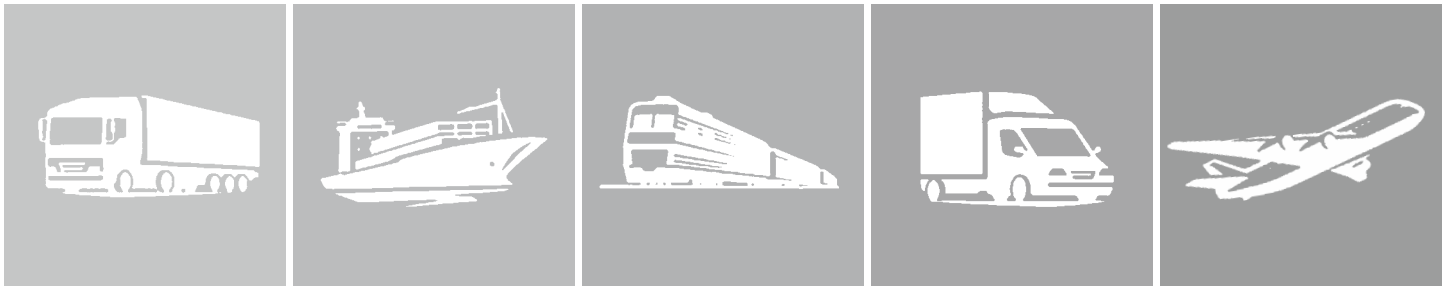


Zwischen Staatskonzernen und Start-Ups:
Wettbewerbsbedingungen privater Logistikunternehmen

# Die Situation der privatwirtschaftlich finanzierten Speditionen in Deutschland

Herausgegeben vom Verein zur Förderung des Wettbewerbs e.V., Köln

1. Auflage, Stand Mai 2019

# Inhaltsverzeichnis


**1. Vorgehensweise und Methodik** 3

**2. Das Bild der Branche** 4

**3. Die Wettbewerbssituation gegenüber (halb)staatlichen Unternehmen** 13

**4. Beteiligungen des Staates an Unternehmen** 18

4.1.2 Stellungnahmen der Monopolkommission zur Deutschen Post 18

4.2 Beteiligungsbericht des Bundes 21

**5. Das Beispiel Deutsche Bahn AG** 22

5.1 DB Cargo Deutschland AG, Geschäftsfeld der DB AG 23

5.2 DB Schenker, Geschäftsfeld der DB AG 25

**6. Das Beispiel Deutsche Post DHL Group** 27

6.1 Mittelzufluss durch Festlegung des Briefportos 28

**7. Schulterblick auf das Marktsegment „Terminaldienste und auf Terminals bezogene logistische Mehrwertleistungen"** 31

**8. Statements der verkehrs-/wettbewerbspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen** 33

**9. Start-ups in der Logistik** 40

9.1 Begriffsdefinition „Start-up" 40

9.2 Start-ups in der Logistik 40

9.3 Entwicklung der Wettbewerbssituation zwischen Start-ups in der Logistik und „klassischen" Speditionen bzw. Logistikdienstleistern 42

9.4 Rechtliche Rahmenbedingungen von Start-ups in der Logistik 46

**10. Weitere Aspekte zum Thema Wettbewerb und Fazit** 49

10.1 Eintritt neuer Akteure 49

10.2 Fazit 50

**11. Thesenkatalog zur Wiederherstellung einer fairen Wettbewerbssituation** 52

**12. Aufgaben und Ziele des Wettbewerbsvereins** 54

12.1 Kontakt 55

**13. Quellen** 56

**14. Disclaimer** 58

**15. Impressum** 59

# 1. Vorgehensweise und Methodik

Zwischen März und April 2019 führte der Wettbewerbsverein eine Umfrage unter seinen Mitgliedern und weiteren assoziierten Unternehmen durch. Dem Wettbewerbsverein gehören namhafte, überwiegend mittelständische, aber auch einige große Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen des Speditions- und Logistikgewerbes an. Alle Mitgliedsunternehmen sind privatwirtschaftlich geprägt.

133 Unternehmen wurden von der Geschäftsführung des Wettbewerbsvereins in einer persönlichen Mail angeschrieben. Diese Mail enthielt eine Verlinkung zur Plattform „Umfrage Online“ (www.umfrageonline.com) mit Sitz in der Schweiz, über die die Umfrage digital durchgeführt wurde. Nach einem sorgfältigen Auswahlprozess fiel die Auswahl auf „Umfrage Online“ nicht zuletzt wegen des überzeugenden Datenschutzkonzeptes. Es erlaubt auch den Administratoren der Umfrage keine Zuordnung der Antworten zu den Absendern. Bis zum Redaktionsschluss dieser Analyse am 2. Mai 2019 nahmen 33 Teilnehmer an der Online-Umfrage teil, hinzu kamen drei Antworten von Unternehmen, die ein ebenfalls per Mail angebotenes PDF-Formular händisch ausfüllten und per Mail an den Wettbewerbsverein schickten. Dem Auswerter der Umfrage waren auch diese Absender nicht bekannt, so dass die Anonymität aller Antworten komplett gewahrt blieb.

Insgesamt 36 Unternehmen antworteten mit einem vollständig ausgefüllten Fragebogen, es ergab sich somit eine Rücklaufquote von 27 Prozent, ein sehr zufriedenstellender Wert.

Die in dieser Umfrage ermittelten Werte wurden weiteren, aufwändig recherchierten und objektiv erhobenne Fakten gegenübergestellt und kommentiert.

Die so entstandene Analyse erhebt ganz bewusst schon aus Gründen der guten Lesbarkeit nicht den Anspruch an eine wissenschaftliche Untersuchung, wurde aber mit der gleichen erforderlichen Sorgfalt und nach fachjournalistischen Grundsätzen erstellt.

Alle externen Quellen sind im Kapitel 10 genannt, sofern nicht bereits im Fließtext separat ausgewiesen. Alle neben der eigenen Umfrage genannten Zahlen, Daten und Fakten und wurden von den Autoren der Analyse vor der Verwendung sorgfältig geprüft. Alle Informationen lassen sich über Internetrecherchen problemlos gegenchecken.

## 2. Das Bild der Branche

Trotz einer spürbaren Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung kann das Transportgewerbe in Deutschland 2019 weiterhin mit einem Wachstum rechnen. Um 2,8 Prozent soll der Güterverkehr 2019, bezogen auf die Transportleistung, zulegen. Das geht aus der Anfang April 2019 vorgelegten neuen Mittelfristprognose vor, die das Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben hat und die gemeinsam von Intraplan Consult und dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erstellt wurde. Ausgewertet hat die Studie unter anderem die Fachzeitschrift „Verkehrsrundschau".

Einen überproportionalen Anteil zum Wachstum soll demnach im laufenden Jahr der Schienengüterverkehr beitragen. Hier wird für 2019 mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung von 3,5 Prozent gerechnet. Die Autoren nennen als Ursache für den hohen Anstieg die Mauterhöhung zum 1. Januar 2019 sowie die Trassenpreissenkung, die beide zu einer Verlagerung von Transporten vom Lkw auf die Bahn führen. Zudem seien bei den Kohletransporten die Rückgänge deutlich geringer.

Aber auch der Straßengüterverkehr soll zulegen. Er müsse allerdings 2019 mit einem kleinen Dämpfer leben, weil sich durch die Erhöhung der Lkw-Maut um gut 5 Cent pro Kilometer sich die Transportnachfrage etwas verringere, „aber nicht gravierend", wie es in der Prognose heißt. Die Anhebung der Gebühr bremse das Wachstum der Verkehrsleistung demnach um 0,3 Prozent ein. 2019 könnten die Lkw-Fuhrunternehmen daher mit einem Plus von „nur" 2,4 Prozent bei der Verkehrsleistung rechnen. Ein spürbarer Rückgang im Vergleich zum Jahr 2018, für das die Experten einen Zuwachs von 3,2 Prozent errechnet haben.

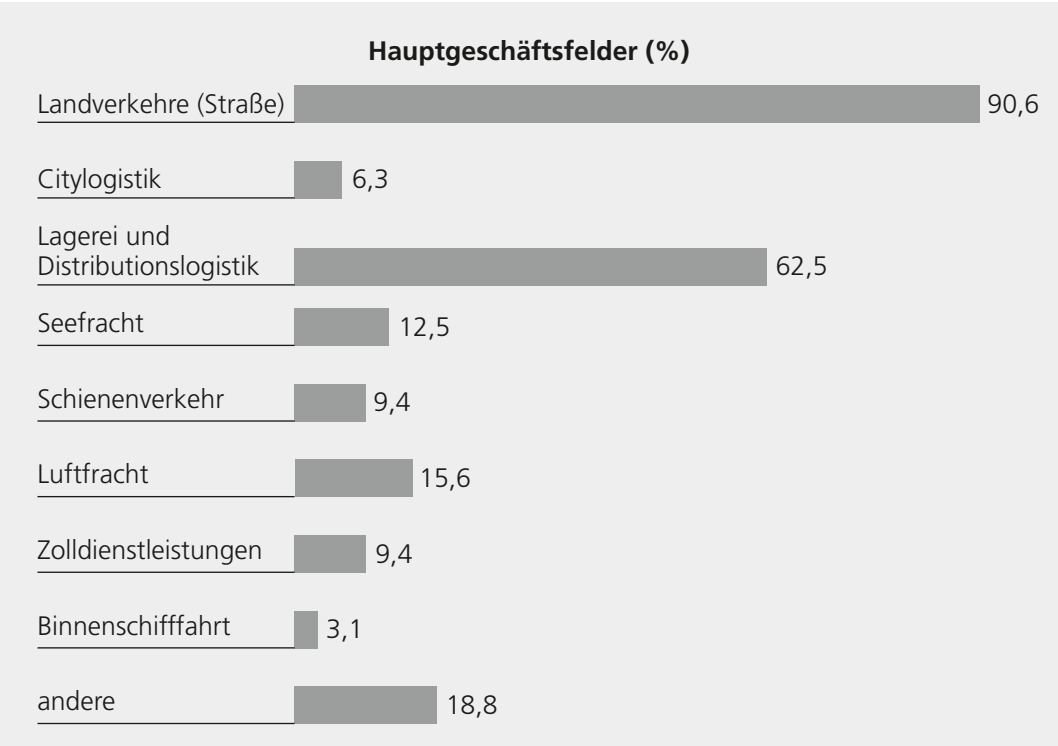
Noch stärker als der Schienengüterverkehr könne jedoch 2019 die Binnenschifffahrt zulegen. Die Verkehrsleistung soll um fast zehn Prozent in die Höhe schnellen. Doch hänge die Zunahme mit dem Vorjahr zusammen, als die Binnenschifffahrt einen der „dramatischsten Einbrüche in ihrer Nachkriegsgeschichte hinnehmen" musste. Aufgrund des lang andauernden Niedrigwassers brach die Verkehrsleistung 2018 um 14,5 Prozent ein. 2019 holt die Binnenschifffahrt also wieder kräftig auf, kann aber den Verlust des Vorjahres nicht wettmachen.

Die Mittelfristprognose wirft auch einen Blick auf die Jahre über 2019 hinaus. Demnach wachse die Güterverkehrsleistung auch 2020 bis 2022, allerdings mit jährlich 2,3 Prozent nicht so stark wie im Jahr 2019. Der Straßengüterverkehr könne jedoch mit 2,6 Prozent Wachstum per anno wieder stärker zulegen, da die Effekte der Mauterhöhung verpufften. Die Schiene werde das Tempo aus dem Jahr 2019 nicht halten und falle mit einer Zunahme von jährlich 2,5 Prozent wieder hinter den Lkw zurück. Noch stärker verringere sich das Wachstum beim Transport von Gütern auf Flüssen und Kanälen: Die Binnenschifffahrt werde sich für die Jahre 2020 bis 2022 mit einen Mini-Plus von 0,2 Prozent begnügen müssen und verliere damit weiter Marktanteile im Modal Split.

