



VERKEHRSPOLITISCHE AGENDA

DES MITTELSTANDS

**STAU AUF DEN
ZUKUNFTSWEGEN.**

Liebe Unternehmerin, Lieber Unternehmer,

Logistik und Mobilität sind weit mehr als der Transport von Menschen und Gütern. Sie sind das Fundament einer nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Wirtschaft, sichern die Versorgung, schaffen Wertschöpfung und fördern Innovation. Angesichts tiefgreifender Herausforderungen wie Klimaschutz, Digitalisierung, Fachkräftemangel, globalen Lieferkettenumbrüchen und maroder Infrastruktur sind durchdachte Lösungen und entschlossenes Handeln gefragt. Die verkehrspolitische Agenda bündelt die Expertise des Mittelstands, zeigt Perspektiven auf, entwickelt Handlungsoptionen und lädt zur Mitgestaltung ein. Denn nur gemeinsam können wir als Gesellschaft nachhaltige Lösungen entwickeln, um die Resilienz der Infrastrukturen zu stärken und neue Marktpotenziale zu erschließen.

Sei es das Warten auf eine Bahn, ein Paket oder den Lieferservice – eine funktionierende Logistik und Mobilität betrifft alle Menschen und Unternehmen. Riesige Infrastrukturnetzwerke erstrecken sich über Deutschland, bedürfen jedoch dringender Modernisierungen und nachhaltiger Nutzungskonzepte. Als ehemaliger Bürgermeister der Stadt Hamburg kenne ich die Herausforderungen der deutschen Häfen gut – trotz der nationalen Hafenstrategie bleibt die Finanzierung oft unzureichend, was ihre Wettbewerbsfähigkeit spürbar unter Druck setzt. Damit Transportwege reibungslos und effizient ablaufen, müssen Schienen, Straßen und Häfen gleichermaßen in Konzepten integriert und sinnvoll kombiniert werden. Nur so kann ein steigendes Transportaufkommen nachhaltig organisiert und finanziert werden.

Das Logistikzentrum unter unserer Bundeszentrale am Potsdamer Platz in Berlin ist ein Paradebeispiel für das erfolgreiche und nachhaltige Zusammenspiel von Mobilität und Logistik: Die weitreichende unterirdische Versorgungslogistik der anliegenden Geschäftsgebäude erstreckt sich über kilometerlange Tunnel unterhalb der lebendigen Straßen und Gehwege des Potsdamer Platzes. Sie wurde bereits vor Jahrzehnten visionär geplant und entwickelt sich heute durch Digitalisierung und den Einsatz Künstlicher Intelligenz weiter. Dieses Projekt zeigt, wie die vorausschauenden Lösungen von gestern die Mobilität von morgen gestalten. Innovative und weitsichtige Tatkraft ist auch heute gefragt, um Informations-, Material- und Geldflüsse zu verbessern, Emissionen zu reduzieren und Flächen effizienter zu nutzen.

Die Kommission Mobilität und Logistik im BVMW vernetzt Branchenexperten, Unternehmen und Organisationen, um Wissen zu teilen, Innovationen zu fördern und Herausforderungen zu bewältigen. Sie schafft Raum für den Austausch von Best Practices und technologischen Entwicklungen und setzt Impulse für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik. Im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Agenda steht der Mittelstand als Rückgrat der deutschen Wirtschaft, sowie als Treiber von Innovation und praxisnahen Lösungen. Gemeinsam gestalten wir ein Netzwerk, das nachhaltige Mobilitäts- und Logistiksysteme fördert, Krisenresilienz stärkt und zukunftsweisende Impulse setzt. Dies steht im Interesse einer starken Wirtschaft und einer effizienten und zukunftsfähigen Infrastruktur.

Herzlichst

Ihr



Christoph Ahlhaus

Senator a.D., Vorsitzender der Bundesgeschäftsführung Der Mittelstand. BVMW e. V.

INHALT

1.0. Logistik und Mobilität – Zentrale Rahmenbedingungen und Herausforderungen	Seite 04
1.1. Mehr Transport und Mobilität mit weniger Verkehr	Seite 06
1.2. Mehr Logistik für weniger Emissionen	Seite 08
1.3. Mehr Wirtschaftsleben auf weniger Fläche	Seite 09
2.0. Die Verkehrswende „ins Lot bringen“	Seite 10
2.1. Stärken der Verkehrsträger fördern, statt sie gegeneinander auszuspielen	Seite 11
2.2. Automatisiertes und autonomes fahren: Die Straße als aktives, intelligentes Netzwerk begreifen	Seite 12
2.3. Ausbau und Pflege eines flächendeckenden Positivstreckennetzes	Seite 12
2.4. Zur Verkehrsverlagerung – Geräuscharme Logistik nutzen	Seite 13
2.5. Straßen 24/7 nutzen: Feiertags- und Wochenendfahrverbote für Lkw aufheben	Seite 13
2.6. Fachkräftemangel: Belastungen und Anforderungen an Beschäftigte minimieren	Seite 14
2.7. Kollaboration und Kooperation stärken	Seite 15
2.8. Hafenstrukturreform: Bund und Länder Vorbild für Kooperation	Seite 15
2.9. Effizientere Flächennutzung durch angepasste Grundflächenzahl (GRZ) und Baumassezahl (BMZ)	Seite 16
2.10. Vereinheitlichung des Bauordnungsrechts auf Länderebene	Seite 17
2.11. Die stillen Reserven in Gewerbeflächen und -hallen aktivieren	Seite 17
2.12. Höhere und schnellere Abwertung der Bestände im Vorratsvermögen	Seite 18
2.13. Verfahren zu Zoll- und Einfuhrumsatzsteuer EU-weit einheitlich anwenden	Seite 18
2.14. Wegekosten: Preiserhöhung in der nächsten Legislaturperiode aussetzen	Seite 19
2.15. Notwendigkeit einer Bahnreform und Umsetzung der Elektrifizierungsagenda	Seite 20
2.16. Logistik und Mobilität in Bundes- und Landesregierungen stärker verankern	Seite 21
3.0. Regnose 2030: Rückblick auf die Agenda Logistik und Mobilität 2025	Seite 22
3.1. Optimistisches Szenario: Deutschland ist Vorreiter	Seite 23
3.2. Realistisches Szenario: Fortschritte mit Hürden	Seite 23
3.3. Pessimistisches Szenario: Stillstand als Rückschritt	Seite 24
3.4. Fazit & Ausblick: Vom Szenario zur Strategie	Seite 24



LOGISTIK UND

MOBILITÄT

Zentrale Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Die Logistikbranche ist der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland. Nach der Automobilindustrie und dem Handel leistet die Logistikbranche einen zentralen Beitrag zur wirtschaftlichen Wertschöpfung. Über 70.000 Unternehmen sind in diesem Bereich tätig und beschäftigen mehr als 3,35 Millionen Menschen – eine Zahl, die die Beschäftigten der Elektronikbranche und des Maschinenbaus um das Dreifache übersteigt.

Vielfältige Verkehrsträger, Schnittstellen und Interessen

Schiffe, Züge, Lkw und Pkw, Seilbahnen, Flugzeuge und Pipelines – die Vielfalt der Verkehrsträger zeigt die zentrale Rolle von Logistik und Mobilität für unsere Gesellschaft. Bahnhöfe, Häfen, Güterverkehrszentren, Haltestellen und Flughäfen sind die Schnittstellen der logistischen Netzwerke. Gleichzeitig führen Nutzungskonkurrenzen – etwa zwischen Personen- und Güterverkehr auf Straße und Schiene – zu Konflikten.

Resiliente Lieferketten bedürfen agiler Logistiklösungen

Störungen in globalen Lieferketten durch Wetterextreme, Konflikte oder Streiks verdeutlichen die Notwendigkeit widerstandsfähiger und agiler Systeme. In der Folge wird immer weniger „just in time“ und immer mehr „just in case“ geliefert. Letzteres ist aus der Projektlogistik¹ und von kampagnengeprägten Supply Chains² bekannt. Die Notwendigkeit widerstandsfähiger Lieferketten wirtschaftlich zu betreiben, erfordert daher Prävention und Agilität in der Organisationsentwicklung und damit letztendlich die Aufklärung über Wirkungszusammenhänge.

Doppelungseffekte durch Fachkräftemangel

Fachkräftemangel und demografischer Wandel herrschen branchenübergreifend. Logistik und Mobilität sind deshalb doppelt betroffen, weil der Fachkräftemangel sowohl bei **den Verladern (Industrie, Handel, Produktion)** als auch in der **Logistik selbst (Speeditionen, Lager, Transport)** auftritt. Letzteres führt zu Wartezeiten, ineffizienten Prozessen und einem Verlust an Erfahrungswissen. Dies senkt den Organisationsgrad, erhöht Kosten und beeinträchtigt die gesamte Lieferkette.

Dekarbonisierung unter wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gestalten:

Nachhaltige Wirtschaftlichkeit erfordert, dass wirtschaftliches Wachstum und Umweltziele in Einklang gebracht werden. Die Dekarbonisierung der Logistik unter wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bedeutet, Emissionen durch effizientere Logistik nachhaltig zu reduzieren, ohne die Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz der Unternehmen zu gefährden. Dies erfordert eine Balance zwischen ökologischen Maßnahmen und wirtschaftlicher Tragfähigkeit, z. B. durch den Einsatz alternativer Antriebe (E-Lkw, Wasserstoff, Bio-LNG), optimierte Routenplanung, höhere Auslastung, digitale Steuerung von Lieferketten und Anreize für klimafreundliche Logistiklösungen.

