerfahrten zu verringern. Das hat natürlich auch betriebswirtschaftliche Gründe und dadurch einen angenehmen Nebeneffekt. Im Geschäftsalltag haben wir es jedoch erst ein einziges Mal erlebt, dass uns ein Kunde nach einem TÜV-Zertifikat gefragt hat. Allen anderen scheint der Umweltaspekt eher nicht so wichtig. Heute Morgen erst haben wir uns mit einem namhaften Automobilhersteller unterhalten, der in der Ökologietechnik führend ist. Dieser bietet einen LNG getriebenen LKW an, mit einem wesentlich geringeren CO₂-Footprint. Der Gesetzgeber würde diesen auch fördern, indem er große 40-Tonner mautfrei stellt. Unglücklich finde ich dann aber, dass der Hersteller nahezu genau diesen Anteil Mautersparnis dann von uns als Kunde abfordert.

WIFOP: Eine häufig diskutierte Maßnahme zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Reduktion des transportbedingten Treibhausgas-Ausstoßes ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Inwieweit nutzen Sie dieses Transportmedium?

Bergmann: Schienenverkehr ist aus meiner Sicht eigentlich eine sehr gute Geschichte. Unglücklicherweise wird das Angebot am Containerbahnhof in Wuppertal ausgedünnt. Für Strecken nach München, Stuttgart, Österreich oder Italien gibt es nun von Wuppertal aus keinen Anschluss mehr. Die Bahn hat uns damals angeboten, unsere Container von Köln aus zu transportieren. Beim Verkehr von Wuppertal nach Köln – man denke an die Leverkusener Rheinbrücke – sind wir in nahezu der gleichen Zeit aber auch mit dem LKW in Stuttgart oder Österreich. Da müsste die Politik eingreifen, denn wir würden sofort wieder mehr über die Schiene transportieren.

WIFOP: Kaum ein weiteres Thema erfährt in der Diskussion um Verkehrsregulierungen aktuell so viel Aufmerksamkeit wie mögliche Dieselfahrverbote. Wenn nun der Schienenverkehr keine geeignete Alternative für Sie darstellt, liegt sicherlich auf der Hand, dass Dieselfahrverbote Sie möglicherweise noch härter treffen würden. Welche Gefahr sehen Sie in den aktuellen Entwicklungen?

Bergmann: Dieselfahrverbote betreffen uns im bergischen Bereich direkt noch nicht. Wir haben aber in anderen Regionen Deutschlands dadurch Probleme. Ob wir deshalb überall mit dem Fahrrad hinkommen können und die Umwelt damit retten, wage ich anzuzweifeln. Für mich ist es eher der Ansatz, ob nun unbedingt der Joghurt von Bayern bis nach Hamburg gefahren werden muss. Oder der Kaffee aus Sizilien nach Wuppertal und von Wuppertal wieder Kaffee nach Sizilien gebracht werden muss. Aber das geht schon in eine eher philosophische Richtung. Ich denke langfristig werden wir mit Elektrofahrzeugen Einschränkungen wie diese abfedern können. Das wird unser Geschäft allerdings auch um einiges verteuern. Da werden aus einem Euro Transportkosten ganz schnell zehn Euro. Diese Preiserhöhung müssen wir dann auch an unsere Kunden weiterleiten.

Das Interview finden Sie auch als Video auf unserer Webseite:
www.regionales-konjunkturbarometer.de

INTERVIEW:
REINER KAMMELS,
GUSTAV MÄULER GMBH & CO. KG

„Tradition und Fortschritt“, ist seit der Gründung im Jahre 1934 Selbstverständnis und Basis der Entwicklung der Gustav Mäuler GmbH & Co. KG. Gelebt wird dieses Motto nicht zuletzt durch den auch heute noch die Geschicke des Unternehmens begleitenden Gustav Mäuler (jun.), Sohn des Unternehmensgründers. Mit einem breiten Spektrum an Speditions- und Logistikdienstleistungen zählen die Unternehmen der Gustav Mäuler Gruppe so zu den führenden Logistikern im Bergischen Städtedreieck. Zum Kundenkreis gehört vor allem die lokale Wirtschaft. Deren nationales sowie internationales Wachstum sind seit jeher Treiber der Entwicklung neuer strategischer Ziele und des Wachstums des Unternehmens.

Reiner Kammels, Geschäftsführer der Gustav Mäuler GmbH & Co. KG sowie der zur Gruppe gehörenden Mäuler Logistik GmbH & Co. KG und der Mäuler Industrieservice GmbH, sprach mit dem WIFOP unter anderem über die Kapazitäten der Logistikbranche sowie aktuelle Herausforderungen und Chancen rund um Themen wie Klimaverträglichkeit, Infrastruktur und Wettbewerber aus Osteuropa.