Zur Einleitung in diese Analyse stellen wir hier zunächst die befragten Unternehmen und ihre Einschätzungen, in Verbindung mit weiteren Branchenzahlen, näher vor.

> ***Die Güterverkehrsleistung soll auch 2020 bis 2022 wachsen, allerdings mit jährlich 2,3 Prozent nicht so stark wie im Jahr 2019.***
>
> Aus der aktuellen Mittelfristprognose des Bundesverkehrsministeriums

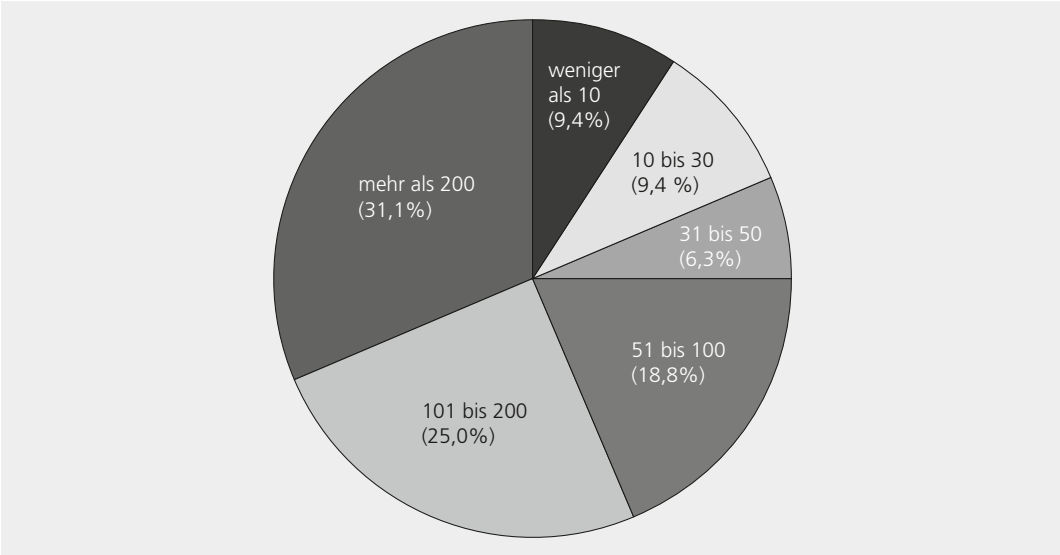
## Was sind Ihre Hauptgeschäftsfelder?




Über 90 Prozent der an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen sind im Landverkehr auf der Straße aktiv. Fast zwei Drittel agieren zudem als Dienstleister für Lagerei und Distributionslogistik. Drittstärkster Bereich ist die Luftfracht mit fast 16 Prozent, knapp gefolgt von der Seefracht mit gut zwölf Prozent. Andere Tätigkeiten wie Schienenverkehre, einschließlich intermodaler Verkehre, Zolldienstleistungen oder die Citylogistik spielen bei diesen Unternehmen nur eine geringe Rolle.

Quelle: Eigene Befragung 2019, Mehrfachnennungen möglich

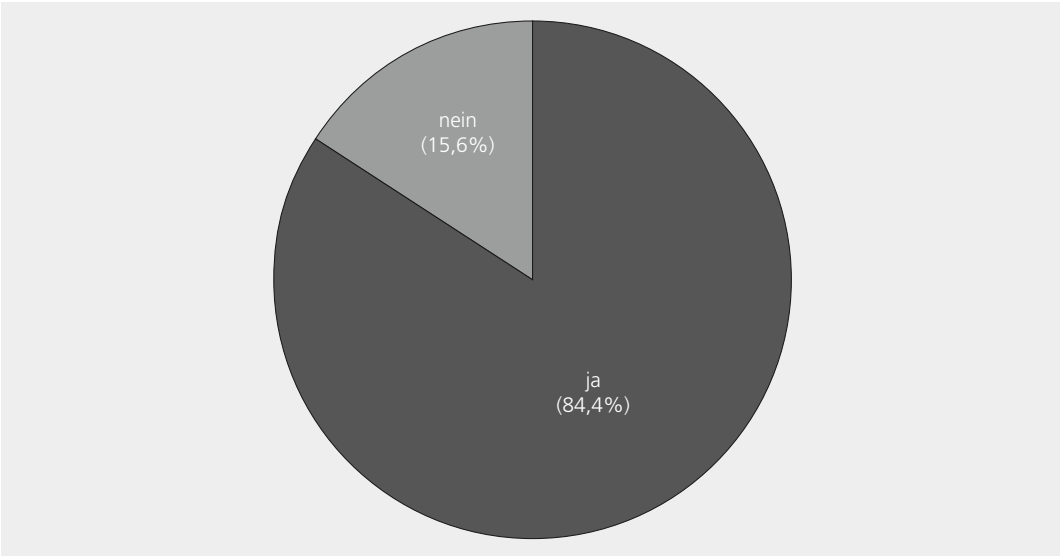
## Wie viele Mitarbeiter hat Ihr Unternehmen insgesamt?




Die befragten Unternehmen repräsentieren den klassischen Mittelstand, zu größten Teilen beschäftigen sie zwischen 101 und 200 Mitarbeiter (25 Prozent) oder mehr (gut 31 Prozent). Der Anteil mit 51 bis 100 Beschäftigten macht knapp 19 Prozent aus, die übrigen Unternehmen sind deutlich kleiner.

Quelle: Eigene Befragung 2019

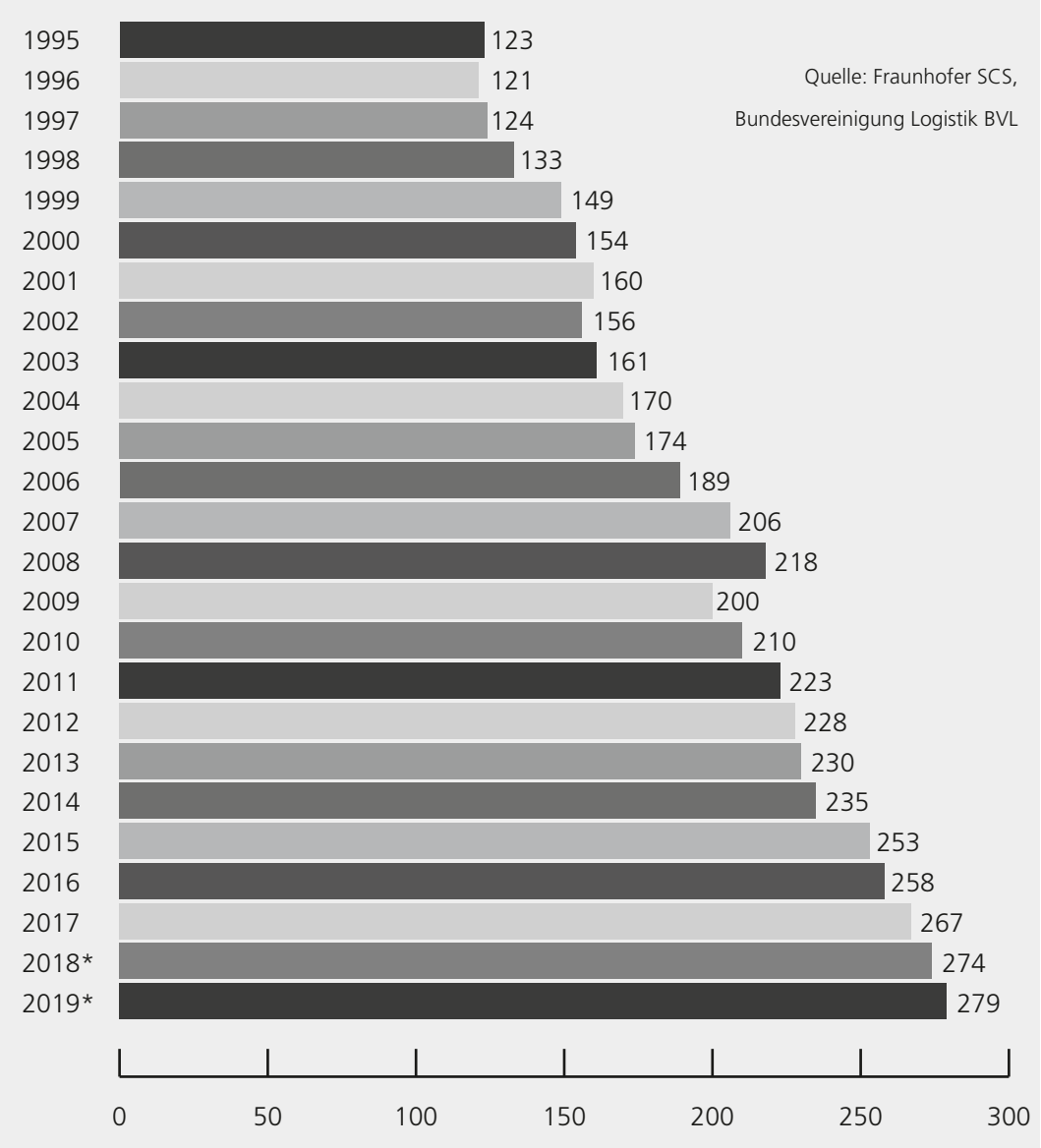
## Haben Sie einen eigenen Lkw-Fuhrpark?




Dass mehr als neun von zehn Betriebe im Straßengüterverkehr aktiv sind, spiegelt sich auch im eigenen Lkw-Fuhrpark wieder: Fast alle befragten Unternehmen (über 84 Prozent) verfügen über eine eigene Lkw-Flotte.

Quelle: Eigene Befragung 2019

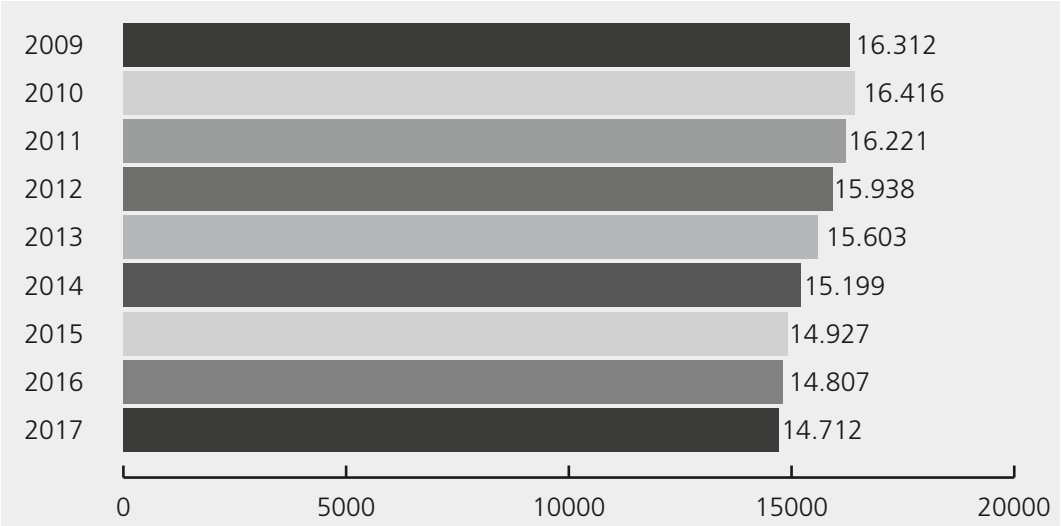
## Umsatz der Logistikbranche in Deutschland von 1995 bis 2019 in Milliarden Euro




Bis auf leichte Einbrüche Mitte der 1990er Jahre und Anfang der 2000er Jahre (Auswirkungen der geplatzten Dotcom-Blase) sowie einem deutlicheren Rückgang 2009 (Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Handelskrise) entwickelte sich der Umsatz der Logistikbranche in Deutschland im Gegensatz zu vielen anderen Wirtschaftszweigen kontinuierlich nach oben. 2019 könnte sie ein Allzeithoch von 279 Milliarden Euro erreichen.