¹ Projektlogistik bezeichnet die planerische und operative Steuerung komplexer, oft einmaliger Projekte mit spezifischen Anforderungen, beispielsweise beim Bau von Industrieanlagen, Windparks oder Großveranstaltungen.

² Kampagnengeprägte Supply Chains sind temporäre, auf einen bestimmten Zeitraum ausgerichtete Lieferketten, die flexibel auf Nachfragespitzen reagieren, etwa in der Saisonlogistik (z. B. Weihnachtsgeschäft), Produktlaunches oder Großevents wie Messen und Sportveranstaltungen – oder eben auch bei Offshore-Windparks deren Errichtung und das Supply Chain Management sehr stark vom Wetter abhängig ist.

Engpässe nicht nur in der Verkehrsinfrastruktur beseitigen

Unabdingbar ist es, den Bürokratieabbau, den Ausbau digitaler Netze und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Gleichzeitig steht der Umgang mit Engpässen im Fokus. Dies erfordert auf allen Ebenen die Rückkehr zum ablaufforientierten Denken, strategischer Organisationsentwicklung und den Mut, Neuland zu betreten.

Gesamtlogistische Betrachtung wieder in den Vordergrund stellen

Die deutsche Wirtschaft sieht sich mit einer Vielzahl externer Störungen konfrontiert, darunter geopolitische Konflikte und fehlende verlässliche politische Rahmenbedingungen. Diese Faktoren erschweren planbare Abläufe und stellen Unternehmen vor immense Herausforderungen. Gleichzeitig gibt es Aufgaben, die die Branche selbstkritisch angehen muss. Dazu zählen prekäre Arbeitsbedingungen, etwa bei Lkw-Fahrern und Seeleuten sowie der akute Fachkräftemangel und der Anpassungsdruck durch Digitalisierung und Automatisierung.

Vielfach entsteht der Eindruck, dass Akteure versuchen Teilfunktionen ihrer Logistikketten isoliert zu optimieren. Rein funktionales Denken oder die Optimierung abgegrenzter Funktionen können zum gegenteiligen Effekt führen. Wenn beispielsweise Verloader ihre Prozesse durch Zeitfenstersteuerung und Codes optimieren oder ihr Lager automatisieren, dann mag der Effekt für den einzelnen sicherlich gut sein. Aus gesamtlogistischer Perspektive kann sich das Ergebnis schnell ins Negative wenden. Es mag günstig sein ein Lager so zu automatisieren, dass es nur zwei Kartongrößen im Versand erlaubt. Der Mehraufwand geht dann zu Lasten des Transports, wenn Versandartikel und Karton nicht zusammenpassen und viel Luft transportiert wird. Eine Zeitfenstersteuerung verfolgt das Ziel, den Einsatz von Personal und Gerät an der eigenen Rampe zu optimieren. Wenn dafür jedoch die Wartezeiten der Lkws auf den Parkplätzen steigen, insbesondere, wenn sie Zeitfenster nach Staufahrten verpassen, dann geht auch hier die Optimierung zu Lasten Dritter.

Nicht nur aus diesen Gründen stellt die verkehrspolitische Agenda des Mittelstands die gesamtlogistische Betrachtung in den Mittelpunkt. Diese internen und externen Herausforderungen verdeutlichen, dass umfassende und nachhaltige Lösungen erforderlich sind, um die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der Logistik zu sichern. Neue Zielkonflikte, wie etwa mehr Transport und Mobilität mit weniger Verkehr, mehr Wirtschaftsleben auf weniger Fläche oder mehr Logistik für weniger Emissionen erfordern vorausschauende Strategien und verantwortungsvolles Handeln.

1.1. Mehr Transport und Mobilität mit weniger Verkehr

Die Verkehrsprognosen der Bundesregierung gehen von einem steigenden Güterverkehrsaufkommen aus. Gleichzeitig sollen mehr Verkehre auf Bahn und Binnenschiff verlagert werden. Dieses Vorhaben steht allerdings vor einigen Herausforderungen.

In Deutschland sind Wasserstraßen mit einer Länge von rund 7.300 km schiffbar. Ein einzelnes Binnenschiff kann bis zu 150 Lkw-Ladungen im Hauptlauf ersetzen. Der Umschlag erfolgt über etwa 100 Binnenhäfen. Verkehrsverlagerung auf die Binnenschiffahrt sind grundsätzlich möglich und sinnvoll, wenn Infrastruktur, Warenströme und Zeitanforderungen dies zulassen. Ferner sind die natürlichen Gegebenheiten zwischen dem Kanalnetz und dem Rhein zu berücksichtigen. Um das volle Potenzial auszuschöpfen,

braucht es gezielt Investitionen in Häfen, Umschlagtechnik und Wasserstraßen.

Eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Schiene hingegen erscheint ohne eine umfassende Bahnreform schwer vorstellbar. Eine Aufspaltung der Deutschen Bahn AG, analog zur Autobahn GmbH durch die Trennung der Infrastruktur (z. B. durch eine staatlich geführte DB Infrago) von den einzelnen operativen Geschäftsbereichen fördert den Wettbewerb für alle Divisionen der Deutschen Bahn, einschließlich DB Cargo und Tochtergesellschaften.

Nicht nur für die Schiene, sondern auch im Lkw-Ladungsverkehr und der Binnenschifffahrt stellt sich die Frage, ob bei steigendem Wirtschaftswachstum genügend Personal und Transportkapazitäten für die deutsche Wirtschaft bestehen, solange noch keine automatisierten und autonomen Systeme zur Verfügung stehen. Dieser Effekt verstärkt sich, wenn die Förderung zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten ausbleibt.

Im Hier und Jetzt beginnt mehr Transport und Mobilität mit weniger Verkehr bei der Verpackung und den Transportbehältern. Beispiele dafür sind Pakete, die unnötig viel Luft transportieren ohne dass sie dabei das Transportgut mehr schützen. Gleiches gilt für Überseecontainer, die im Schnitt 10 Tonnen Ladung mitnehmen, statt der technisch möglichen 25 Tonnen. Entsprechend bedarf es Anreize die Maß-Gewicht-Relation (MG) bei Verpackung und Transportbehältern wieder in Richtung 1:1 zu entwickeln. Hier setzt ein entscheidender Hebel an: Anreize müssen geschaffen werden, um die Maß-Gewicht-Relation (MG) bei Verpackungen und Transportbehältern wieder in Richtung 1:1 zu entwickeln.

Doch weniger Verkehr bedeutet nicht nur optimierte Verpackungen und effizientere Transporte – es schafft auch Platz für innovative Mobilitätslösungen. Positivstreckennetze für Lang-Lkws, Großraum- und Schwertransporte oder Mehrgelenkbusse mit 24 Metern Länge können gezielt zur Entlastung des Verkehrs beitragen. Gleichzeitig bleibt der ÖPNV das Rückgrat der urbanen Mobilität, um Menschen zuverlässig zu ihrem Zuhause und Arbeitsplatz zu bringen. Eine intelligente Verkehrssteuerung verbindet individuelle Transportbedürfnisse mit gesellschaftlichem Mehrwert – effizient, nachhaltig und zukunftsfähig.

Sicherlich wird mit Mehrgelenkbussen keine kostendeckende Auslastung des ÖPNV außerhalb der Spitzenzeiten erreicht. Es bleibt das Kernproblem des ÖPNV: Haus-zu-Haus Verkehre sind nicht möglich. Folglich sind immer ein Umstieg sowie ein Vor- und Nachlauf von Tür zu Tür notwendig. Erst autonom fahrende Mehrwegefahrzeuge bieten das Potential, das Kernproblem des ÖPNV zu minimieren, so dass Haus-zu-Haus Verkehre auch im ÖPNV denkbar werden. Dazu bedarf es innovativer Lösungen, die es Unternehmen ermöglicht, Technologien flexibler als gegenwärtig zu testen.

Reallabore und Experimentierklauseln sind daher ein wichtiges Instrument der Innovationsförderung und des regulatorischen Lernens. Die Bundesregierung hat dazu im Dezember 2024 einen entsprechenden Gesetzentwurf vorgelegt und schreibt: „Reallabore ermöglichen es, Innovationen, die mit Blick auf die allgemeingültigen rechtlichen Regelungen an Grenzen oder auf offene Fragen stoßen, für eine befristete Zeit unter möglichst realen Bedingungen und unter behördlicher Begleitung zu erproben. In vielen Fällen basieren Reallabore auf Experimentierklauseln, die es den zuständigen Behörden erlauben, für die Erprobung kontrollierte Ausnahmen von fachrechtlichen Vorgaben und Verboten zu gestatten.

Vor diesem Hintergrund ist die bessere und häufigere Nutzung von Reallaboren in allen Bereichen anzustreben.

