

**Rede Dr. Jörg Mosolf**  
**Vorsitzender des Vorstands MOSOLF SE & Co. KG und**  
**DVF-Präsidiumsmitglied**

Dialogforum im Rahmen der Messe TransportLogistic 2023  
10. Mai 2023

Die weltweiten Lieferketten sind aus dem Takt geraten. Frachtraum ist knapp, Fachkräfte fehlen und Energiekosten steigen. Gleichzeitig sind internationale und nationale Klimaschutzvorgaben zu erfüllen. Einige Unternehmen wollen vorzeitig CO2-frei sein. Wie reagieren die Logistikunternehmen auf diese neuen Herausforderungen? Welche Kräfte zerran an den einzelnen Ecken des Nachhaltigkeitsdreiecks? Welche Zwischenziele setzen sich die Unternehmen? Gemeinsam weiter: Welche Rolle spielen Vernetzung und Intermodalität?

**Weltwirtschaft eintakten, Klimaziele erfüllen: Wie liefert die Logistik?**

**Begrüßung und Einführung**

Meine Damen und Herren,

ich freue mich ganz besonders, dass ich Sie heute hier auf dem Forum des DVF auf der Leitmesse transport logistic **live** und **vor Ort** begrüßen darf.

Corona hat uns gelehrt, dass Netzwerken keine Selbstverständlichkeit ist. Das DVF hat seine beiden Diskussionsforen im Mai 2021 mit großem Erfolg hybrid in Berlin und auf der digitalen Plattform der Messe durchgeführt. Aber die Messe und Sie, die Fachbesucher, Sie haben uns dabei gefehlt. Darum ist es gut, uns auf dieser Messe wieder persönlich zu treffen und die anhaltende Aufbruchstimmung der Branche zu spüren.

Meine Damen und Herren,

die drei vergangenen Jahre haben die Lieferketten und die Logistikbranche an ihre Belastungsgrenzen geführt. Sie waren geprägt von Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg, Laderaumknappheit bei Schifffahrt und Luftfracht, Hafenschließungen in Fernost, bröckelnder Infrastruktur, Verwerfungen in den Lieferketten, förmlich explodierenden Energiepreise und einer extremen Inflation.

Jedes Ereignis für sich treibt uns Logistikern die Schweißperlen auf die Stirne, weil mit ihm Unberechenbarkeit einhergeht mit extremer Volatilität sowohl der Lieferketten, als auch der Produktivität.

Einige Schlaglichter:

- Im Seeverkehr gingen die Containerraten je 40 Fuß-Container gingen 2021 / 2022 mit über 10.000 Dollar durch die Decke.
- Gleichzeitig sanken die Pünktlichkeitsquoten teilweise auf unter 30 Prozent.
- Der Dieselpreis stieg im vergangenen Jahr zwischenzeitlich auf über 2,15 Euro.
- Die Strompreise stiegen am Spotmarkt von 2020 bis 2022 fast um das 8fache.

Die Logistikunternehmen haben gezeigt, dass sie diese Situationen meistern. Das ist selbstverständlich, denn das ist ihr Job als Dienstleister. Und sie haben diesen Job so gut gemacht, dass Deutschland nach dem Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank zwar nicht mehr Logistikweltmeister ist, aber weiter in einer Spitzenposition bleibt. Ein Rating von 4,1 sichert den gemeinsamen dritten Platz mit Dänemark, den Niederlanden und der Schweiz.

Aber die globalen Konflikte breiten sich aus, das geopolitische Umfeld wird instabiler. Es kriselt zwischen Taiwan und China, das Finanz- und Handelsdrehkreuz Hong Kong ist schwer angeschlagen, Singapur und Indien richten sich neu aus und bedienen die Nachfrage der internationalen Märkte. Deutschland arbeitet an seiner China-Strategie. Die „No-Go-Areas“ für den Handel und die Transporteure nehmen zu, globale Warenströme werden umgelenkt.

Das ist eine der Fragestellungen für unser heutiges Forum: Was bedeutet das für die Logistik? Werden die Lieferketten und Handelsbeziehungen künftig volatil? Weicht die internationale Arbeitsteilung dem „Local Sourcing“?

Hinzu kommen jetzt internationale und nationale Klimaschutzvorgaben, die auch die Logistikunternehmen erfüllen müssen.