> ***2019 könnte die Logistikbranche ein Allzeithoch von 279 Milliarden Euro erreichen.***

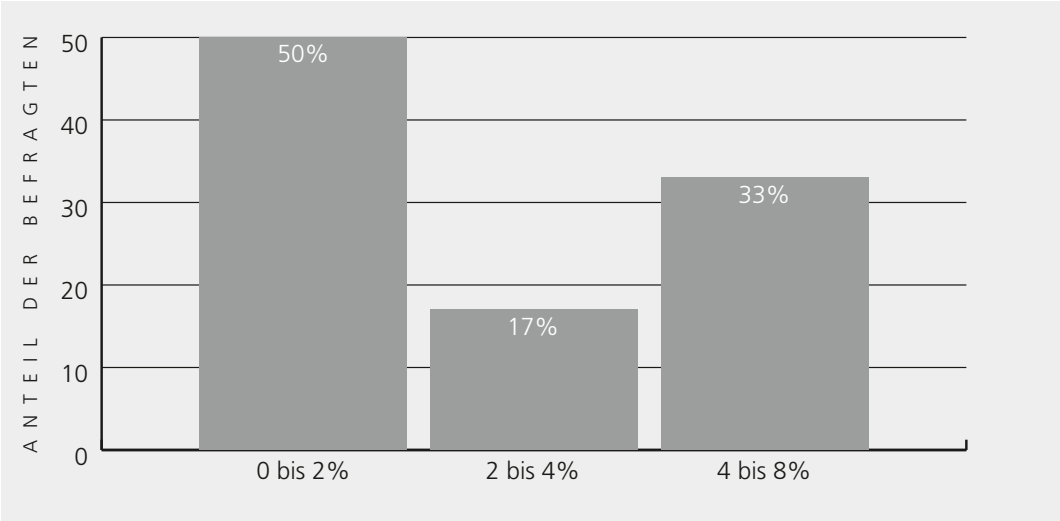
## Anzahl der Speditionen in Deutschland in den Jahren von 2009 bis 2017




Trotz steigender Umsätze und zunehmender Güterverkehrsleistungen sinkt die Anzahl der Speditionen in Deutschland (bis auf eine Ausnahme im Jahr 2010) langsam, aber kontinuierlich, was für einen zunehmenden Konsolidierungsprozess spricht. In Deutschland wird der Markt umsatzmäßig bereits von einigen wenigen Großunternehmen dominiert, die internationale Speditionslandschaft ist dagegen immer noch eher kleinteilig strukturiert (mehr dazu in Kapitel 3). Aber auch international gibt es Bewegung: Der dänische Logistikkonzern DSV hat jüngst (April 2019) den schweizerischen Wettbewerber Panalpina übernommen. Der heutige Vorstandsvorsitzende der Reederei Hapag-Lloyd und ehemalige Speditions- und Logistikmanager bei Danzas, DHL und Damco, Rolf Habben Jansen, geht bei den internationalen Speditionen von einer ähnlichen Entwicklung wie bei den Linienreedereien aus: Nach der jüngsten Konsolidierungswelle vereinen die zehn größten Linienreedereien mittlerweile 83 Prozent der Kapazität auf sich. Eine solche internationale Konsolidierungswelle im Speditionsgeschäft würde sich massiv auch auf die Anzahl der Betriebe in Deutschland auswirken.

Quelle: Statistisches Bundesamt

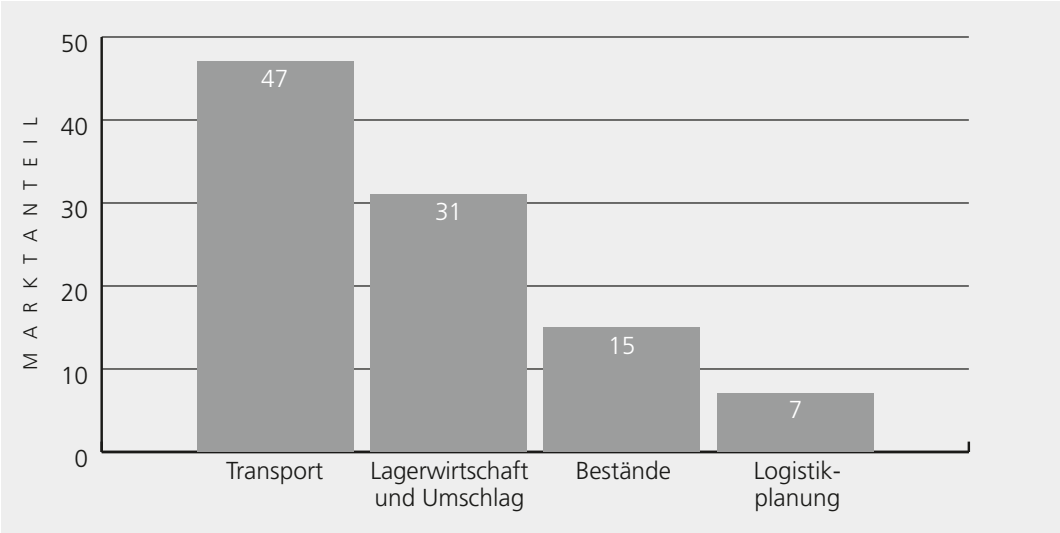
## Umsatzrendite deutscher Logistikunternehmen 2018




Die 2018 erwirtschaftete Umsatzrendite deutscher Logistikunternehmen, unabhängig von ihrer Größe, ist (traditionell) bescheiden. Die Hälfte aller Unternehmen dieser Branche erzielt lediglich maximal zwei Prozent. Zum Vergleich: Der Durchschnittswert im deutschen Mittelstand beträgt nach Angaben der GfK (Financial Services) 7,2 Prozent (2017). Mehr dazu auch in Kapitel 3.

Quelle: SCI Verkehr

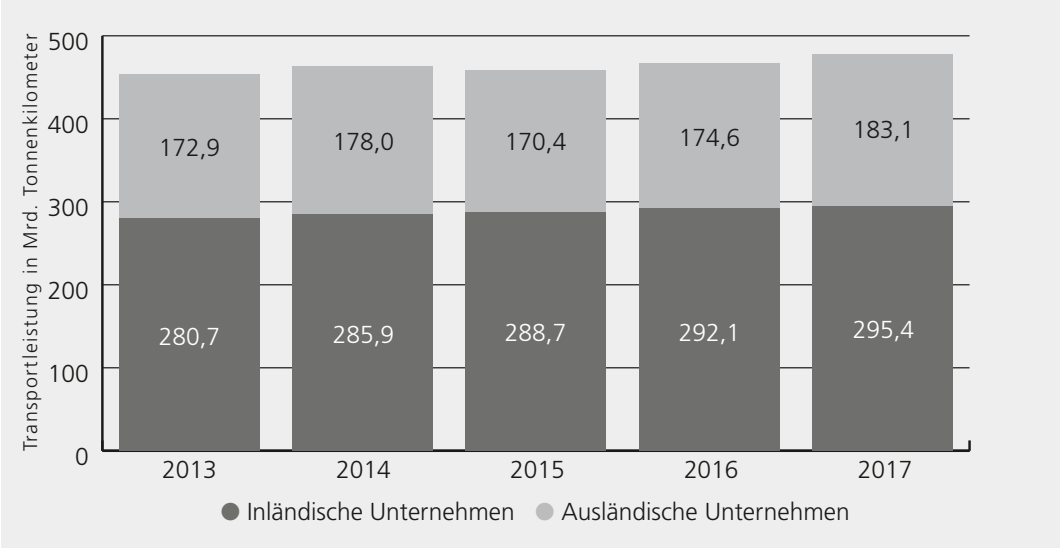
## Marktanteile der einzelnen Leistungsarten im deutschen Logistikmarkt 2017




Reine Transporte (47 Prozent Marktanteil) sowie Lager- und Umschlagdienstleistungen (31 Prozent) dominieren als Leistungsarten den deutschen Logistikmarkt. Diese Struktur zeigt sich auch bei den befragten Unternehmen, die somit durchaus mit ihren Aussagen für die gesamte Branche sprechen.

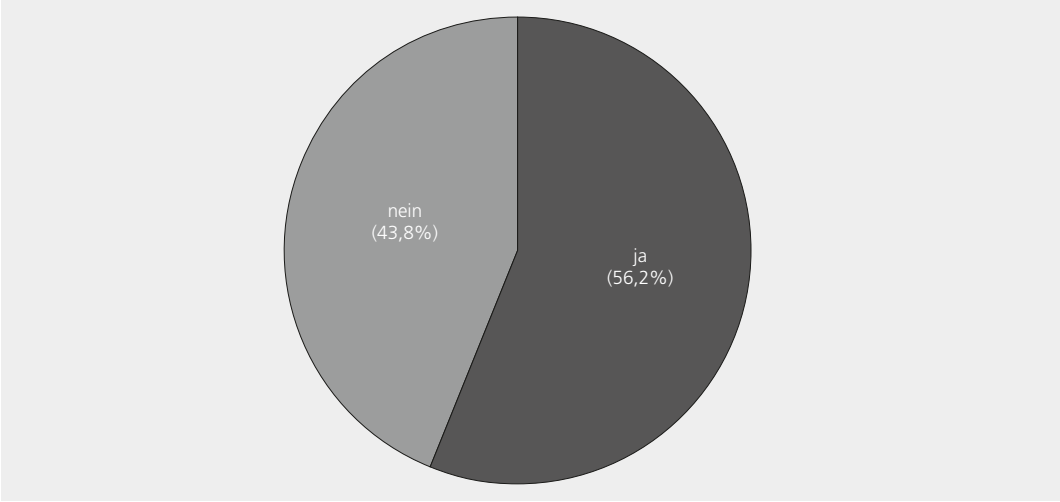
Quelle: Fraunhofer SCS

## Transportleistung im deutschen Straßengüterverkehr in den Jahren 2013 bis 2017 nach Unternehmensherkunft in Milliarden Tonnenkilometern



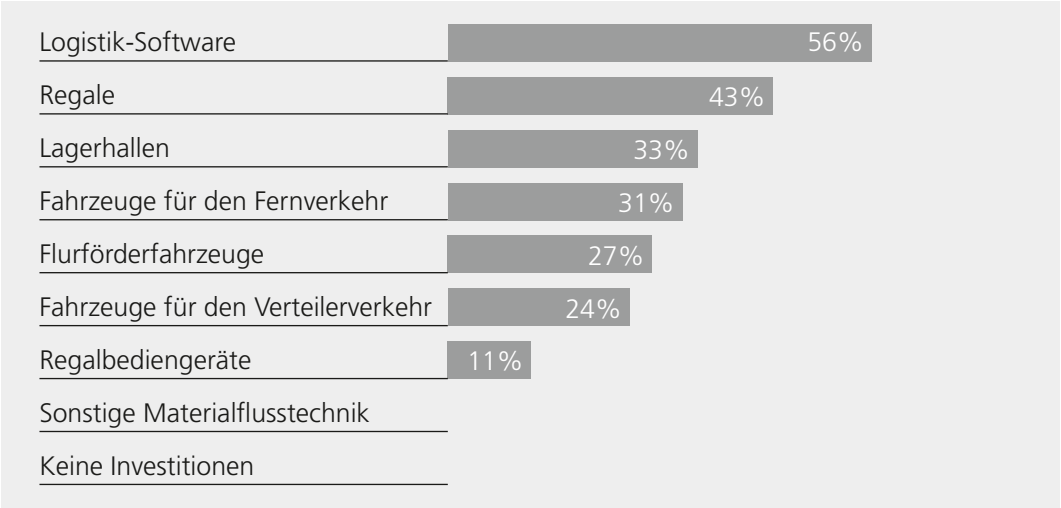

Die Transportleistung ausländischer Unternehmen im deutschen Straßengüterverkehr hat 2017 deutlich und überproportional gegenüber dem Vorjahr, von 174,6 auf 183,1 Milliarden Tonnenkilometer) zugenommen. Diese Entwicklung dürfte zu einem großen Teil auch auf den immer stärker werdenden Fahrermangel zurückzuführen sein, zu dem sich die befragten Unternehmen weiter unten ebenfalls geäußert haben. Quellen: BAG, BGL, KBA