1.2. Mehr Logistik für weniger Emissionen

Im Zuge des „Fit-for-55“-Pakets des European Green Deal wird ab 2024 der Seeverkehr in den Emissionshandel (EU-ETS 1) einbezogen. Ab 2027 folgen weitere Verkehrsträger, Logistikstandorte und Gebäude (EU-ETS 2). Bereits ab 2024 wird außerdem ein umfassendes Berichtswesen eingeführt. Der Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ergänzt diese Maßnahmen als Grenzausgleichsmechanismus, um die Verlagerung industrieller Produktion und Emissionen ins Ausland zu verhindern. CBAM fungiert ähnlich wie eine Importabgabe, deren Berechnung auf den Treibhausgasemissionen bestimmter Einfuhrgüter basiert. Dies verändert Lieferketten, Wiederbeschaffungszeiten, Sicherheitsbestände und wirkt sich direkt auf Bilanzen und CO₂-Bilanzen der Unternehmen aus.

Mehr Logistik für weniger Emissionen bedeutet in erster Linie mehr Informationslogistik. In diesem Zusammenhang ist die frühzeitige Entstehungsphase transportrelevanter Daten maßgebend, damit Planung und Bürokratie bereits in der logistischen Quelle der Daten und Informationen besser werden. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass transportrelevante Daten verfügbar sind, lange bevor sie als Anfrage an Spediteure und Transporteure versendet werden. Ein weiterer Faktor für erfolgreiche Informationslogistik ist die Qualität der Daten, die zu Informationen werden. So lassen sich beispielsweise unnötige Transporte mittels einer präventiven Logistikplanung weitestgehend vermeiden.

Emissionsarme Transportmittel und Kraftstoffe, bessere Lieferwege und vor allem eine effiziente und vorausschauende Logistikplanung sowie eine reibungslosen Kommunikations- und Informationslogistik reduzieren CO₂-Emissionen.

1.3. Mehr Wirtschaftsleben auf weniger Fläche

Intralogistik und Lagerlogistik sind in Logistikimmobilien der Dreh- und Angelpunkt für die Ver- und Entsorgung von Industrie und Handel. Sie dienen als Puffer in Lieferketten und Wirtschaftskreisläufen. Außerdem sind sie wichtiger Bestandteil für intelligente Logistiklösungen, den automatisierten Warenumschat und die Datenanalyse. Logistikimmobilien spielen eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von nachhaltigen Logistik- und Prozessstrategien. Mit der richtigen Logistikimmobilie optimieren Unternehmen ihre Lieferketten, senken Energieverbräuche und reduzieren Emissionen.

Die Wertschöpfung in Gewerbegebieten erzeugen Immobilien, Intralogistik und vor allem die Beschäftigten. Die Umsetzung neuer Intralogistik in Gebäuden wird durch bürokratische Hürden erheblich erschwert, die zusätzlich Zeit und Geld kosten. Besonders lange Genehmigungszeiten und komplexe Bebauungsplanänderungen verzögern Projekte oftmals so stark, dass wirtschaftliche Rahmenbedingungen kippen und Investitionen ins Ausland abwandern. Eine Beschleunigung der Verfahren durch feste Fristen und der damit verbundene Bürokratieabbau würden den Standort Deutschland sichtlich stärken. Zudem sind restriktive Bauhöhen problematisch, da moderne Intralogistik zunehmend auf Verdichtung setzt. Eine Lockerung der Vorgaben würde Flächen effizienter nutzen und nachhaltige Mechanisierung ermöglichen. Gleichzeitig treiben steigende Baukosten – etwa durch umfangreiche Vorgaben zu Wärmepumpen, Isolierung, Dachbegrünung und PV-Anlagen – die Gesamtinvestitionen so stark nach oben, dass Projekte reduziert oder gestrichen werden. Eine pragmatische Regulierung mit wirtschaftlichem Augenmaß wäre entscheidend, um Neuinvestitionen nicht zu blockieren, sondern effizient zu ermöglichen.

Maßgebende Kennzahlen sind die BMZ (Baumassenzahl)³ für bessere Gebäudehöhen und die GRZ (Grundflächenzahl)⁴, also der mit Gebäuden bebaubare Anteil eines Grundstücks. Werden Gewerbegebiete mit einer Flächenbilanz bewertet, dann reduziert sich eine GRZ von 0,8 schnell auf 0,3. Die Gründe hierfür sind: Grün- und Ausgleichsflächen, nachzuweisende Parkplätze, beidseitige Fuß- und Radwege oder brachliegende Flächen. Letzteres bestimmt die Flächenbilanz und geht zu Lasten einer höheren Wertschöpfung. Erforderliche Ausgleichsflächen sollten auch außerhalb der Gewerbegebiete in der Umgebung möglich sein. Städte und Gemeinden, die solche Vorhaben genehmigen, schaffen zusätzliche lokale Standortvorteile.

Für die klimasensible Gestaltung neuer Gewerbegebiete kann ein neuer Maßstab die Flächenbilanzen verbessern, indem Automatisierung und autonome Fahrzeuge dabei helfen, den Flächenbedarf zu halbieren und die Flächenproduktivität zu verdoppeln. Dazu gehört auch eine geräuscharme Logistik als Voraussetzung für eine stärkere Verlagerung von Transporten auf die Nachtzeiten, die den Tagesverkehr entlasten sowie Wartezeiten und Umweltbelastung durch Verkehrsstaus verringern. Vor diesem Hintergrund lädt die verkehrspolitische Agenda des BVMW zum Dialog ein. Gemeinsam mit Entscheidern, Fachexperten und Akteuren aus Wirtschaft und Politik sollen Lösungen diskutiert und Positionen erarbeitet werden, die die Verkehrswende „ins Lot bringt“.

³ Die Baumassenzahl gibt an wieviel Kubikmeter Baumasse je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig ist.

⁴ Die Grundflächenzahl ist der überbaubare Flächenanteil eines Grundstücks.



DIE VERKEHRSWENDE

„INS LOT BRINGEN“

Transporte überbrücken Räume; Lager oder Haltestellen überbrücken Zeit. Je produktiver Lkw-Fahrer ihre Lenkzeiten für Lastfahrten nutzen, statt für Wartezeiten, Leer- oder Staufahrten, desto mehr Wirtschaftsleistung entsteht. Der ADAC zählte im Jahr 2023 bundesweit ca. 504.000 Staus und stockenden Verkehr mit einer Gesamtlänge von 877.000 Kilometern. Die Dauer der Verkehrsstörungen summierte sich auf insgesamt 427.000 Stunden.

Die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr steigerte sich seit dem Jahr 2002 um das 1,5 fache. Von 346,3 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) auf 505,7 Mrd. tkm in 2021. Die Länge der Straßen im überörtlichen Verkehr (Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen) blieb nahezu gleich. 2021 waren es 229.700 Kilometer. Im Jahr 2000 waren es 230.735 km. Bei der Bahn erhöhte sich die Güterverkehrsleistung im

gleichen Zeitraum von 82,7 Mrd. tkm auf 129,9 tkm. Das Schienennetz der Deutschen Bahn war 2022 knapp 33.500 Kilometer lang. 2002 waren es noch 36.588 km.

Die engpassbehaftete Verkehrsinfrastruktur ist der Bremsfaktor für die aktuelle Wirtschaftsleistung und wird zum Hemmschuh für zukünftiges Wirtschaftswachstum. Der zügige Ausbau, Neubau und die Sanierung sowie die schnelle Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans, der Generalverkehrspläne der Länder und des Güterverkehrskonzeptes des Bundes sind daher unabdingbar.

Bis auf Weiteres scheinen nicht die Verkehrsverlagerungen von einem Verkehrsträger zum anderen als erster Punkt auf der Agenda zu stehen, sondern engpassorientiertes Management und Organisationsentwicklung, damit Personen und Waren überhaupt ihr Ziel erreichen. Entsprechend müssen die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen darauf ausgerichtet sein.

2.1. Stärken der Verkehrsträger fördern, statt sie gegeneinander auszuspielen

Bahn und Binnenschiff sind massenleistungsfähige Transportsysteme, die auf Wiederholbarkeit, Auslastung und Standardisierung ausgelegt sind. Die Logistiksysteme beispielweise in Projekten sind dagegen auf geringe Losgrößen, Individualität, Flexibilität und Reaktionsgeschwindigkeit ausgerichtet. Hier bieten Straßengüterverkehr sowie Großraum- und Schwertransporte die nötige Flexibilität und Geschwindigkeit.

Ganzzüge und Binnenschiffe sind optimal, wenn die Vor- und Nachläufe im sogenannten gebrochenen Verkehr (Haus zu Haus Verkehre)⁵ möglichst kurz sind oder ganz vermieden werden können. Schwächen haben sie dagegen bei individuellen Sendungsgrößen (Stückgut, Pakete) oder in der Projektlogistik (z.B. Windenergieanlagen).

Die unterschiedlichen Stärken der Verkehrsträger – Straße, Schiene, Binnenschiff – sollten gezielt gefördert und dort, wo es sinnvoll ist, kombiniert werden. Im ersten Schritt kann die gute Praxis im kombinierten Ladungsverkehr sowie der rollenden Landstraße sichtbar gemacht werden. Im zweiten Schritt kann die Transformation mit Experimentierklauseln und Praxis-Checks realisiert werden. Konzepte wie beispielsweise der Masterplan Binnenschifffahrt sowie die Windenergie an Land Strategie der Bundesregierung müssen dahingehend überarbeitet werden.