Gustav Mäuler GmbH & Co. KG

Branche: Güterkraftverkehr, Logistik, Lagerung, Gefahrgut
Sitz: Auf dem Langenfeld 2
42855 Remscheid
Umsatz: > 50 Millionen Euro
(in der Gruppe)
Mitarbeiter: 220
Gründungsjahr: 1934

Reiner Kammels
Geschäftsführer



WIFOP: Herr Kammels, angesichts des gestiegenen Transportaufkommens – man denke an den Höchststand des Güterverkehrsvolumens in 2017 und ein für 2018 erneut er-

wartetes Wachstum – stellt sich die Frage, wie es um die Kapazitäten von Logistikunternehmen bestellt ist. Wie gehen Sie mit dieser Situation um?

Kammels: Die bestehenden Kapazitäten sind gut ausgelastet. Grundsätzlich passen wir diese aber den Notwendigkeiten bei den Transport- und Lagervolumina an. Bedeutsam ist hier, dass eine Fertigungstiefe von rund 50 % von Transportkapazitäten vorhanden ist. Damit können Sie schnell auf Volumensteigerungen bzw. auch Reduzierungen reagieren. In unserem Fall bedeutet das, dass bei zusätzlich notwendig werdenden Kapazitäten weitere Unternehmen für diese Aufgaben im Netzwerk integriert werden.

WIFOP: Viele Branchenvertreter nennen in Bezug auf die gute Auftragslage auch das relativ gesehen, geringer werdende Arbeitskräfteangebot. Wie versuchen Sie sich im Wettbewerb um neue Mitarbeiter durchzusetzen?

Kammels: Auch wir stehen hier vor einer bedeutenden Herausforderung. Aktuell haben wir die Anzahl Mitarbeiter, die wir benötigen. Unsere Branche steht vor der Herausforderung des Imagewandels hin zu mehr Attraktivität und Zukunftssicherheit. Die Belastungen und Anforderungen auf dem LKW und den Umschlagsbetrieben sind enorm. Nebenbei ist die Bezahlung limitiert, wobei die aktuellen Tarifabschlüsse positiver Denken lassen. Wir bemühen uns leistungsgerecht zu entlohnen und eine attraktive Arbeitsumgebung zu gewährleisten. Wir bilden entsprechend aus und sprechen bereits bei Ausbildungsbeginn die Absicht zur Übernahme an. Ansonsten stehen wir im Wettbe-

werb mit anderen Unternehmen und glauben den kleinen Unterschied zu machen, nämlich der faire und zuverlässigere Arbeitgeber zu sein.

WIFOP: Gerade die Fernverkehrswege der Region sind durch eine Vielzahl von Baustellen und Sanierungsarbeiten überfüllt oder nur eingeschränkt nutzbar. Sehen Sie deshalb ihre Lage im Bergischen Städtedreieck insgesamt eher als Vorteil oder als Nachteil?

Kammels: Grundsätzlich ist unser Standort in Remscheid in unmittelbarer Nähe zur A1 vorteilhaft. Dennoch ist unser „Quell- bzw. Distributionsgebiet“ NRW. Damit unterliegen wir vergleichbar gut oder schlecht allen äußeren Gegebenheiten. Zu nennen sind hier insbesondere die Stauhochburgen A1, A46, A3, A40. Durch unsere Kontakte zu unseren Netzwerkpartnern in Deutschland bzw. Europa, zeigt sich immer deutlicher, dass NRW weit vorne mit Infrastrukturproblemen ist. Regional sind diese Herausforderungen bei unseren Wettbewerbern allerdings vergleichbar, sodass weder von Vor- bzw. Nachteil zu reden ist. Es sind Herausforderungen, welche zu meistern sind.

WIFOP: Um eben diese Herausforderungen besser bewältigen zu können, werden schon seit einigen Jahren immer wieder neue und innovative Lösungen für den Güterverkehr diskutiert. Mithilfe von „Giga-Linern“, Oberleitungs-LKW, „Platooning“ oder dem „autonomen Fahren von LKWs“ scheinen

dabei bereits eine Reihe von Instrumenten zur Optimierung bereit zu stehen. Was halten Sie von innovativen Ansätzen wie diesen?