## Planen Sie den Ausbau Ihrer Lager- und/oder Umschlagkapazitäten?




Etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmer blickt optimistisch in die Zukunft und plant einen Ausbau der Lager- und Umschlagskapazitäten. Quelle: Eigene Befragung 2019

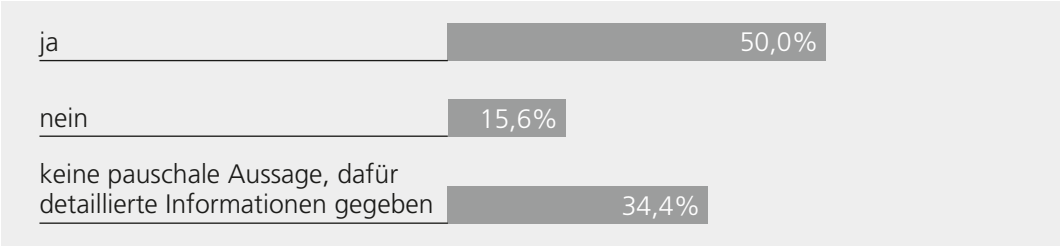
## Geplante Investitionen in der deutschen Logistikbranche nach Assets




Den Trend zur Digitalisierung hat mehr als die Hälfte aller Unternehmen erkannt und wird 2019 vor allem in Logistik-Software investieren, gefolgt von Regalen (43 Prozent) und Lagerhallen (33 Prozent). Nur ein knappes Drittel der Befragten plant Investitionen in Fernverkehrsfahrzeuge.

Quelle: SCI Verkehr, Mehrfachnennungen möglich

## Leiden Sie unter einem Mangel an Fachkräften im gewerblichen Bereich?

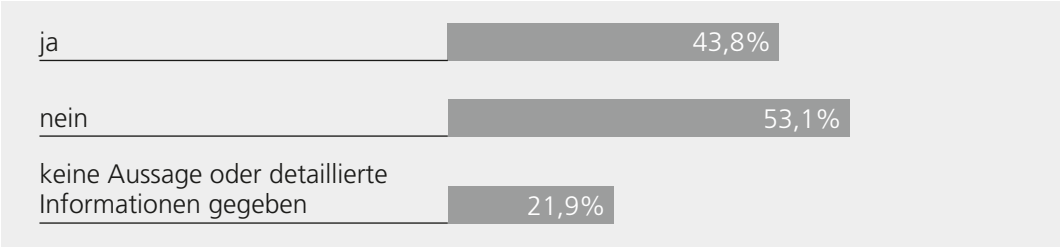



Die aus der Grafik ersichtliche Zahl, dass exakt die Hälfte der befragten Unternehmen im gewerblichen Bereich unter einem Mangel an Fachkräften leidet, ist de facto noch deutlich höher. Mehrere Betriebe machten keine konkrete Angabe bei „ja“ oder „nein“, sondern gaben im Freifeld detailliertere Informationen, wie: „wir haben tausende Bewerber, aber keine qualifizierten Berufskraftfahrer“, „suchen seit einem Jahr, niemand zu finden“, „Azubis haben heute kein Durchhaltevermögen mehr“ oder „leiden einerseits unter klassischem Fahrermangel und andererseits unter verantwortungsvollen Mitarbeitern im Lager“. Beklagt wird auch der Mangel an Fahrern bei Subunternehmen. Alle freien Antworten bestätigen einen Fachkräftemangel im gewerblichen Bereich, so dass in Summe über 80 Prozent der Unternehmen unter qualifizierten gewerblichen Mitarbeitern leiden.

Quelle: Eigene Befragung 2019

> ***Wenn Arbeits- und Entgeltbedingungen, Stichwort Mindestlohn, nicht mehr stimmen, können Sie keine guten Mitarbeiter mehr gewinnen.***
>
> Zitat eines Umfrage-Teilnehmers

## Leiden Sie unter einem Mangel an Fachkräften im kaufmännischen Bereich?




Nicht so extrem wie im gewerblichen Sektor stellt sich die Fachkräftemangel bei den teilnehmenden Betrieben im kaufmännischen Bereich dar. Hier beklagen „nur“ knapp 44 Prozent fehlende Mitarbeiter, dann jedoch gleich mehrfach vor allem mit ganz bestimmten Qualifika-tionen für den Einsatz in der IT oder in der Disposition. Kritisiert wird, dass sich junge Menschen vielfach nur noch für eine Hochschulausbildung interessieren würden, „eine solide Berufsausbildung hat leider keinen Stellenwert mehr“. Aber auch Kritik am Staat wird laut: „Ohne eine funktionierende Marktordnung, die den Wettbewerb auch um Mitarbeiter nicht verzerrt, hat der Mittelstand in unserer Branche keine Zukunft mehr“, oder: „Seit über 20 Jahren können die steigenden Lohnkosten nicht an die Kunden weitergegeben werden. Hierfür ist unser Staat verantwortlich.“ Zwei weitere Kommentare beziehen sich ebenfalls auf die Lohnthematik: „Wenn Arbeits- und Entgeltbedingungen, Stichwort Mindestlohn, nicht mehr stimmen, können Sie keine guten Mitarbeiter mehr gewinnen“ und „Industriebetriebe können höhere Gehälter zahlen als dies in der Logistik möglich ist“.

Ein Unternehmen hat aber auch einen pragmatischen Vorschlag gegen den Fachkräftemangel aufgeführt:

> ***Eine hohe Ausbildungsquote sichert uns weitestgehend den Bedarf.***

Quelle: Eigene Befragung 2019

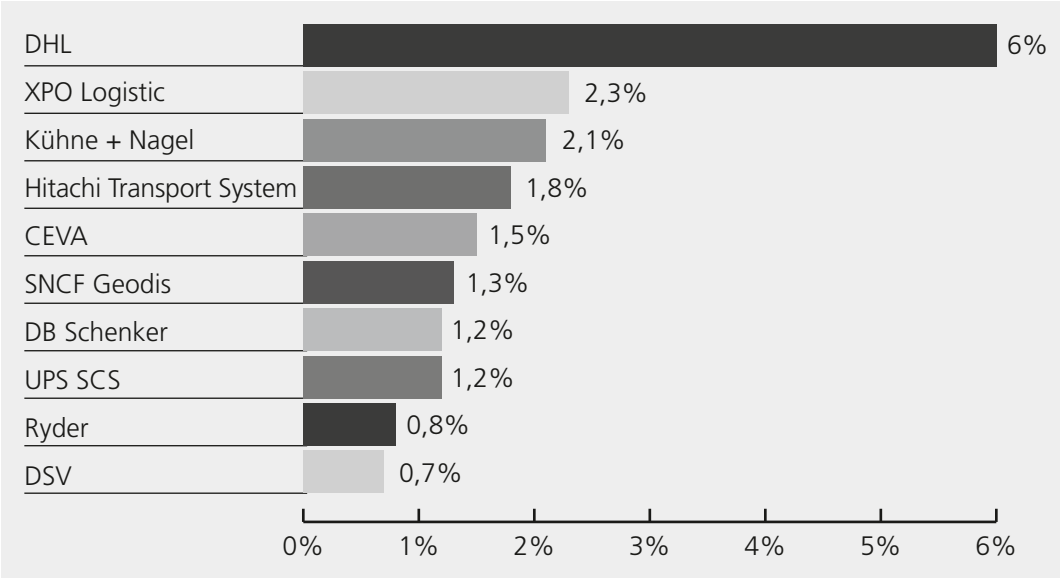
# 3. Die Wettbewerbssituation gegenüber (halb)staatlichen Unternehmen

In seiner Umfrage hat der Wettbewerbsverein seine Mitglieder ganz konkret zu ihrer Wettbewerbssituation gegenüber (halb)staatlichen Unternehmen befragt und auch darum gebeten, die Aussage zu begründen.

Zum Einstieg in die Thematik wurden die aktuelle Verteilung der Marktanteile von Kontraktlogistikern weltweit und die Marktanteile von Logistikunternehmen in Deutschland recherchiert und hier grafisch dargestellt. Das sich daraus ergebende Bild ist eindeutig: Vor allem die (halb) staatlichen Branchenunternehmen dominieren mittlerweile mit oft großem Abstand zu den privatwirtschaftlich finanzierten Mitbewerbern den Markt. Die mehrheitliche Aussage der befragten Unternehmen, dass keine Chancengleichheit mehr zwischen dem privaten Transport- und Logistikgewerbe und den (halb)staatlichen Unternehmen mehr gibt, ist damit absolut nachvollziehbar.

> ***Drei (halb)staatliche Unternehmen gehören zu den Top-10-Kontraktlogistikern weltweit, gemeinsam kommen sie auf einen bemerkenswerten Marktanteil von 8,5 Prozent.***

**Marktanteil der führenden Unternehmen in der Kontraktlogistik am gesamten weltweiten Umsatz im Jahr 2017 in Prozent**

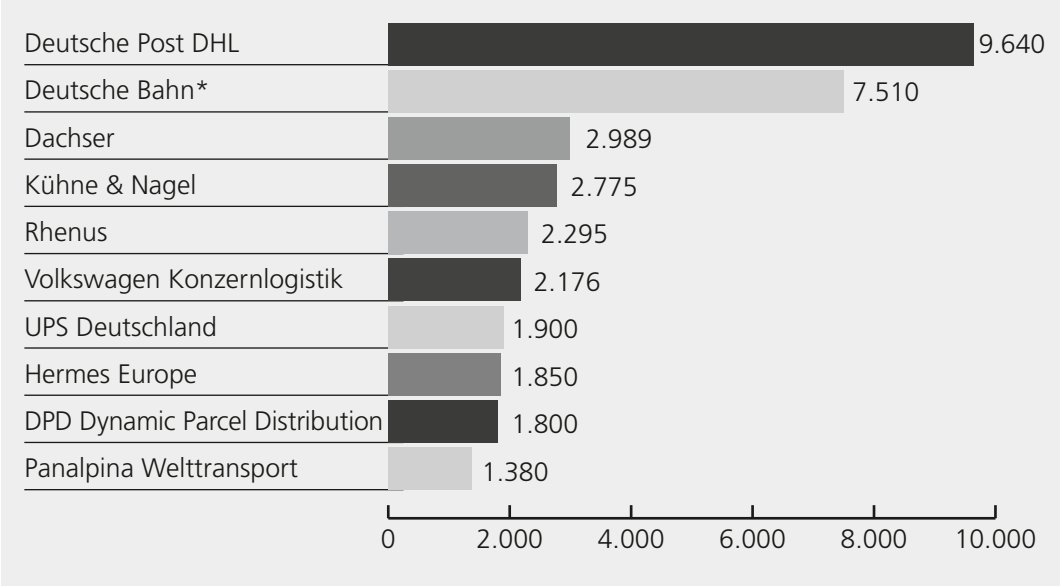



Auch wenn der Fokus dieser Analyse schwerpunktmäßig auf dem deutschen Markt liegt, soll ein Blick auf die weltweite Kontraktlogistik das Kapitel zum Thema Wettbewerb eröffnen.