⁵ Beförderung von Personen und/oder Gütern mit Wechsel der Transportmittel durch Umsteigen und/oder Umladen zwischen Abgangs- und Ankunftsort

2.2. Automatisiertes und autonomes Fahren: Die Straße als aktives, intelligentes Netzwerk begreifen

Straße und Schiene bilden aktuell passive Infrastrukturen ohne direkte Interaktion mit den Verkehrsteilnehmern. Vielversprechende Ansätze zur Verbesserung der Verkehrseffizienz stellen kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) dar. Der Austausch von Informationen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur optimiert Verkehrsflüsse und ermöglicht es Gefahrensituationen früher zu erkennen.

Innovative Lösungen für aktive, intelligente Infrastrukturen sind in anderen Ländern bereits Realität. So ist in Japan zum Beispiel der Ausbau einer automatisierten Frachtverbindung zwischen Osaka und Tokio im bestehenden Straßennetz geplant. Die Schweiz erprobt mit „Cargo Sous Terrain“ ein unterirdisches Güterverkehrssystem. Beide Systeme schaffen dezidierte Frachtkorridore, entlasten Straßen und sorgen für mehr Effizienz und Nachhaltigkeit im Transportwesen.

Aktuell fehlen in Deutschland offene Verfahren, um Pilotprojekte umzusetzen. Hierzu braucht es transparente, beschleunigte Prozesse, die neue Technologien anziehen und die bereits bestehende am Standort Deutschland halten. Dazu braucht es Experimentierklauseln und beschleunigte Genehmigungsverfahren: Um Innovationen im Bereich der Verkehrstechnologie wie beispielsweise unterirdische Güterverkehrssysteme zu fördern, sind regulatorische Rahmenbedingungen besonders dort erforderlich, wo öffentliche Verkehrsrichtlinien gelten und Maschinenrichtlinien zur Zertifizierung im öffentlichen Straßenraum nicht ausreichen.

Weiterhin ist die Öffnung für private Investitionen in die aktive, intelligente Verkehrsinfrastruktur notwendig. Sie erleichtert die Finanzierung wichtiger Projekte und refinanziert sich, durch die geschaffene Wertschöpfung. Solche Modelle sind in Deutschland bislang noch weitgehend ausgeschlossen. Investoren benötigen dafür die politischen Rahmenbedingungen und Signale.

2.3. Ausbau und Pflege eines flächendeckenden Positivstreckennetzes

Positivstreckennetze sind klar definierte Straßennetzwerke, die für den Betrieb von Sonderfahrzeugen wie Lang-Lkw, Großraum- und Schwertransporte oder Mehrgelenkbusse freigegeben sind. Diese Streckennetze werden auf Basis technischer und rechtlicher Kriterien wie Tragfähigkeit, Kurvenradien, Brückenhöhen und Sicherheitsaspekten ausgewählt. Sie sollten in den Verkehrsplänen des Bundes und der Länder als Teil des klassifizierten Straßennetzes festgeschrieben werden, sodass mehr Rechts- und Planungssicherheit entsteht.

Lang-Lkw transportieren bis zu 50 Prozent mehr Ladung als gewöhnliche Lkw. Weniger Fahrzeuge bewältigen so dasselbe Transportvolumen. Auch Mehrgelenkbusse erhöhen die Kapazität im öffentlichen Verkehr und reduzieren den Bedarf an zusätzlichen Fahrten. Positivstrecken fördern die Nutzung geeigneter Routen, wodurch Verkehre gezielt auf leistungsfähige Straßen gelenkt und empfindliche Bereiche wie Wohngebiete entlastet werden.

Dies reduziert den Lärm, verbessert die Luftqualität und steigert die Verkehrssicherheit. Positivstreckennetze machen aufwendige Einzelgenehmigungen für Sondertransporte überflüssig, da die Strecken bereits geprüft und freigegeben sind. Unternehmen können Transporte und Routen einfacher planen, was den Verwaltungsaufwand reduziert. Durch die Bündelung des Verkehrs auf geeigneten Strecken wird die Überwachung und Instandhaltung fokussiert, was Kosten und Abstimmungsaufwände minimiert. Dies erfordert eine digitale Streckenplanung, z. B. durch interaktive Karten und Routen-Apps sowie schnelle Verfahren für die Aufnahme neuer Strecken ins Netz.

2.4. Zur Verkehrs- verlagerung – Geräuscharme Logistik nutzen

Geräuscharme Logistik meint logistische Prozesse, die mit leisen Technologien und Maßnahmen darauf abzielen, Lärmemissionen zu minimieren. Sie sind in städtischen und dicht besiedelten Gebieten von Bedeutung, damit Lieferungen außerhalb der Stoßzeiten (z. B. in der Nacht oder am frühen Morgen) die Lebensqualität der Menschen weniger belasten und Zulassungshindernisse möglichst vermieden werden.

Leise Technologien sind elektrohybride oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge oder Hybridfahrzeuge, die im Vergleich zu Diesel- oder Benzinfahrzeugen deutlich weniger Lärm verursachen. Weitere Maßnahmen umfassen den Einsatz von geräuscharmen Reifen, schallgedämmten Fahrzeugaufbauten oder innovativen Techniken wie Rollcontainern mit geräuscharmen Rollen sowie der Einsatz von Digitalisierung und KI zur Routenoptimierung, um Staus und unnötigen Lärm durch Standzeiten zu vermeiden. Diese Verbesserungen würden dazu beitragen, Lieferungen auf verkehrsarme Zeiten (z. B. in den Nachtstunden) zu verlagern, ohne die Anwohner durch Lärm zu belasten.

Die Förderung von Nacht- und Nebenzeitenlogistik entlastet den Straßenverkehr während der Hauptzeiten. Geräuscharme Logistik trägt dazu bei, Verkehrsströme effizienter und nachhaltiger zu gestalten, Staus zu reduzieren und gleichzeitig die Lebensqualität in urbanen Räumen zu verbessern. Sie ist ein Schlüssel zur Verkehrsverlagerung und zukunftsfähiger Mobilität.

2.5. Straßen 24/7 nutzen: Feiertags- und Wochenend- fahrverbote für Lkw aufheben

Die Fahrerlaubnis für Lkws an Sonn- und Feiertagen sowie die Aufhebung des Wochenendfahrverbots für Großraum- und Schwertransporte (GST) ist ein Weg für den kein Kilometer Straße gebaut oder saniert werden muss. Damit wird sichergestellt, dass Branchen, die im 24/7-Betrieb arbeiten, kontinuierlich ver- und entsorgt werden.

Im ersten Halbjahr 2024 legten rund 1,4 Millionen mautpflichtige Lkw auf den Bundesfernstraßen insgesamt fast 20 Mrd. Kilometer zurück. Der Lkw-Verkehr in Deutschland ist jedoch über die Woche ungleich verteilt, mit Spitzenzeiten nach dem Ende von Fahrverboten (Sonntag, 22 Uhr) und kurz vor deren Beginn.

Sonn- und Feiertagsverbote sowie saisonale Einschränkungen an Samstagen in den Sommermonaten reduzieren die Fahrten an diesen Tagen und verschieben den Verkehr auf Wochenanfang und -ende.

Die Möglichkeit, Großraum- und Schwertransporte auch am Wochenende durchzuführen, erhöht die Verfügbarkeit von Projektladungen für Maschinen und Anlagen oder Baumaterialien. Dies trägt nicht nur zur Stabilität dieser Schlüsselbranchen bei, sondern fördert auch die Widerstandsfähigkeit von Lieferketten gegenüber unvorhersehbaren Ereignissen.

Mit der Aufhebung der Fahrverbote werden Lagerflächen und Parkraum besser genutzt. Unternehmen können ihre Ressourcen effizienter einsetzen, da sie keine zusätzlichen Kapazitäten für die Einschränkungen während des Wochenendes vorhalten müssen. Am Ende ermöglicht es den Fahrern doch noch die Heimfahrt, wenn ihnen die Lenkzeiten kurz vor dem Sonn- oder Feiertag ausgehen und sie diesen auf einen Parkplatz verbringen müssten.

2.6. Fachkräftemangel: Belastungen und Anforderungen an Beschäftigte minimieren

Die Transport- und Logistikbranche sowie der ÖPNV stehen vor einem akuten Fachkräftemangel, der durch das Ausscheiden der Babyboomer weiter verschärft wird. Gleichzeitig droht Deutschland, im Wettbewerb, um ausländische Fachkräfte aufgrund unattraktiver Rahmenbedingungen an Boden zu verlieren.

Um dem gravierenden Personalmangel entgegenzuwirken, braucht es gezielte Maßnahmen: Eine verstärkte Fachkräftegewinnung durch internationale Kooperationen und die Harmonisierung des europäischen Arbeitsmarkts sind essenziell. Gleichzeitig müssen inländische und innerbetriebliche Potenziale besser genutzt werden. Etwa 20 Prozent der Schulabgänger bleiben ohne Ausbildung – hier können flexible Ausbildungsmodelle, Teilqualifikationen und gezielte Förderprogramme ansetzen.