Der Druck auf die Branche nimmt zu: Die Logistik soll unter den erschwerten, immer noch krisengeprägten Bedingungen liefern – bei Nachhaltigkeit, Zuverlässigkeit und Preis. Das Produkt muss maximal CO<sub>2</sub>-arm sein, ab 2045 vollkommen klimaneutral.

Gleichzeitig steigt der internationale Wettbewerbsdruck unter den Logistikern, nicht zuletzt auch durch die hohe Preissensitivität der Verlager.

Der Inflation Reduction Act der USA fördert gezielt grüne Technologien und zieht Industrieunternehmen in die USA. Das verändert nicht nur die Logistikketten. Die Transportunternehmen der USA haben dadurch Zugriff auf staatlich geförderte grüne Antriebe, Speichertechnologien, Fahrzeuge und Kraftstoffe. Antworten auf europäischer Ebene fehlen.

Bei gleichzeitig steigenden Standortkosten in Deutschland, einer sperrigen und kapitalbindenden Einfuhrumsatzsteuerregelung und einem weiter zunehmenden Fachkräftemangel auf allen Qualifikationsebenen **ergibt sich ein extrem herausforderndes Umfeld für die Logistikbranche.**

Wir werden heute darüber diskutieren, wie sich die Branche unter diesen Rahmenbedingungen strategisch aufstellen muss. Wir werden aber auch darüber sprechen müssen, an welchen Stellen die staatlichen Akteure wie die EU und der Bund die Wogen glätten müssen. Regulierung darf nicht immer nur belasten, sie muss auch Wellenbrecher sein:

1. **Personal**, ist die neue Wachstumsbremse. Es muss jetzt darum gehen, Fachkräfteeinwanderung zu erleichtern, Barrieren abzubauen, die Zugänge zum Arbeitsmarkt auch mit Fremdsprachen sicherzustellen und unbürokratische Qualifizierungsmaßnahmen zu ermöglichen.
2. Die Unternehmen engagieren sich bereits für den **Klimaschutz**, Logistik wird grüner. Der Hochlauf bei den Unternehmen muss vom Staat aktiv begleitet werden. Dies umfasst nicht nur die Förderung der Elektrifizierung, sondern auch den Bürokratieabbau bei Antrags- und Genehmigungsverfahren. Und es geht auch um eine nachvollziehbare und planungssichere Regulierung. Denn die Investitionszyklen für die Logistikflotten liegen je nach Verkehrsträger zwischen 10 und 35 Jahren.
3. Ähnlich ist es bei der **Energieversorgung**. CO<sub>2</sub>-Preise sollten sich transparent und konsistent entwickeln, eine Doppelbelastung wie bei der Maut und den Kraftstoffen muss vermieden werden. Neue Kraftstoffe wie HVO und nachhaltige Treibstoffe für Schiffs- und Luftverkehr brauchen eine Marktzulassung und eine Flankierung für den Hochlauf. Bei der Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge brauchen wir mehr Tempo, auch in anderen EU-Staaten, denn Logistik macht nicht an Grenzen halt. Wichtig ist auch, dass es nicht nur zu

Krisenzeiten, sondern dauerhaft zulässige Instrumente gibt, um den Umgang mit Kostensteigerungen vertraglich fair zu regeln.

4. Das schwierigste Handlungsfeld mit vielen Untiefen ist der **geopolitische Rahmen**. Die Logistikbranche handelt international und unterliegt einem globalen Wettbewerb. Der Krieg in der Ukraine hat gezeigt, dass die Unternehmen Sanktionsmechanismen zügig umsetzen können, wenn sie klar abgegrenzt und international abgestimmt sind. Dies war und ist nicht immer der Fall. Gleichmaßen gilt es extreme Eingriffe wie Handelshemmnisse grundsätzlich mit Augenmaß einzusetzen und dabei die Wettbewerbsneutralität für die Branche sicherzustellen.

Meine Damen und Herren,

wir haben heute in guter DVF-Tradition entscheidende Köpfe aus der Branche zusammengeführt, um über diese strategischen Herausforderungen zu diskutieren.

Ich freue mich, dass wir als Moderator **Matthias Rathmann**, Chefredakteur von trans aktuell und eurotransport.de, gewinnen konnten, der Ihnen jetzt das Podium vorstellen wird.

\*\*\*