Natürlich ist der internationale Markt deutlich zersplitterter als in einzelnen Ländern. So mögen die sechs Prozent Marktanteil von DHL als Mitglied der Deutschen Post-Gruppe zunächst gering erscheinen. Umso eindrucksvoller ist dagegen der Abstand zum zweitgrößten Player in der Kontraktlogistik: Das US-amerikanische Unternehmen XPO Logistics kommt auf einen Marktanteil von nur 2,3 Prozent, weitaus weniger als die Hälfte von DHL. Auf dem sechsten Rang folgt SNCF Geodis, ein Tochterunternehmen der zu 100 Prozent staatlichen französischen Bahngesellschaft SNCF, dicht dahinter bereits die ebenfalls komplett staatliche DB-Tochter DB Schenker. Damit gehören drei (halb)staatliche Unternehmen zu den Top-10-Kontraktlogistikern weltweit, gemeinsam kommen sie auf einen bemerkenswerten Marktanteil von 8,5 Prozent. Auffällig ist, dass alle diese drei Unternehmen aus Europa stammen.

Quelle: Transport Intelligence, Statista

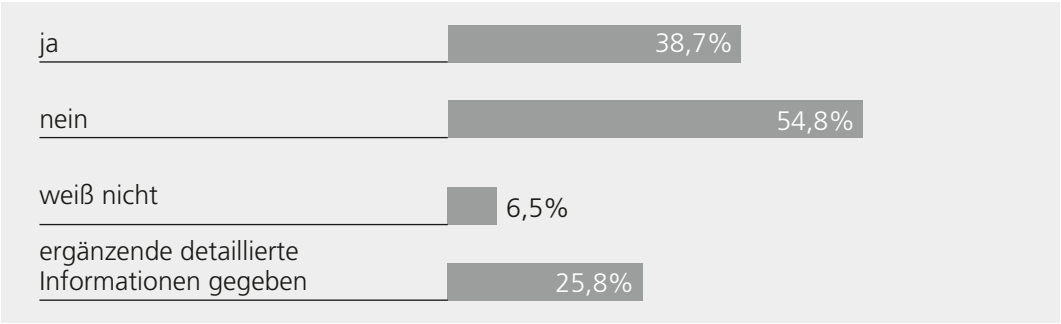
## Top 10 der größten Logistikunternehmen in Deutschland 2017 nach Umsatz in Deutschland in Millionen Euro




Nach einer massiven Übernahmewelle um die Jahrtausendwende haben sich die halbstaatliche Deutsche Post-Gruppe mit DHL und die komplett staatliche ***Deutsche Bahn*** mit ***DB Cargo*** und ***DB Schenker*** mit großem Vorsprung zu Marktführern im deutschen Logistikmarkt entwickelt. Mehr dazu auch in dieser Analyse in den Kapiteln 5 und 6. Mit deutlichem Abstand erst folgen ***Dachser*** und ***Kühne + Nagel***. Durch die Beteiligung des Landes Niedersachsen (über 20 Prozent) am Volkswagen-Konzern ist auch die 100-prozentige Tochter ***Volkswagen-Konzernlogistik*** als halbstaatliches Unternehmen einzustufen. Nach eigenen Angaben disponiert das Unternehmen europaweit täglich 18.000 Lkw und 1500 Eisenbahnwaggons (separate Zahlen für Deutschland wurden nicht ausgewiesen) und verfügt über eine entsprechende Marktmacht.

Quelle: Fraunhofer SCS, eigene Recherchen

## Wie schätzen Sie die Wettbewerbssituation in Ihrem Geschäftsfeld ein: Hat sich die Konkurrenz um Ladung in den vergangenen zwei Jahren verschärft?

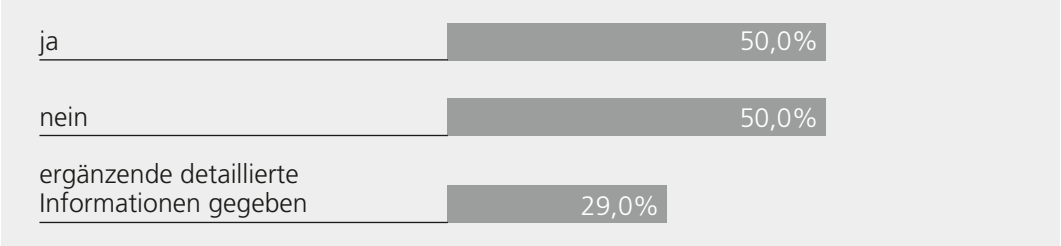



Was die Entwicklung der Wettbewerbssituation angeht, geben sich die befragten Unternehmen mehrheitlich entspannt: Über die Hälfte gibt an, dass sich die Konkurrenz in ihrem jeweiligen Geschäftsfeld um Ladung in den vergangenen Jahren nicht verschärft hat. In den individuellen Kommentaren wird dagegen beispielsweise auf ein Überangebot von Tankcontainern hingewiesen, was auf staatliche chinesische Subventionen für Stahl und den Tankcontainerbau zurückgeführt wird. Ganz konkret beklagen mehrere Befragte das „sehr aggressive" Auftreten von DB Schenker in bestimmten Länderregionen, was sich besonders nach einem kürzlich erfolgten Managementwechsel zeige. DHL agiere in gewissen Marktnischen „präsenter" und „kaufe Marktanteile". Zudem wird beklagt, dass der Lohnanteil an logistischen Leistungen in Deutschland 35 bis 40 Prozent betrage, in Osteuropa liege er dagegen bei maximal zehn Prozent.

Quelle: Eigene Befragung 2019

> ***Was hat der Staat in diesen Branchen für eine hoheitliche Aufgabe? Keine!***
>
> Zitat eines Umfrage-Teilnehmers

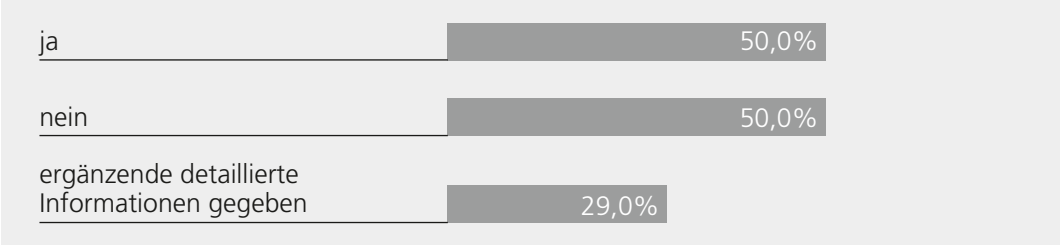
## Befinden Sie sich in Ihrem Hauptgeschäftsfeld in einer unmittelbaren Wettbewerbssituation zu (halb)staatlichen Unternehmen?



Exakt die Hälfte der Befragten stimmt dieser Frage zu. Die Wettbewerbssituation wird beispielsweise mit der rhetorischen Frage „Was hat der Staat in diesen Branchen für eine hoheitliche Aufgabe? Keine!“ beantwortet oder mit „Der Staat mischt mit Steuergeldern mit und vernichtet das mittelständische Speditions- und Transportgewerbe.“ Namentlich wird neben ***DB Schenker*** und ***DHL*** auch die französische staatliche Bahnlogistiktochter Geodis genannt, zudem treten offenbar „kirchlich gestützte“ oder „von Landkreisen gestützte“ Unternehmen als Wettbewerber zu den befragten Unternehmen auf.

Quelle: Eigene Befragung 2019

## Haben Sie den Eindruck, dass (halb)staatliche Unternehmen in Ihrem Branchenumfeld Wettbewerbsvorteile haben?

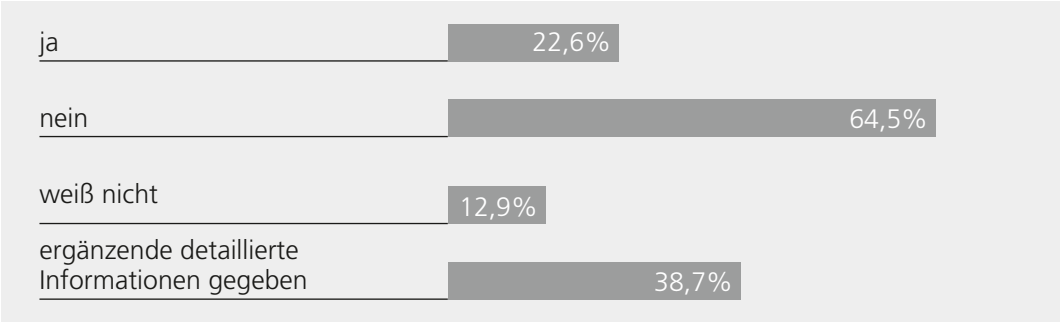



Über die Hälfte der befragten Unternehmen bejaht diese Frage. Knapp 40 Prozent der Teilnehmer haben sich zudem konkret zu ihren Gründen geäußert und führen eine Vielzahl von Punkten auf: So würden sich die (halb)staatlichen Unternehmen bei der Auftragsvergabe gegenseitig bevorzugen, gleichzeitig hätten diese Unternehmen durch das geringere Ausfallrisiko bessere Konditionen bei der Finanzierung. Außerdem gebe es häufiger Angebote deutlich unterhalb der üblichen Marktpreise, besonders vorteilhafte Bedingungen im Einkauf durch die schiere Größe, diverse Möglichkeiten der Quersubventionierung und eine geringe Kontrolle des Geschäftsgebarens durch den Staat. Das DB Cargo-Tochterunternehmen BTT als Dienstleister für integrierte Chemie- und Gefahrgutlogistik verfüge zudem über ein Monopol im Anschlussgleisverkehr direkt bis in die Fabrik. Ebenso wird, ganz aktuell, die Wettbewerbsverzerrung durch die Postentgeltregulierungsverordnung zu Gunsten der Deutschen Post-Gruppe beklagt (darauf wird im Kapitel 6 dieser Analyse noch detaillierter eingegangen).

Quelle: Eigene Befragung 2019

> ***Marktmacht und Kapitalausstattung durch Steuergelder, bis dem Mittelstand die Luft ausgeht.***
>
> Zitat eines Umfrage-Teilnehmers

## Gibt es Ihrer Meinung nach eine Chancengleichheit zwischen privatwirtschaftlich finanzierten Transport- und Logistikunternehmen und (halb)staatlichen Unternehmen, beispielsweise bei der Transportpreisgestaltung oder dem Kauf/der Beteiligung an Unternehmen?




Die Antwort fällt eindeutig aus: Fast zwei Drittel der Befragten sehen keine Chancengleichheit zwischen dem privaten Gewerbe und den (halb)staatlichen Unternehmen. Auch hier ist das Engagement der Teilnehmer an der Umfrage wie bei der vorangegangenen Frage wieder extrem hoch, die Aussage zu begründen: So fällt mehreren Befragten auf, dass bei ***Post/DHL*** und ***DB Schenker*** „wirtschaftliches Denken teilweise nicht im Vordergrund steht", Private müssten die Haftung gerade im Gefahrgutverkehr teuer erkaufen, ***DB Cargo*** ersetze diese Haftung durch Staatshaftung. Die (halb)staatlichen Unternehmen könnten zur Akquisition auf ganz andere finanzielle Ressourcen und damit bessere Konditionen zurückgreifen, damit verschafften sie sich einen unmittelbaren Wettbewerbsvorteil.
Emotional wird es mit Aussagen wie „Marktmacht und Kapitalausstattung durch Steuergelder, bis dem Mittelstand die Luft ausgeht. Gleichzeitig wird die Verkehrspolitik zu Gunsten der staatlichen Unternehmen gesteuert."

Quelle: eigene Befragung 2019

# 4. Beteiligungen des Staates an Unternehmen

Ob Brauereien, Sparkassen, ein Automobilhersteller oder die Bahn: In Deutschland haben Unternehmen im Staatsbesitz oder mit staatlicher Beteiligung Tradition.

Der als „Vater des Wirtschaftswunders" bezeichnete Wirtschaftswissenschaftler und Politiker Ludwig Ehrhard (Wirtschaftsminister von 1949 bis 1963, CDU) betonte stets: „So wenig staatliche Eingriffe, so viel Schutz des Wettbewerbs wie möglich."