Ein weiteres zentrales Problem ist die steigende Belastung der Beschäftigten durch komplexere Anforderungen und Ineffizienzen in der innerbetrieblichen Organisation. Belastbare Daten zu Arbeitsbelastung, Anforderungen, Rüst- und Wartezeiten fehlen jedoch. Der Aufbau eines zentralen Datenpools zu Arbeitsbelastungen und Branchenanforderungen, ist für fundierte Entscheidungen unverzichtbar. Beispielgebend kann die mFUND Initiative des BMDV sein. Diese fördert Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale datenbasierte Anwendungen für die Mobilität der Zukunft und könnte dahingehend erweitert werden.

2.7. Kollaboration und Kooperation stärken

Der Onlinehandel sowie die wachsende Nachfrage nach „Same Day Delivery“ stellen die Logistikbranche vor massive Herausforderungen. Trotz technologischer Fortschritte ist vieles noch Handarbeit, insbesondere wenn Engpässe ad hoc beseitigt werden. Das kann dazu führen, dass Lkws im Nahverkehr auch schon mal mit drei anstelle der 34 Paletten, die auf den Lkw passen, zur nächsten Abladestelle fahren.

Um ineffiziente Fahrten zu vermeiden, ist eine Digitalisierung der Branche dringend erforderlich. Moderne Technologien wie KI-basierte Software helfen, Routenplanung und Laderaumoptimierung deutlich zu verbessern. So lassen sich Leerfahrten reduzieren und Touren effizienter gestalten. Das folgende Beispiel zeigt eine clevere Lösung im kombinierten Ladungsverkehr (KLV): Ein Lkw bringt zwei Wechselbrücken⁶ zu einem Güterbahnhof, wo sie auf einen Zug verladen und per Bahn zum Zielort transportiert werden. Währenddessen nimmt der Lkw zwei weitere Wechselbrücken mit Waren auf und fährt diese direkt auf der Straße zum Ziel. Dort angekommen, holt er die beiden per Bahn transportierten Wechselbrücken ab und liefert sie aus – so kann ein einziger Lkw vier statt nur zwei Wechselbrücken bewegen. Das gleiche macht er auf dem Rückweg.

Um weitere Kollaboration kleiner Betriebe zu fördern müssen ineffiziente Strukturen aufgebrochen und so Anreize geschaffen werden. Durch die Bündelung von Transportwegen können kleine Mengen effizienter transportiert werden. Für viele Kleinbetriebe, die aktuell die Branche prägen, wird eine gemeinschaftliche Organisation unverzichtbar sein, da sie allein kaum in der Lage sind, mit den steigenden Anforderungen Schritt zu halten. Dafür müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Transformation aktiv zu beschleunigen.

⁶ Wechselbrücken sind Wechselaufbauten mit ausklappbaren Stützfüßen, die für den kombinierten Verkehr Lkw/Bahn eingesetzt werden.

2.8. Hafenstruktur- reform: Bund und Länder Vorbild für Kooperation

Eine nationale Hafenstrategie mit Finanzierungsvorbehalt wirkt wie ein Förderbescheid für die Wettbewerbshäfen. Die Umsetzung der nationalen Hafenstrategie scheint beim Thema des Hafenlastenausgleichs zwischen Bund und Ländern in der Sackgasse zu stecken. Bislang stehen im Bundeshaushalt 38 Millionen Euro jährlich. Demgegenüber steht die Forderung der Häfen von 500 Millionen Euro pro Jahr.

Ein weiteres Zielbild der nationalen Hafenstrategie ist, wo möglich, eine stärkere Kooperation der deutschen Häfen. Bund und Länder können diese gewünschte Kooperation selbst vorleben, in dem sie eine „Deutsche Häfen AG“ gründen. Eine grundlegende Reform und Konsolidierung der Hafenverwaltungen (Port Authorities) sollte die Effizienz der Hafenstrukturentwicklung erhöhen. Dies schließen eine optimierte Flächennutzung sowie die Verbesserung der Ladungslenkung ein.

Werden Hafeninfrastruktur und Gewerbestandteile der Häfen in die AG eingebracht, können sie beliehen oder verkauft werden, so dass Hafeninfrastruktur besser finanziert und Hafenanlaufkosten wettbewerbsfähiger werden. Bund und Länder halten

gemeinsam Anteile und Mitspracherechte. Bei Fragen wie beispielsweise dem Fachkräftemangel in den Behörden, Digitalisierungsstrategien zur vereinfachten Planung von Hafenanläufen, der Umsetzung von Umweltauflagen, der regionalen abgestimmten Infrastrukturentwicklung bis zur vertikal und horizontal abgestimmten Hafententwicklung gilt es, innovative Lösungsansätze zu identifizieren und schnellstmöglich zu implementieren.

2.9. Effizientere Flächennutzung durch angepasste Grundflächenzahl (GRZ) und Baumassezahl (BMZ)

Um den Flächenverbrauch in Gewerbegebieten weiter zu verringern, sollte die Grundflächenzahl (GRZ), die den maximal bebaubaren Anteil eines Grundstücks bestimmt, ganzheitlicher berechnet werden. Statt die GRZ nur auf die jeweilige Grundstücksfläche zu beziehen, sollten auch die zugehörigen Allgemein- und Verkehrsflächen in die Berechnung einbezogen werden. Gewerbegebiete umfassen häufig neben den Betriebsflächen auch Grün- und Ausgleichsflächen, Parkplätze, Fuß- und Radwege sowie brachliegende Areale. Diese reduzieren den tatsächlich nutzbaren Flächenanteil, sodass eine nominelle GRZ von 0,8 in der Realität oft nur 0,3 beträgt. Dies hemmt die Wertschöpfung und führt zu einer ineffizienten Flächennutzung.

Gewerbetreibende können durch intelligente Flächenausgleichslösungen und angepasste Baumassenzahlen (BMZ) profitieren. Zentralisierte Ausgleichsflächen oder ökologische Maßnahmen auf dem Grundstück reduzieren Flächenverluste. Weitere Anreize können über die BMZ geschaffen werden: Wer energieeffiziente Gebäude, nachhaltige Materialien oder Flächenentsiegelung integriert, könnte eine höhere BMZ erhalten und somit mehr Nutzfläche schaffen. Eine Bonus-BMZ können Gewerbetreibende, die ressourcenschonende Maßnahmen umsetzen (z. B. Photovoltaik, Dachbegrünung, Regenwassernutzung), erhalten. In der Folge können bestehende Gewerbebauten durch höhere BMZ flexibler umgenutzt werden.

Daher bedarf es einer Anpassung des Baugesetzbuchs (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauN-VO), damit die Nutzung wertvoller Gewerbeflächen in Gewerbegebieten optimiert und der Flächenverbrauch nachhaltig reduziert werden.

2.10. Vereinheitlichung des Bauordnungs- rechts auf Länderebene

Die Vereinheitlichung des Bauordnungsrechts auf Länderebene ist ein zentraler Hebel zur Verringerung des Flächenverbrauchs und zur Förderung effizienter Logistik- und Gewerbegebietsplanung. Aktuell behindern uneinheitliche Regelungen sowohl die Errichtung als auch die Umnutzung von Logistikimmobilien. Dies führt zu vermeidbarem Leerstand und einem Mangel an bedarfsgerechten Gewerbeflächen. Um eine optimale Allokation von Nutzungsarten in einer sich wandelnden Wirtschaft sicherzustellen, sollten die Länder ihre Regelungen stärker harmonisieren.

Zwar sollte die Gesetzgebungskompetenz der Länder erhalten bleiben, jedoch bedarf es klarer einheitlicher Bestimmungen, zu denen sich alle Länder verpflichten. Der Bund sollte diesen Prozess aktiv begleiten, insbesondere durch die Fortschreibung und Umsetzung der Musterbauordnung. Einheitliche Standards reduzieren Planungsunsicherheiten, beschleunigen Bauprozesse und schaffen die Grundlage für eine effizientere und ressourcenschonendere Gewerbegebietsplanung.

2.11. Die stillen Reserven in Gewerbeflächen und -hallen aktivieren

Häfen und Güterverkehrszentren fungieren als kompakte Logistikcluster. Aktuell sind Gewerbeflächen in und um die Häfen jedoch vielerorts wie Flickenteppiche. Dies liegt daran, dass die Zuständigkeiten zwischen Häfen und Wirtschaftsförderungen aufgeteilt sind.

Während die Häfen ihren Flächenbedarf mit mehr Umschlag und Ladungslenkung begründen, zielt die Wirtschaftsförderung auf die Ansiedlung von Unternehmen, die mehr Arbeitsplätze, aber oft weniger Umschlag mit sich bringen. So führen gegensätzliche Interessen zu langjährig ungenutzten Flächen. Es braucht dringende Regulatorik um dieses Spannungsfeld aufzulösen.

Stille Reserven sind auch innerhalb von Lager- und Produktionshallen zu aktivieren. Die Flächenbilanzen zeigen, dass oft bis zu 60 Prozent der Flächen für Logistikaufgaben statt für das Kerngeschäft, also der Produktion, genutzt werden. Leerstehende Immobilien sind in Portalen sichtbar, wenn sie den Immobilienmarkt insgesamt zum Verkauf oder zur Neuvermietung zur Verfügung stehen. Dieser Leerstand wird bundesweit mit drei bis fünf Prozent des Logistikimmobilienbestandes eingeschätzt. Hinzu kommen scheinbar unsichtbare, innerbetriebliche Leerstände, die in einigen Regionen zusätzlich mit zehn Prozent der Bestandsflächen bewertet werden. Dieser, sogenannte graue Markt der Lagerlogistik ist für den institutionellen Immobilienmarkt noch nicht erschlossen.