Kammels: Wir bezeichnen uns selbst ebenfalls als innovatives Unternehmen. Alles was zur Effizienzsteigerung führen kann, dabei ressourcenschonende Auswirkungen für Mensch und Umwelt hat, ist willkommen und ausdrücklich gewünscht. Der Giga-Liner steht dabei auch sehr weit vorne. Alle weiteren zuvor genannten Entwicklungen, brauchen deutlich mehr Zeit zur Serienreife. „Platooning“ und damit auch das autonome Fahren, gehen in Richtung Transport-sicherheit sowie als Konzept zur Verkehrsverdichtung. Ob diese Entwicklungen in absehbarer Zeit Chancen auf Realisierung haben, hängt auch deutlich von europaweiten Strategien ab. Was nützt eine Oberleitungslösung zur Elektrifizierung von LKW, wenn an der Staatsgrenze Schluss ist. Solche Überlegungen sind themen- und zweckgebunden und regional denkbar. Bei der Kosten-/Nutzenbewertung fallen solche Lösungen noch durch. Dennoch unterstützen wir auch solche Überlegungen in Entscheidungsprozessen, denn am Ende ist entscheidend, dass bei jeglichen Überlegungen, weitere Denkansätze entstehen, bei denen es sich lohnt, weiter zu forschen.

WIFOP: Sie deuteten es an. Immer präsenter wird dabei sicherlich auch die Klimaverträglichkeit von Transportleistungen. Entsprechende Überlegungen scheinen

die Kaufentscheidungen von vielen Konsumenten zu beeinflussen. Welche Rolle spielen CO₂ und Treibhausgasemission beim Transport für Ihre Kunden?

Kammels: Die Nachfrage nach Reduzierung von Treibhausgasemissionen besteht auch bei einem Großteil unserer Kunden. Wir können belegen, dass unsere Transportkonzepte diesem Wunsch Rechnung tragen. Durch unsere Netzwerkoperationen vermeiden wir z.B. zu 98 % Leerfahrten von LKW. Aber diese Notwendigkeit existiert allein schon deswegen, um marktfähige Kosten- und Effizienzstrukturen im Unternehmen zu haben. Als Ergebnis nehmen wir gerne die Reduzierung von CO₂ Abgasen in Kauf.

WIFOP: Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang das Risiko, dass von Dieselfahrverboten ausgeht?

Kammels: Als Gefahr bei den derzeitigen Diskussionen sehen wir, dass sich die gesamte Transportkette verlangsamt bzw. verteuert. Unser Gewerbe muss sicherlich zunächst herhalten, um die gesetzlichen Auflagen zu verstehen und am Ende auch umzusetzen. Grundsätzlich sind auch wir aufgerufen, möglichst klimaneutral zu wirtschaften. Am Ende bleibt dann jedoch die Frage der Machbarkeit bzw. der Finanzierbarkeit. Jedem der Maßnahmen wie Fahrverbote oder ähnliche Regelungen beabsichtigt, sollte klar sein, dass der Preis hoch sein wird. Wie auch immer Sie hier Preis definieren. Was wir heute

für Aufwendungen zur Kommunikation und Umsetzung der neuen Mautbeträge erfahren, ist bereits enorm. Die Aufwendungen zur Erreichung von Emissionszielen der Zukunft sind ungleich höher und in den Auswirkungen härter. Aber auch diesen Umstand definieren wir als Herausforderung. Unsere Flotte besteht durchweg aus EURO6 Fahrzeugen. Ob diese Norm zukünftig ausreicht, werden wir gemeinsam erleben. Den LKW-Herstellern sollte klar sein, dass mögliche Änderungen in den Bedingungen zur Befahrung von Umweltzonen, zu ihren Lasten gehen sollten – einen möglichen Dieselskandal in der Nutzfahrzeugklasse darf es nie geben.

WIFOP: In der politischen Debatte taucht zur Verbesserung des Umweltschutzes auch immer wieder der Schienengüterverkehr als besser geeignete Alternative auf. Der relative Anteil industrieller Produkte an der gesamten Beförderungsmenge nimmt jedoch tendenziell ab. Der Internethandel sorgt zudem dafür, dass einzelne Sendungen eher kleiner werden. Wie hoch schätzen Sie in diesem Zusammenhang das Potenzial zur stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein?

Kammels: Für den Binnenmarkt Deutschland erachten wir dieses Potential als sehr gering. Wenn überhaupt, dann käme dieser Ansatz für Hauptläufe zu Zieldepots bzw. Umschlagsplätzen in Betracht. Wir hatten solche Möglichkeiten ja auch vor

Jahren mit dem Kombinierten Verkehr. Diese Lösung entsprach jedoch für kleinteilige Distributionslösungen nicht dem Kundenanspruch. Für spezielle Branchen macht das sicherlich auch heute noch Sinn. Im Alpentransit nutzen wir heute Bahnlösungen, da wo es passt.