Der frühere Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (2009 bis 2017) schrieb in einem Beteiligungsbericht des Bundes (siehe dazu auch weiter unten): „Es entspricht einem wichtigen ordnungspolitischen Grundsatz unserer Sozialen Marktwirtschaft, staatliche Unternehmensbeteiligungen auf ein Minimum zu reduzieren. Entfällt das öffentliche Interesse, ist eine Privatisierung anzustreben, somit geht die Zahl der Beteiligungen zurück."
Diese Ankündigung hat sich bis heute nicht auf die staatlichen Beteiligungen im Transport- und Logistikgewerbe ausgewirkt.

> ***So wenig staatliche Eingriffe, so viel Schutz des Wettbewerbs wie möglich.***
> Ludwig Ehrhard

## 4.1 Arbeit der Monopolkommission

Prof. Achim Wambach, Präsident des ZEW Leibniz-Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung in Mannheim und Vorsitzender der Monopolkommission, sagt: „Der Staat mischt schon kräftig mit. Ich plädiere dafür, dass der Staat die Regeln setzt und die Wirtschaft dann machen lässt." Wambach hält es vor allem für problematisch, wenn der Staat Branchen regulieren muss, also die Leitplanken für den Wettbewerb setzt und gleichzeitig an wichtigen Firmen dieser Branchen beteiligt ist.

Hintergrund: Die Monopolkommission bezeichnet sich selbst als „ständiges, unabhängiges Expertengremium, das die Bundesregierung und die gesetzgebenden Körperschaften auf den Gebieten der Wettbewerbspolitik, des Wettbewerbsrechts und der Regulierung berät."
Die behandelten Themen sind äußerst vielfältig, die Themen Bahn und Post spielen regelmäßig eine wichtige Rolle.

### 4.1.1 Stellungnahmen der Monopolkommission zur Deutschen Bahn

So bemängelte die Monopolkommission beispielsweise 2015, mehr als 20 Jahre nach der Bahnreform, einen immer noch fehlenden Wettbewerb im deutschen Schienenverkehr. In einem Sondergutachten kritisierten die Wettbewerbsexperten, dass die Deutsche Bahn weiterhin den Großteil der Schiene kontrolliere. Netz- und Transportsparte sollten erneut getrennt und das Logistik- und Schienengütergeschäft privatisiert werden, forderte das Gremium.

In dem an die damalige Bundesregierung überreichten Gutachten „Bahn 2015: Wettbewerbspolitik aus der Spur?" hieß es unter anderem, nur mit einer vollständigen Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten des integrierten Konzerns Deutsche Bahn könne sich „wirksamer und unverfälschter Wettbewerb im Eisenbahnsektor entwickeln".

In einem ersten Schritt schlug die Kommission vor, die weltweit tätigen Transport- und Logistikdienstleister der damals noch unter DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail firmierenden Logistiksparte durch Privatisierung auszugliedern.

„Bahn 2017: Wettbewerbspolitische Baustellen" heißt das jüngste Gutachten der Monopolkommission, in dem sie erneut den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs und die Frage, ob ein wirksamer Wettbewerb in den Eisenbahnmärkten besteht, beleuchtet. Leider geht die Monopolkommission hier nicht explizit auf die Situation im Logistikmarkt und die Stellung von DB Schenker ein. Interessant ist jedoch, dass die Monopolkommission Finanzzuschüsse des Bundes, ausgewiesen beispielsweise als Eigenkapitalerhöhungen, in Höhe von 2,4 Milliarden Euro an die DB AG als unerlaubte staatliche Beihilfe anprangert.

> ***„Die Monopolkommission schlug schon 2015 vor, die weltweit tätigen Transport- und Logistikdienstleister der Bahn durch Privatisierung auszugliedern."***

### 4.1.2 Stellungnahmen der Monopolkommission zur Deutschen Post

„Post 2017: Privilegien abbauen, Regulierung effektiv gestalten!" heißt das aktuelle (und bereits zehnte) Sondergutachten der Monopolkommission, das sich mit der Wettbewerbsentwicklung auf den deutschen Postmärkten befasst. Darin stellt sie kaum Fortschritte bei der Wettbewerbsentwicklung auf den nationalen Briefmärkten fest. Diese würden weiterhin von der Deutschen Post AG dominiert, ein funktionsfähiger Wettbewerb habe sich bislang nicht entwickelt.

Auf den nationalen Paketmärkten herrsche zwar Wettbewerb vor, allerdings bestehe eine hohe Unternehmenskonzentration, bei der die Deutsche Post AG ihre führende Marktstellung ausbauen konnte. Auch bei grenzüberschreitenden Postdiensten sei eine hohe Marktkonzentration festzustellen. Bei der Beförderung von grenzüberschreitenden Briefsendungen nach und aus Deutschland verfüge die Deutsche Post AG über eine marktbeherrschende Stellung.

Zudem profitiere nur die Deutsche Post AG von der Mehrwertsteuerbefreiung für Universaldienstleistungen und habe dadurch Kostenvorteile gegenüber ihren Konkurrenten. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sind die Universaldienstleistungen aller Postdienstleister kurzfristig von der Mehrwertsteuer zu befreien, fordert die Monopolkommission.

Außerdem sollte der Bund seine Anteile an der Deutschen Post AG in Höhe von rund 20,9 Prozent (gehalten über die staatliche KfW-Bank) veräußern. Die Anteilseignerschaft verschaffe der Deutschen Post AG Wettbewerbsvorteile, weil sie sich positiv auf ihre Bonität und damit auf ihre Refinanzierungskonditionen auswirke. Zugleich würde der Bund mit einem Anteilsverkauf seinen Interessenkonflikt als Regulierer und Eigentümer auflösen.

Ein weiterer Vorschlag der Monopolkommission besteht darin, die Befugnisse der Bundesnetzagentur zu erweitern. Die sogenannte Post-Entgeltregulierungsverordnung sollte in der Form angepasst werden, dass Preishöhenmissbrauch vermieden wird, indem die Agentur „den ‚angemessenen Gewinnzuschlag' anhand des unternehmerischen Risikos und nicht – wie es die aktuelle Rechtslage vorsieht – anhand der Umsatzrenditen ausländischer Postgesellschaften ermitteln muss."

Die Ergebnisse der Monopolkommission sind in weiten Teilen deckungsgleich mit denen des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik aus dem Januar 2016. Dort hieß es unter anderem, dass die Deutsche Post die Monopolstellung auf dem Briefmarkt zur Überschuss-Erwirtschaftung nutzen soll, um andere Bereiche quersubventionieren zu können.

Auch wenn die Monopolkommission hier ebenfalls nicht die Logistikaktivitäten unter der DHL-Flagge herausstellt, braucht es wenig Fantasie, um genau diese Möglichkeiten der Quersubventionen aus der geschilderten komfortablen Marktsituation im Briefgeschäft abzuleiten.

> ***Die Anteilseignerschaft des Bundes verschafft der Deutschen Post AG nach Ansicht der Monopolkommission Wettbewerbsvorteile, weil sie sich positiv auf ihre Bonität und damit auf ihre Refinanzierungskonditionen auswirkt.***

## 4.2 Beteiligungsbericht des Bundes

Einmal jährlich gibt das Bundesministerium der Finanzen seinen Beteiligungsbericht heraus. Dieser Bericht ist ein Dokument, das einen Überblick über die wirtschaftliche Lage all derjenigen Unternehmen gibt, an denen die berichtende öffentliche Gebietskörperschaft direkt oder indirekt beteiligt ist.

Im Beteiligungsbericht finden sich insbesondere Angaben zu den Zielen, der Erfüllung des öffentlichen Zwecks, Leistungen und Mitarbeiterstand sowie die zeitliche Entwicklung der Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnung der Beteiligungen.

Zum Redaktionsschluss dieser Analyse lag nur der Beteiligungsbericht 2017 vor, der den Stand der Beteiligungen des Bundes zum 31. Dezember 2016 wiedergibt. Inhaltlich dürften sich jedoch gegenüber 2017 und 2018 kaum gravierenden Änderungen, was die Beteiligungen an Deutscher Bahn AG (siehe auch Kapitel 5 in dieser Analyse) und Deutscher Post AG (Kapitel 6), ergeben haben.

Demnach waren der Bund und seine Sondervermögen 2016 an 106 Unternehmen unmittelbar und mit mehr als 25 Prozent an 469 Unternehmen mit einem Nennkapital von über 50.000 Euro mittelbar beteiligt. Die Deutsche Post wird als Beteiligung aus dem Bereich des Bundesministeriums der Finanzen geführt. Die Deutsche Bahn mit allen Tochtergesellschaften einschließlich DB Schenker (100 Prozent) ist dagegen eine Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

**Im Kapitel „Allgemeine Erläuterungen“ des Beteiligungsberichtes 2017 heißt es unter anderem:**

„Nur unter den Voraussetzungen des § 65 Bundeshaushaltsordnung (BHO) kann der Bund seine Aufgaben durch eine Beteiligung an einem privatrechtlich organisierten Unternehmen erfüllen. Diese Voraussetzungen sind

- Es liegt ein wichtiges Bundesinteresse vor.
- Der Zweck lässt sich auf andere Weise nicht besser und wirtschaftlicher erreichen.
- Die Einzahlungsverpflichtung des Bundes ist begrenzt.
- Der Bund erhält einen angemessenen Einfluss, insbesondere im Aufsichtsrat oder in einem sonstigen Überwachungsorgan.

Der Wettbewerbsverein bezweifelt stark, dass insbesondere bei den Logistikaktivitäten von DHL und DB Schenker diese Voraussetzungen allumfänglich gegeben sind.
Wie der Bund so sind auch die Länder vielfältig unternehmerisch über Beteiligungen aktiv und veröffentlichen diese in eigenen Beteiligungsberichten.

Um den Rahmen dieser Analyse nicht zu sprengen, wird an dieser Stelle auf eine tiefergehende Analyse der Länderbeteiligungen verzichtet. Im Kapitel 7 kommen wir jedoch bei einer näheren Betrachtung der Terminaldienste automatisch auf das Thema Länderbeteiligungen zurück. Alle Beteiligungsberichte des Bundes und der Länder sind frei im Internet zugänglich.

# 5. Das Beispiel Deutsche Bahn AG

Die zu 100 Prozent im Staatsbesitz befindliche Deutsche Bahn AG (DB AG) ist über ihre Sparte DB Güterverkehr & Logistik auf dem Markt für logistische Dienstleistungen sehr aktiv. Dabei spielen die Logistiktöchter DB Cargo und DB Schenker als international agierende Anbieter eine wesentliche Rolle.

Vor etwa 20 Jahren noch als reines Schienengüterverkehrsunternehmen tätig, ist die DB AG heute nach massiven Zukäufen und Beteiligungen über ihre Netzwerke im europäischen Schienengüterverkehr, im europäischen Landverkehr sowie in der weltweiten Luft- und Seefracht etabliert. Allein bei den beiden Tochterunternehmen DB Cargo und DB Schenker arbeiten in der Logistik rund 100.00 Mitarbeiter in 130 Ländern.

Seit der Jahrtausendwende hat sich der Konzern vor allem auf internationales Wachstum durch die Integration internationaler Partnergesellschaften und den Ausbau der Logistikaktivitäten konzentriert. Als besonders spektakulär galt 2001 die Übernahme des Transport- und Logistikkonzerns Stinnes für rund 2,5 Milliarden Euro. Im Fokus der Übernahme stand der seinerzeit zu Stinnes gehörende „Logistik-Riese" Schenker mit einem Umsatz von rund 6,1 Milliarden Euro. Schon damals prangerte der Wettbewerbsverein die fragwürdige Mittelbeschaffung für den Kauf an, denn die Deutsche Bahn galt seinerzeit als größter Subventionsempfänger im Verkehrsbereich: Von 1994 bis zum Zeitpunkt der Übernahme betrugen die Leistungen des Bundes nach damaligen Recherchen des Wettbewerbsvereins rund 198 Milliarden Euro.