Es gibt neuartige Methoden (z.B. Logistics Profiling oder Store-Checks) um Leerstände zu aktivieren. Selbst dann, wenn von außen alles gut organisiert und scheinbar ausgereizt wirkt. Diese Methoden sollten dringend Anwendung in der Breite finden.

2.12. Höhere und schnellere Abwertung der Bestände im Vorratsvermögen

Spätestens die Corona-Pandemie hat die Anfälligkeit globaler Lieferketten offengelegt. Laut des Instituts der deutschen Wirtschaft beliefen sich die Verluste des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Deutschland bis Mitte 2021 auf insgesamt 300 Mrd. Euro. Unternehmen mussten auf diese Unsicherheiten reagieren, indem sie ihre Sicherheitsbestände erhöhten. Dies führt noch immer zu längeren Lagerreichweiten und geringeren Umschlagshäufigkeiten, wodurch Kapital gebunden wird. Gleichzeitig steigen die Vorratsquoten in den Bilanzen, wodurch die Kapitalrendite sinkt und der Bedarf an Fremd- und Eigenkapital steigt.

Mit höheren Sicherheitsbeständen wachsen auch die finanziellen Belastungen. Unternehmen müssen mehr Kapital für Lagerbestände aufbringen, wodurch ihre Wettbewerbsfähigkeit abnimmt. Eine mögliche Lösung liegt in der Einführung neuer Gängigkeitsklassen oder der Anpassung bestehender Bewertungsansätze. Diese Maßnahmen könnten eine schnellere Abwertung von Sicherheitsbeständen ermöglichen, wodurch die Finanzierungskosten gesenkt und das gebundene Kapital reduziert werden.

Um Unternehmen zu entlasten, sollte die schnellere Abwertung von Sicherheitsbeständen im Vorratsvermögen erleichtert werden. Solche Änderungen können dazu beitragen, die Liquidität der Unternehmen zu verbessern und ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber künftigen Störungen in den Lieferketten zu erhöhen. Gleichzeitig müssen politische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Zugang zu Finanzierungsmitteln für Lagerbestände erleichtern und den volkswirtschaftlichen Schaden minimieren.

2.13. Verfahren zu Zoll- und Einfuhrumsatz- steuer EU-weit einheitlich anwenden

Zollkontrollen gehören zu den hoheitlichen Aufgaben und die Einfuhrkontrollen in den Häfen sind ein wichtiges Instrument, um den Schutz des deutschen und europäischen Marktes vor illegalen Ein- und Ausfuhren zu gewährleisten. Aufgrund der herausragenden Bedeutung eines funktionierenden Warenflusses für die Wirtschaftlichkeit des Hafenbetriebs geht für die Zollbehörden mit dieser Aufgabe jedoch auch die Verantwortung einher, hochgradig effiziente und reibungslose Kontrollverfahren zu entwickeln. Allerdings werden nach heutiger Praxis zu oft Containertransporte über See über Gebühr gestoppt und bei der Inspektion der Container von der guten Praxis in den internationalen Häfen abgewichen, Vorgaben nicht strenger auszulegen als nötig. Jedes Mal, wenn Deklarationen in Frage gestellt oder mehrfach geprüft werden, führt dies gleichbedeutend zu steigenden Kosten und einer sinkenden Standortattraktivität.

Gleiches gilt für die unterschiedliche Handhabung hinsichtlich der Einfuhrumsatzsteuer. Deshalb fordert der Mittelstand in einem ersten Schritt, dass die Einfuhrumsatzsteuer im Rahmen der Umsatzsteuervoranmeldung zukünftig umgehend verrechnet wird. Mit einem solchen Vorgehen, wie es in den Westhäfen Rotterdam oder Antwerpen längst standardisierte Praxis ist, könnten die Bürokratiekosten effektiv gesenkt und die Attraktivität der deutschen Containerhäfen zielgerichtet gesteigert werden.

2.14. Wegekosten: Preiserhöhung in der nächsten Legislaturperiode aussetzen

Straßen, Schienen und die Kaikanten in Häfen sind passive Oberflächen. Sie erzeugen selbst keine eigene Wertschöpfung, sind aber systemrelevant, weil sie Wertschöpfungsketten verbinden. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit gilt daher: Kosten runter, Produktivität hoch. Gleichzeitig werden sie mit Wegekosten belastet, wie die Lkw-Maut oder die Trassenpreise der Bahn. Dazu gehören auch die Hafenanlaufkosten, wie Liege- und Hafengebühren, Lotsen- und Schlepperkosten, Emissionsabgaben oder Gebühren für den Einsatz von Landstrom.

Mauterhöhungen, höhere Trassenpreise oder Hafenanlaufkosten treffen nicht nur die Transportdienstleister, sondern alle vor- und nachgelagerten Dienstleistungen wie Lagerung, Umschlag, Kommissionierung oder Zollabfertigung sowie Produktion und Handel. Wegekosten belasten vor allem Speditionen im Bereich Teil- und Komplettladungen, die ohnehin mit geringen Margen kämpfen. Insolvenzen führen zu weiteren Störungen und Wettbewerbsverzerrungen in den Lieferketten.

Zudem fehlt es an einer klaren Lenkungswirkung, welche die Güterverkehre auf das jeweils effizienteste Transportmittel verlagern könnte. Kurzfristige Entscheidungen wie eine Mauterhöhung, die die bestehende Belastung um das Vielfache erhöht, sind kontraproduktiv und untergraben das ohnehin fragile Vertrauen in die Politik. Jetzt liegt es an der neuen Regierung, klare Verantwortlichkeiten zu benennen und nachhaltige Lösungen zu schaffen.



2.15. Notwendigkeit einer Bahnreform und Umsetzung der Elektrifizie- rungsagenda

Eine nachhaltige Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erfordert eine umfassende Bahnreform. Prognosen des BMDV zufolge wird die Verkehrsleistung auf 837,6 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2030 ansteigen, was seit 2010 einem Zuwachs von etwa 38 Prozent entspricht. Das Schienennetz der Deutschen Bahn war 2022 knapp 33.500 Kilometer lang. 2002 waren es noch 36.588 km. Die Ziele der Ampelkoalition sahen vor, den Anteil der Schiene am Modal Split⁷ bis 2030 um ca. fünf Prozent auf 25 Prozent zu erhöhen. Das erfordert eine Steigerung von 129,9 in 2022 auf 209,4 Mrd. Tonnenkilometer in 2030.

Die aktuelle Auslastung des Schienennetzes sowie die mangelnde Pünktlichkeit der Züge zeigen deutlich, dass ohne grundlegende strukturelle Veränderungen das Potenzial der Schiene nicht ausgeschöpft werden kann. Skandinavische Länder dienen hier als Vorbild: Sie haben erfolgreiche Modelle etabliert, die sowohl den Ausbau der Infrastruktur als auch die Effizienz der Bahnverkehrsorganisation fördern. Diese Ansätze können als Leitbild für Deutschland dienen, um das Schienennetz leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten.

⁷ Modal Split ist die Verteilung der Personen- und Güterverkehre auf die verschiedenen Verkehrsträger

In den letzten Jahren wurde eine umfassende Elektrifizierungsagenda unter Einbindung von Experten aus der Automobil- und Energiebranche erarbeitet. Diese Agenda ist konsensbasiert und unabhängig von politischen Interessen, was sie zu einem stabilen und belastbaren Fundament für die Zukunft macht. Sie liefert konkrete Maßnahmen und Zielsetzungen, die als klare Handlungsgrundlage für die nächste Regierung dienen können. Damit ist sie nicht nur ein strategischer Plan, sondern auch eine praktische Anleitung für die Elektrifizierung und den Übergang zu einer nachhaltigen Energiewirtschaft.

Die nächste Regierung sollte die Elektrifizierungsagenda unverändert umsetzen, um einen entscheidenden Schritt in Richtung Elektrifizierung und Energiewende zu gehen. Die Agenda bietet die Möglichkeit, notwendige Veränderungen schnell und zielgerichtet voranzutreiben. Eine konsequente Umsetzung würde nicht nur die Verkehrs- und Energieinfrastruktur modernisieren, sondern auch die Klimaziele erreichbar machen und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im globalen Markt stärken.

2.16. Logistik und Mobilität in Bundes- und Landesregierungen stärker verankern

Logistik, Mobilität und Verkehr sind eng miteinander verbunden. Sie unterscheiden sich jedoch in ihrer Tragweite. Logistik steuert und optimiert Waren- und Personenflüsse, während diese durch die richtige Informationslogistik überhaupt erst ausgelöst werden. Mobilität beschreibt, wie leicht Personen oder Waren von A nach B gelangen und wie sehr ihre Bewegungsfähigkeit von Infrastruktur, Verkehrsmitteln und Technologien abhängen. Verkehr ist die tatsächliche physische Bewegung von Gütern oder Menschen mit verschiedenen Transportmitteln. Logistik sorgt dafür, dass Verkehr effizient und mobilitätsfreundlich organisiert wird. Verkehr ist somit ein Teilbereich der Mobilität und wird durch Logistik effizient organisiert.