WIFOP: Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr beklagen viele Branchenverbände, dass vom Anstieg des Transportaufkommens vor allem osteuropäische Wettbewerber profitieren. Durch niedrige Löhne und teilweise auch durch Missachtung geltender Vorschriften entstehen Preisvorteile oder gar unlauterer Wettbewerb. Teilen Sie diese Einschätzung?

Kammels: Die Einschätzung ist richtig für große Fuhrparkunternehmen und Betreiber. Unser Fokus liegt im Bereich der europäischen Stückgutdistribution und Beschaffung. Vor diesem Hintergrund sind Netzwerk-lösungen notwendig. Die letzte Meile zum Kunden ist oft entscheidend. Diese arbeitsteilige Abwicklung von Transporten sind wenig störanfällig für unlauteren Wettbewerb.

WIFOP: Sie sprachen es bereits mehrfach an. Ein Zukunftsthema der Branche ist die Zusammenarbeit von Unternehmen. Man spricht häufig von „Collaboration“. In welchem Rahmen profitieren Sie davon?

Kammels: Wie bereits zuvor beschrieben, ist das Thema Kooperation bereits seit langem ein Teil unserer

Unternehmensstrategie. Im Bereich des Fuhrparkes, im Bereich von Distributionsnetzwerken, im Bereich von Lager und Logistikanwendungen ist das unser Tagesgeschäft.

WIFOP: Eine falsch verladene Sendung ist nicht mehr auffindbar, ein Kunde retourniert angeblich fehlerhafte Ware, der Zoll bemängelt die unzureichende Verplombung eines Aufliegers, ein Kunde reklamiert Fehlmengen usw. Der Alltag von Logistikunternehmen und Speditionen ist sicherlich geprägt von Schadensfällen und entsprechenden Schadenersatzforderungen. Wie sichern Sie sich gegen Haftungsrisiken?

Kammels: Die Distributions- bzw. Beschaffungsprozesse werden mit klar definierten Schnittstellen abgewickelt. Diese Schnittstellen werden bei jeglichen Belade- und Entladevor-

gängen durch Barcodescanner dokumentiert. Jeder Umschlagsplatz ist mit sogenannten Packstückortungssystemen bzw. Videoüberwachung ausgestattet. Für den sehr unwahrscheinlichen Fall einer Störung in der Transportkette, sind wir jederzeit aussagefähig über den Verbleib bzw. Zustand der Sendungspackstücke. Am Ende eines jeden Transportes wird eine Unterschrift digital geleistet, was die Übergabe eindeutig dokumentiert. Für jede Versicherung ist dieser Zustand ein Traum, natürlich nur in der Bearbeitung, weniger in der Ratenhöhe.

WIFOP: Welche Rolle spielen dabei Subunternehmer?

Kammels: Etwaig von uns eingesetzte Unternehmer nehmen an diesem lückenlosen Track und Trace System teil. Sie sind integrierter Teil dieser Transportstrategie zur „gläsernen Spedition“.

IMPRESSUM

Herausgeber

Bergische Universität Wuppertal
Wuppertaler Institut für Unternehmensforschung
und Organisationspsychologie
Tel: +49 (0)202 439-2905
Fax: +49 (0)202 439-3168
info@regionales-konjunkturbarometer.de
<https://regionales-konjunkturbarometer.de>

Verantwortlich für den Inhalt & Redaktion

Prof. Dr. André Betzer
Jun.-Prof. Dr. Markus Doumet

Autoren

Vorwort:
Stefan Grunwald
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:
Jun.-Prof. Dr. Markus Doumet
Gastbeitrag zum BREXIT:
Prof. Dr. Paul J.J. Welfens
Regionales Konjunkturbarometer:
Jun.-Prof. Dr. Markus Doumet und Simon Funken
Branchenreport Spedition und gewerblicher Güterkraftverkehr:
Jun.-Prof. Dr. Markus Doumet, Sylvie Doumet und Simon Funken

Gestaltung

gt.artwork, Gitta Tietze, Viersen

Lektorat

Dr. Bernhard Labonde, Köln

Druck

Offsetdruckerei Figge GmbH, Wuppertal

Bildnachweise

Titel, S. 7, 20, 41: colourbox.de, S. 2: Philipp Buron,
S. 24: m.mphoto – stock.adobe.com, S. 32: seen0001 –
stock.adobe.com, S. 46: stadtrate – stock.adobe.com,
S. 54: kamasigns – stock.adobe.com, S. 61: jaroslavpachysr –
stock.adobe.com