Die Befürchtungen des Wettbewerbsvereins, dass der Ausbau des Güterverkehrsangebots der Deutschen Bahn zur weiteren Intensivierung eines zumindest teilweise unfairen Wettbewerbs vor allem mit mittelständischen Unternehmen im klassischen Speditionssektor und zu einem starken Konzentrationsprozess führt, hat sich bewahrheitet. Zu den Hintergründen mehr in Kapitel 3 dieser Analyse.

> ***„Der Umsatz von DB Schenker wuchs von 2017 bis 2018 stärker als in allen anderen Geschäftsbereichen der DB AG und ist mittlerweile fast doppelt so groß wie der im zweitstärksten Geschäftsfeld, dem Regionalverkehr."***

## Umsatz der Deutschen Bahn AG 2017 und 2018 nach Geschäftsfeldern in Millionen Euro

Wie sehr die Strategie der DB AG aufgegangen ist, mit einem „Logistikriesen" zu Beginn der 2000er Jahre schlagartig Größe und Marktmacht aufzukaufen, zeigt die Entwicklung von DB Schenker, dem mit Abstand bedeutendsten Geschäftsfeld der DB Cargo. Der Umsatz wuchs von 2017 bis 2018 stärker als in allen anderen Geschäftsbereichen und ist mittlerweile fast doppelt so groß wie der im zweitstärksten Geschäftsfeld, dem Regionalverkehr. Der Umsatz von DB Cargo war dagegen auch weiterhin rückläufig und belief sich 2018 „nur" auf knapp 4,5 Milliarden Euro. Quelle: Geschäftsberichte DB AG

## 5.1 DB Cargo Deutschland AG, Geschäftsfeld der DB AG

DB Cargo fungierte noch bis 2015 als DB Schenker Rail und gilt heute nach eigenen Angaben als führender Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr. So ist beispielsweise DB Cargo Polska eines der größten privaten Schienengüterverkehrsunternehmen in Polen und die zweitgrößte Landesgesellschaft von DB Cargo.

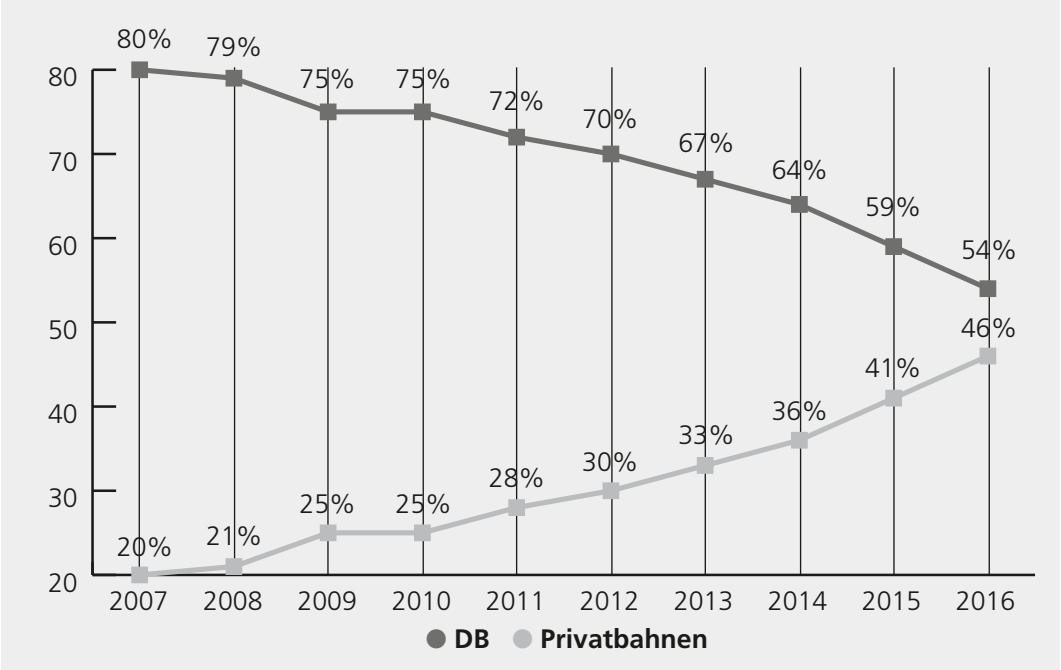
Die Geschäftsaktivitäten in den jeweiligen europäischen Regionen erbringen zahlreiche Tochterunternehmen und Beteiligungen, die je nach Markterfordernis als voll verantwortliche Eisenbahngesellschaften oder reine Produktionsgesellschaften agieren. Darüber hinaus operieren in den nationalen Märkten sowie auch grenzüberschreitend international spezialisierte Vertriebs-, Speditions- oder Logistikgesellschaften.

DB Cargo ist nach eigenen Angaben in 15 europäischen Ländern aktiv. Die Leistungen umfassen dabei nicht nur europaweite Transport- und Logistiklösungen im Ganzzug- und Einzelwagenverkehr, sondern auch die Verkehrsträger See und Lkw sind wesentliche Bestandteile des Geschäftsmodells. Eine der größten Übernahmen jüngerer Zeit (2017) betrifft das Trans-Eurasia-Logistics (TEL) von den vorherigen Anteilseignern Transcontainer und Russian Railways (RZD). Das Unternehmen wird nun als vollständige Tochter der DB AG geführt und firmiert als DB Cargo Eurasia GmbH. Angeboten werden Schienentransporte aus Europa nach Zentralasien, Russland und China.

Die finanzielle Performance von DB Cargo ist allerdings wenig überzeugend: Der Dienstleister verschlechterte sein Ergebnis 2018 um 111 auf minus 190 Millionen Euro. Die Gütermenge auf der Schiene sank gegenüber 2017 um 5,7 Prozent auf 255,5 Millionen Tonnen, die Verkehrsleistung um 4,8 Prozent auf 88,3 Milliarden Tonnenkilometer. Der Umsatz reduzierte sich entsprechend von 4,53 auf 4,46 Milliarden Euro.

> ***Die finanzielle Performance von DB Cargo ist im Gegensatz zu DB Schenker wenig überzeugend.***

## Marktanteile der Privatbahnen und der DB AG am Schienengüterverkehr in Deutschland zwischen 2007 und 2016




Die Marktanteile von DB Cargo am Schienengüterverkehr in Deutschland sinken proportional stärker als der Gesamtumsatz. Das zeigt das Vorgehen des Konzerns, verstärkt Umsätze in anderen Ländern und in neuen Geschäftsfeldern auch durch Übernahmen zu generieren.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesnetzagentur, Deutsche Bahn

## 5.2 DB Schenker, Geschäftsfeld der DB AG

Komplett gegenläufig zu DB Cargo zeigt sich die Performance des Logistikdienstleisters DB Schenker 2018. Er war erneut die Wachstumslokomotive der DB AG und steigerte seinen Umsatz 2018 um 3,8 Prozent auf 17,1 Milliarden Euro sowie das operative Ergebnis um 5,5 Prozent auf 503 Millionen Euro. Besonders gut lief es im Landverkehr, wo Schenker 2018 insgesamt 106,5 Millionen Sendungen abwickelte – ein Plus von sechs Prozent gegenüber 2017. Die Luft- und Seefracht bewegte sich in etwa auf Vorjahresniveau, während die Kontraktlogistik ebenfalls stark zulegte und ihre Logistikflächen um knapp vier Prozent auf 8,3 Millionen Quadratmeter erhöhte.
Die Sparte DB Schenker behauptete – gemessen am Umsatz – ihre Spitzenstellung im Konzern. Beim Ergebnis hatte dagegen DB Netze Fahrweg mit 840 Millionen Euro die Nase vorn.

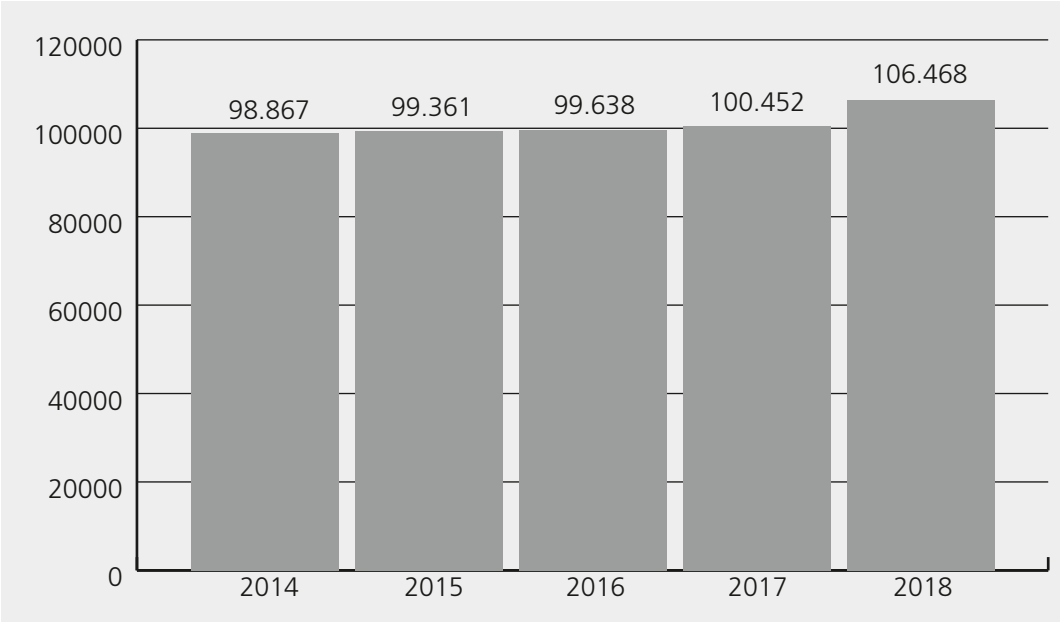
Schenker wurde bereits 1872 in Wien gegründet und 1931 durch die Deutsche Reichsbahn übernommen. 1991 erfolgte der Verkauf an den Stinnes-Konzern, ein gutes Jahrzehnt später gingen Stinnes und Schenker gemeinsam wie schon beschrieben in den Besitz der DB AG über.

Heute verfügt DB Schenker über 2000 Standorte in aller Welt und baut dieses Netzwerk kontinuierlich weiter aus. So hat das Unternehmen beispielsweise Anfang 2016 zunächst 75 Prozent der britischen Redhead Holdings Ltd. übernommen, die Übernahme der restlichen 25 Prozent ist vertraglich nach vier Jahren, also Anfang 2020, vorgesehen. Schenker will damit Lücken im britischen Landverkehrsnetz schließen, im Rahmen der Übernahme erhält der Konzern außerdem Zugang zum nationalen Palettennetzwerk Palletforce mit mehr als 100 Depots in ganz Großbritannien.

Immer wieder kommt es zu Spekulationen, dass die DB AG ihre lukrative Tochter Schenker verkaufen könnte, vor allem vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzsituation des Mutterkonzerns. Immerhin erhöhten sich die Finanzschulden der DB per 31. Dezember 2018 im Vergleich zum Vorjahresende um 926 Millionen auf über 19,5 Milliarden Euro.
Erst Ende März 2019 hatte der Aufsichtsrat der DB AG den Vorstand des Unternehmens beauftragt, verschiedene Optionen u.a. für die anstehenden Investitionen für Züge und Schienen in Höhe von zusätzlichen fünf Milliarden Euro in den kommenden fünf Jahren zu prüfen. Unter Verkehrspolitikern gilt der Verkauf von Schenker als sinnvoll, da die Logistiksparte nicht zum Kerngeschäft der Bahn passe.
Somit würde die mit staatlichen Mitteln – zu Lasten des mittelständischen Speditionsgewerbes – erkaufte Marktmacht nunmehr zugunsten des Schuldenabbaus des DB-Konzerns rekapitalisiert werden.