Logistik und Mobilität sind zentrale gesellschaftliche Querschnittsfunktionen, die alle Lebens- und Arbeitsbereiche durchdringen. Sie schaffen Einkommen und Kaufkraft, sichern Beschäftigung und wirtschaftliche Stabilität, stärken soziale Sicherheit und gesellschaftlichen Zusammenhalt, fördern Wohnraum und Stadtentwicklung, verbessern Umweltqualität und Klimaschutz und tragen zu Selbstbestimmung und Sicherheit bei.

In Unternehmen wirken Logistik und Mobilität bereichsübergreifend und beeinflussen alle Ressorts. Durch moderne Steuerungsmethoden lassen sich Zielkonflikte und Ressortegoismen auflösen. Besonders in Krisenzeiten und bei Störungen ermöglichen sie eine schnelle Reaktion auf Engpässe, eine effiziente Ressourcenkoordination und eine höhere Resilienz der Verkehrssysteme.

Der Wirtschaftsstandort Deutschland ist auf eine leistungsfähige, zukunftsorientierte Logistik und Mobilität angewiesen, die für eine effiziente und nachhaltige Entwicklung entscheidend sind. Daher sollten sie stärker in Bundes- und Landesregierungen verankert werden – ohne Doppelstrukturen zu schaffen. Eine übergreifende Steuerung könnte einen optimalen Verkehrs- und Logistikmix fördern, der ökologische und ökonomische Anforderungen vereint und durch optimierte Transport- und Mobilitätsstrukturen die Wettbewerbsfähigkeit stärkt. Eine Koordination aus dem Kanzleramt heraus wäre somit der Schlüssel, um Mobilität und Logistik zukunftssicher und nachhaltig zu gestalten.



Foto: © AdobeStock_799415097

REGNOSE

2030:

Rückblick auf die Agenda Logistik und Mobilität 2025

Die Zukunft von Logistik und Mobilität in Deutschland hängt maßgeblich davon ab, ob heute die richtigen politischen und wirtschaftlichen Weichenstellungen vorgenommen werden. Aus dem Jahr 2030 blicken wir zurück auf die verkehrspolitische Agenda des Jahres 2025: Hat Deutschland die richtigen Weichen für eine starke, nachhaltige Logistik gestellt – oder Chancen verpasst?

Die Zusammenfassung in Form einer Regnose, also das Gegenteil einer Prognose, hilft dabei Zukunftsdenken mit konkreten Handlungen zu verbinden, um ein bestimmtes Szenario zu erreichen – oder zu vermeiden. Sie zeigt, was möglich war in einem optimistischen Szenario mit globaler Wettbewerbsfähigkeit, einem realistischen mit gemischtem Fortschritt oder einem pessimistisches, in dem Stillstand zum Rückschritt wurde. Jeder kann jedes der vorgenannten Themen mit Hilfe der Regnose vertiefen, ergänzen und bewerten. Die folgenden Szenarien dienen somit als Beispiel.

3.1. Optimistisches Szenario: Deutschland ist Vorreiter in nachhaltiger wettbewerbsfähiger Logistik und Mobilität

In Deutschland wurde die Logistik- und Mobilitätsinfrastruktur konsequent modernisiert und nachhaltig ausgebaut. Bürokratische Prozesse wurden durch digitale Lösungen erheblich gestrafft, Genehmigungsverfahren beschleunigt und Investitionen gezielt gesteuert. Der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt wurden durch umfassende Reformen und infrastrukturelle Maßnahmen gestärkt. Der Anteil umweltfreundlicher Transportmittel ist signifikant gestiegen. Autonome Fahrzeuge und intelligente Verkehrssysteme haben den Straßenverkehr effizienter und sicherer gemacht, während innovative Stadtlogistik-Konzepte wie Nachtlieferungen und verdichtete Gewerbeflächen die Belastung urbaner Gebiete spürbar reduziert haben.

Die Logistik- und Mobilitätssysteme sind nicht nur agiler und resilienter geworden, sondern tragen auch zur inneren und äußeren Sicherheit bei. Durch die höhere Lagerquote wurden neue, auch unterirdische Logistikimmobilien in Betrieb genommen. Logistikstandorte, wie Gewerbegebiete, Häfen und Flughäfen wurden zu Sicherheits- und Freihandelszonen mit kompakterer Struktur entwickelt. In ihnen gewährleisteten autonome und automatisierte Transportsysteme reibungslose Personen- und Warenverkehre zwischen Unternehmen. Agile ordnungspolitische Maßnahmen fördern gezielt Wirtschaftswachstum im gesellschaftlich und klimapolitisch sensiblen Kontext. Deutschland hat es geschafft neue Unternehmen für den Standort zu gewinnen und energieautarke Logistikstandorte als Herzkammer für nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu etablieren.

3.2. Realistisches Szenario: Fortschritte mit Hürden

Fortschritte wurden erzielt, jedoch langsamer als erhofft. Einige bürokratische Hürden konnten abgebaut und Genehmigungsverfahren leicht verkürzt werden, doch Investitionen in Infrastrukturprojekte verzögern sich weiterhin. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Binnenschiff kommt voran, bleibt aber hinter den Erwartungen zurück, da der notwendige Ausbau nicht schnell genug umgesetzt wurde. Automatisierung und Digitalisierung haben die Effizienz in der Logistik gesteigert, doch der Fachkräftemangel bremst die Entwicklung aus. Durch bessere Nutzung von Gewerbeflächen und neue Konzepte für Logistikzentren und -verkehre konnte die Verkehrsbelastung etwas reduziert werden. Dennoch steht Deutschland im globalen Wettbewerb unter Druck, da andere Länder ihre Logistik- und Mobilitätsstrukturen schneller modernisieren.

Innerhalb der Unternehmen und Institutionen bleibt das Engpassmanagement der wichtigste Treiber für die Organisationsentwicklung, da viele Störungen in Lieferketten und Projekten nur mit kurzfristigen Maßnahmen überbrückt werden. Gleichzeitig wächst das Bewusstsein für gemeinsame Verantwortung – Politik, Gesellschaft und Wirtschaft rücken näher zusammen. Prozessdenken ersetzt zunehmend isolierte Optimierungsansätze, doch strukturelle Reformen bleiben notwendig, um langfristige Stabilität und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

3.3. Pessimistisches Szenario: Stillstand als Rückschritt

Die notwendigen Reformen wurden nicht oder nur halbherzig umgesetzt. Bürokratische Hürden und ineffiziente Genehmigungsprozesse hemmen weiterhin den Ausbau von Infrastruktur und Innovationen. Die Schiene bleibt überlastet, die Binnenschifffahrt leidet unter mangelnden Investitionen, und der Straßenverkehr wird zunehmend durch Staus und Engpässe blockiert. Der Fachkräftemangel hat sich durch den demografischen Wandel weiter verschärft, während die Digitalisierung in der Logistik ins Stocken geraten ist. Unternehmen wandern ab, da andere Länder attraktivere Rahmenbedingungen bieten. Deutschland verliert seine führende Rolle als Logistikstandort, und sowohl wirtschaftliche als auch ökologische Ziele bleiben unerfüllt, was die Wettbewerbsfähigkeit des Landes langfristig schwächt.

Weltweit herrscht ein lähmender Protektionismus. Von der einstigen Globalisierung und den zahlreichen Freihandelsabkommen ist nicht mehr viel übriggeblieben. Wirtschaftsräume grenzen sich zunehmend voneinander ab. Zollschranken behindern Handelsströme. Wartezeiten bestimmen noch mehr als zuvor das Wirtschaftsleben. Grenzkontrollen, reduzierte Transportkapazitäten und stockende Prozesse an den Rampen erschweren den Handel. Transportnetzwerke werden in der Folge ausgedünnt, die Vernetzungsqualität der Häfen und Flughäfen sinkt und Logistikdienstleister erfahren eine Insolvenzwelle nach der anderen.

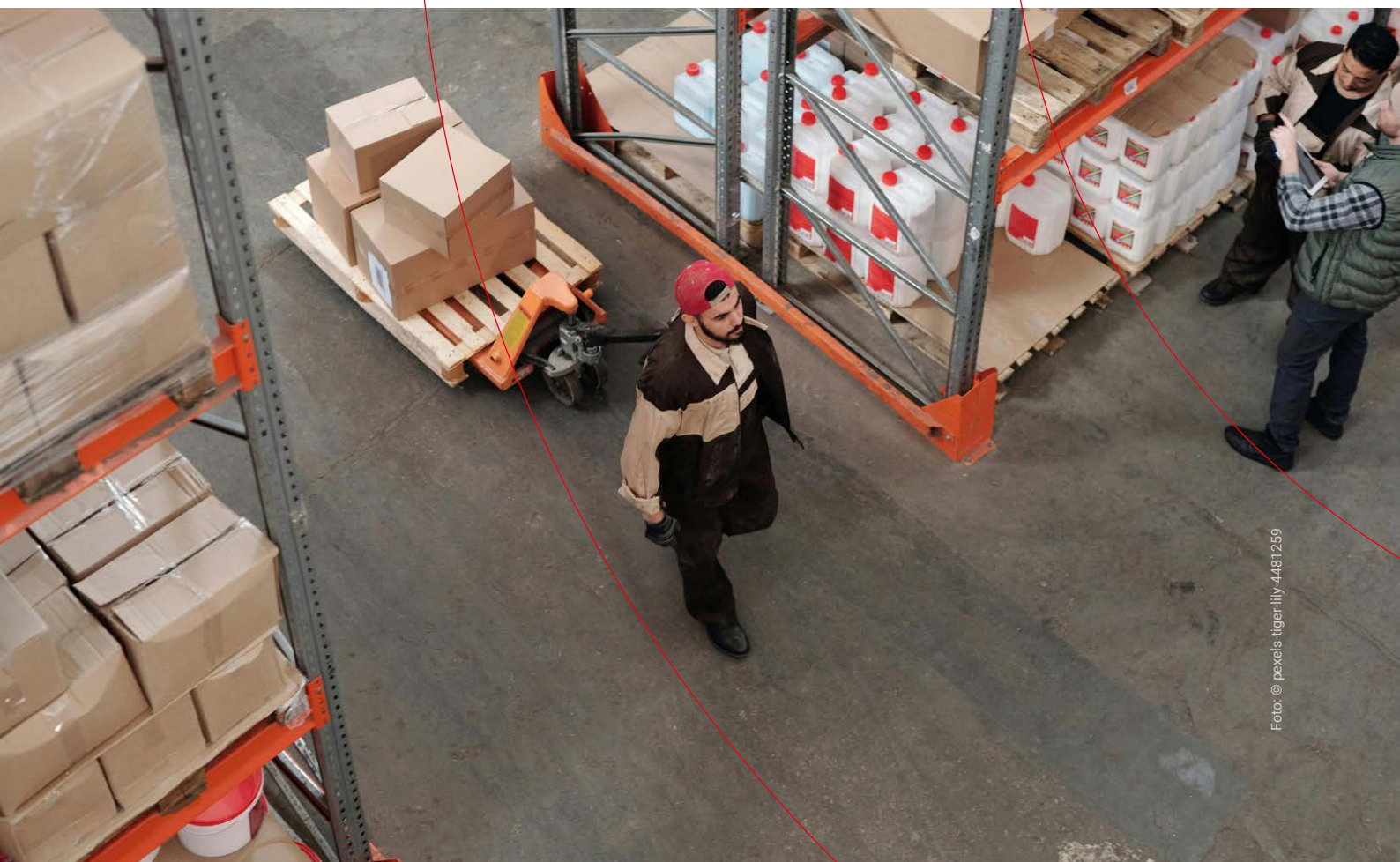
3.4. Fazit & Ausblick: Vom Szenario zur Strategie

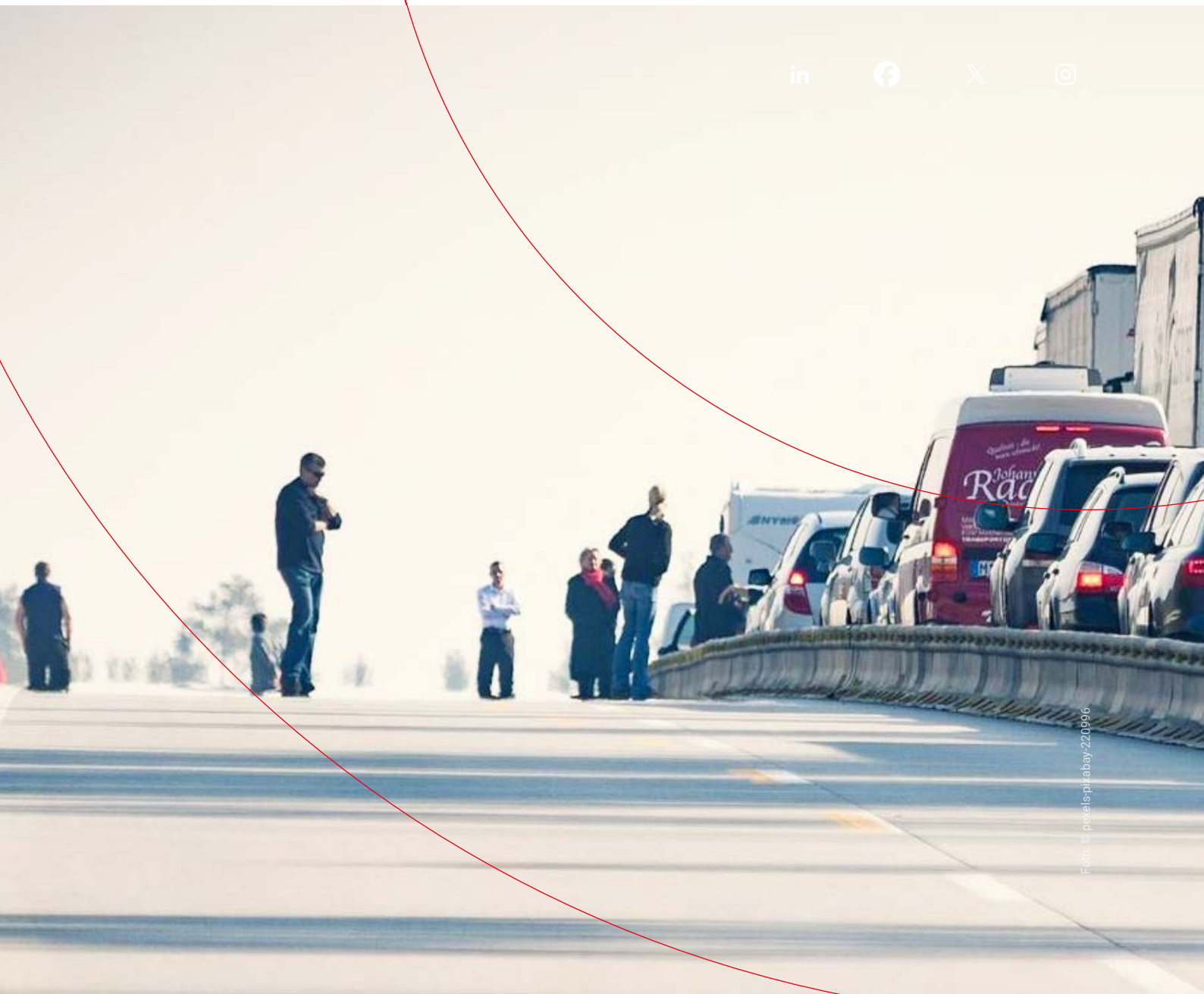
Die verkehrspolitische Agenda des Mittelstands versteht sich als dynamisches, kontinuierlich wachsendes Dokument, das die Vielfalt an Perspektiven und Expertisen bündelt. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern dient als flexibles Instrument, um die Zukunft der Logistik aktiv zu gestalten, anstatt sie nur vorherzusagen. Dabei ist es aus Sicht der Autoren entscheidend, zunächst die Komplexität der Themen und Wirkungszusammenhänge zu erkennen und zu benennen, bevor gezielte Maßnahmen zur Vereinfachung und Verbesserung entwickelt werden können.

Ein tiefgehendes Verständnis für die Strukturen und Prozesse in Logistik und Mobilität ist die Voraussetzung, um nachhaltige und zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten. Gerade die Vielfalt der Perspektiven im Mittelstand – geprägt von interdisziplinärer Expertise und thematischen Schnittmengen – ermöglicht es, fundierte Impulse, Positionspapiere und Strategien zu entwickeln. Diese werden in Sitzungen der Kommissionen, Workshops und weiteren Formaten kontinuierlich weitergedacht und geschärft, um praxistaugliche Weichenstellungen für die kommenden Jahre zu definieren.

Die vorherige Zusammenfassung in Form einer Regnose wirft dabei einen beispielhaften Blick aus der Zukunft des Jahres 2030 zurück und zeigt, welche Weichenstellungen entscheidend sein können, um die Herausforderungen der Branche erfolgreich zu meistern. Doch dieser Prozess lebt vom aktiven Engagement aller Beteiligten.

Lassen Sie uns in diesem Sinne gemeinsam die Zukunft der Logistik gestalten – mit klugen Ideen, mutigen Entscheidungen und nachhaltigen Konzepten! Bringen Sie Ihre Perspektive ein und werden Sie Teil eines Netzwerks, das Mobilität und Logistik aktiv voranbringt!





Kontakt

Der Mittelstand. BVMW e.V.
Bereich Volkswirtschaft

Potsdamer Straße 7, 10785 Berlin
Telefon: +49 30 533206-0
Telefax: +49 30 533206-50
E-Mail: volkswirtschaft@bvmw.de

Der Mittelstand. BVMW e.V. ist ein freiwillig organisierter Unternehmerverband und vertritt rund 30.000 Mitglieder. Die mehr als 300 Repräsentanten des Verbandes organisieren mehr als 2.000 Veranstaltungen pro Jahr.

© BVMW 2025. Alle Rechte vorbehalten.
Transparenzregisternummer: 082217218282-59
Der Mittelstand. BVMW e.V. ist unter der Registernummer R001657 eingetragen im Lobbyregister für die Interessensvertretung gegenüber dem Bundestag und der Bundesregierung.