> ***Unter Verkehrspolitikern gilt der Verkauf von Schenker als sinnvoll, da die Logistiksparte nicht zum Kerngeschäft der Bahn passe.***

## Anzahl der transportierten Sendungen im europäischen Landverkehr durch DB Schenker zwischen 2014 und 2018 (in 1000)




2018 galt DB Schenker als Wachstumslokomotive der DB AG und steigerte Umsatz und operatives Ergebnis deutlich. Dazu hat vor allem auch der europäische Landverkehr beigetragen. Hier wickelte der Logistiker 2018 insgesamt 106,5 Millionen Sendungen ab – ein Plus von sechs Prozent gegenüber 2017.

Quelle: Deutsche Bahn

# 6. Das Beispiel Deutsche Post DHL Group

Seit Beginn der Reformen des Postmarktes 1990 konnte sich die heutige Deutsche Post DHL Group (DPDHL) zu einem der weltweit umsatzstärksten Logistikdienstleister entwickeln. DPDHL ist die gemeinsame Konzernmarke von Deutsche Post und DHL, mit der die Gruppe in der Öffentlichkeit auftritt.

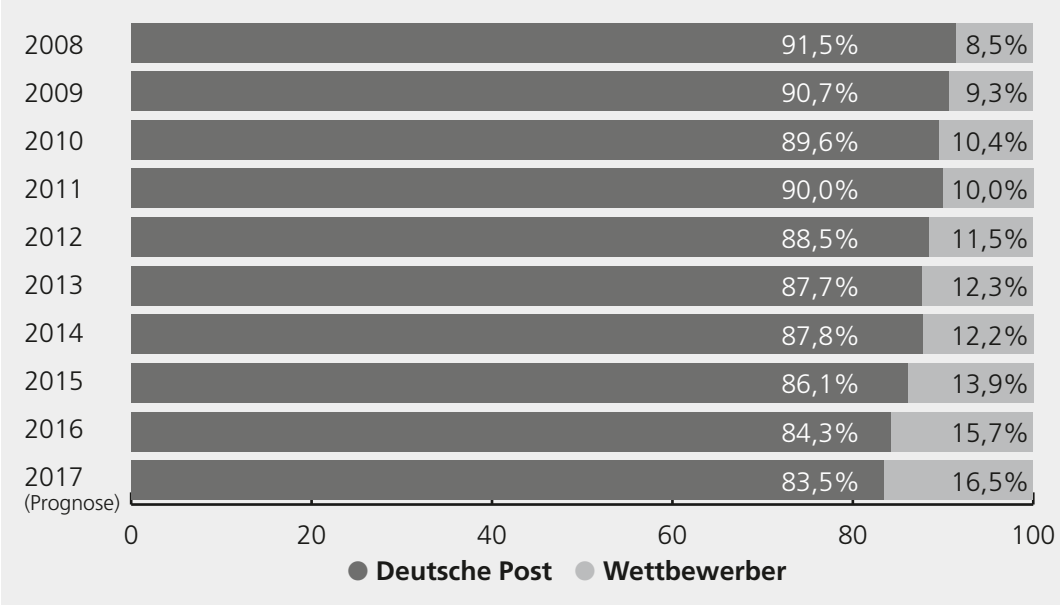
Die Geschäftsbereiche Mail und Express waren in frühen Jahren die wichtigsten Standbeine des Unternehmens. Mit dem Einstieg bei DHL 1998, dem Erwerb von Danzas 1999 und Exel 2005 wurde das Portfolio um das weltweite Luft- und Seefrachtgeschäft sowie um die Kontraktlogistik erweitert. Nach eigenen Angaben bietet das Unternehmen heute das weltweit umfassendste Express-Netzwerk sowie ein breites Speditions- und Supply-Chain-Portfolio. Auch das Standardpaketgeschäft zählt weiterhin zu den wichtigsten Produkten. Beschäftigt werden weltweit rund 470.000 Mitarbeiter an Standorten in über 220 Ländern.

Besonders in Asien hat die Deutsche Post DHL Group in den vergangenen Jahren ihre Position stark ausgebaut, vor allem durch die Eröffnung eines Drehkreuzes in Shanghai. Mittlerweile zählt die Gruppe auch hier zu den führenden Logistikdienstleistern und erwirtschaftet einen bemerkenswerten Anteil ihrer Umsätze im asiatisch-pazifischen Raum. Weitere Unternehmenszukäufe der jüngeren Vergangenheit umfassen beispielsweise UK Mail (Ende 2016) oder den italienischen Hightech-Logistiker MIT Safetrans Carugate.

Auch wenn der Bund heute keine direkten Anteile mehr an der Gruppe besitzt, hält die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) am Unternehmen noch rund 21,0 Prozent. Das Kapital der KfW wird zu vier Fünfteln von der Bundesrepublik Deutschland und zu einem Fünftel von den Bundesländern gehalten.

Die Deutsche Post DHL Group ist weiterhin der einzige postalischer Universaldienstleister in Deutschland und hält beispielsweise am Briefmarkt, bezogen auf den Umsatz, immer noch einen Marktanteil von weit über 80 Prozent (siehe nachfolgende Grafik).

**Marktanteile der Deutsche-Post-Gruppe und deren Wettbewerbern im deutschen Briefmarkt von 2008 bis 2017, bezogen auf den Umsatz**



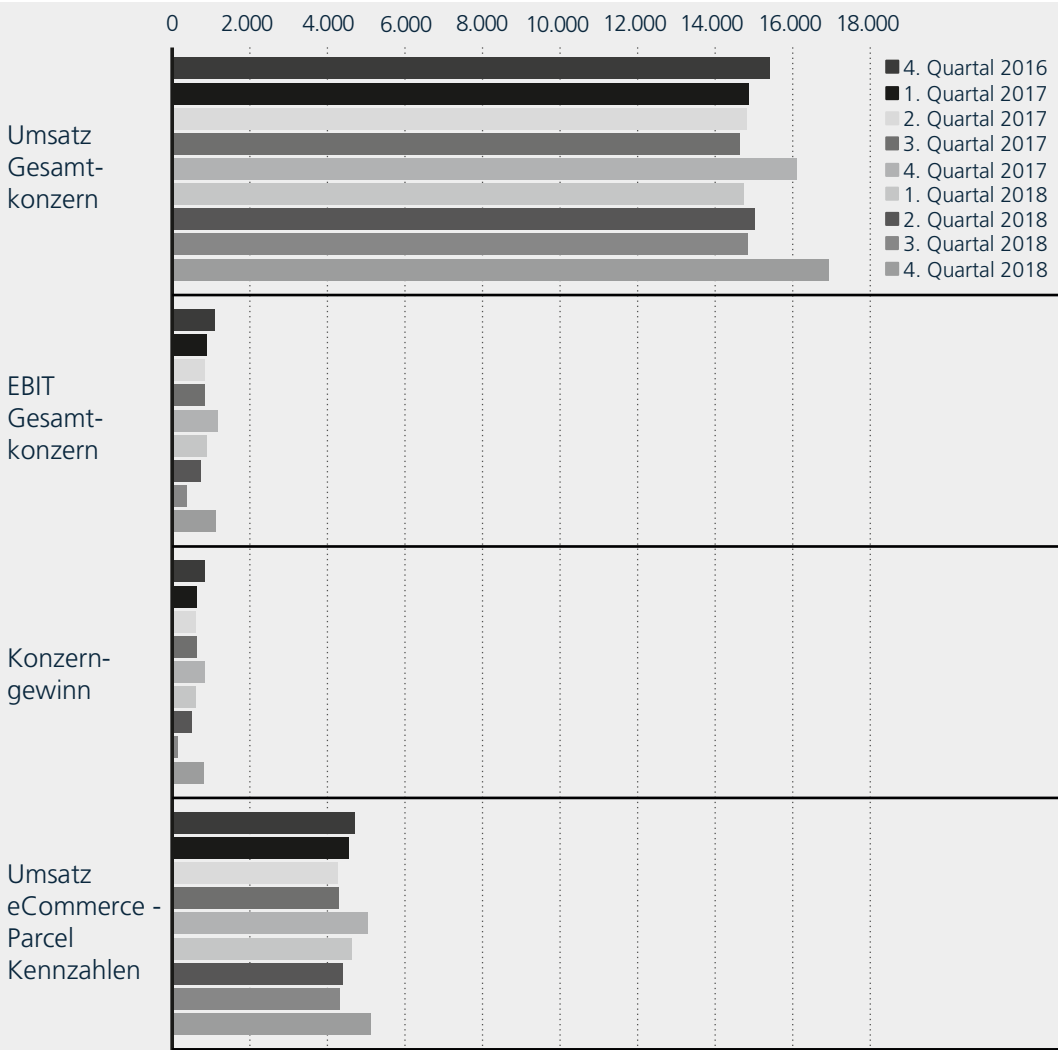

Schon 2004 kritisierte der Wettbewerbsverein, dass viele Übernahmen im Zuge der aggressiven Expansionsstrategie um die Jahrtausendwende zu überhöhten Preisen erfolgten, um den Wettbewerb auf diese Weise fernzuhalten. Die finanzielle Ausstattung dazu wurde nicht zuletzt durch das „deutlich überhöhte" (so eine damalige Studie des englischen Wirtschaftsforschungsinstitut NERA im Auftrag des Deutschen Verbandes für Post und Telekommunikation DVPT) Briefporto ermöglicht, weil die Deutsche Post durch das quasi bis heute weiterhin bestehende Briefmonopol in bestimmten Bereichen vor privaten Wettbewerbern geschützt war und weiterhin ist. Auch heute beträgt der Marktanteil der Deutschen-Post-Gruppe am deutschen Briefmarkt immer noch deutlich über 80 Prozent. Quelle: Bundesnetzagentur

## 6.1 Mittelzufluss durch Festlegung des Briefportos

Der Mittelzufluss aus dem Briefporto sorgt auch aktuell wieder für Diskussionen: Die Bundesnetzagentur hat nämlich Mitte April 2019 auf Betreiben der Deutsche-Post-Gruppe eine sehr deutliche Erhöhung des Preiserhöhungsspielraums beim Briefporto gewährt. Demnach soll dieser Spielraum um 10,6 Prozent steigen. Das bedeutet, dass die Gesamtmenge aller Einzelsendungen der verschiedenen Briefarten sich entsprechend verteuern kann.
Das Porto für einen Standardbrief könnte aber noch stärker steigen – Branchenkreisen zufolge ist eine Anhebung auf bis zu 90 Cent möglich, aktuell (Stand Mai 2019) sind es 70 Cent. Dann würde sich das Porto für andere Arten – ob Maxi-Brief, Kompaktbrief oder Postkarte – gar nicht oder kaum verteuern. Noch im Mai 2019 wollte die Netzagentur final entscheiden, danach legt die Deutsche Post die Preise selbst fest.

Bereits im Januar 2019 hatte die Bundesnetzagentur einen ersten Preiserhöhungsspielraum vorgeschlagen, damals waren es „nur“ 4,8 Prozent. Dies war der Post zu wenig, sie drohte indirekt mit dem Abbau von Arbeitsplätzen. In der Bundesregierung stieß der ehemalige Staatsmonopolist mit seinem Anliegen daraufhin auf Gehör: Das Bundeswirtschaftsministerium brachte eine Verordnungsänderung auf den Weg, woraufhin die Netzagentur neu rechnen musste und dann auf den höheren Wert kam.
Von Konkurrenten der Post kam scharfe Kritik an diesem Vorgehen, sie sehen den Bonner Konzern von der Bundespolitik begünstigt. Dieser Kritik schließt sich auch der Wettbewerbsverein an.

## Kennzahlen der Deutsche Post DHL im Zeitraum vom 4. Quartal 2016 bis zum 4. Quartal 2018 in Millionen Euro nach Geschäftsbereichen



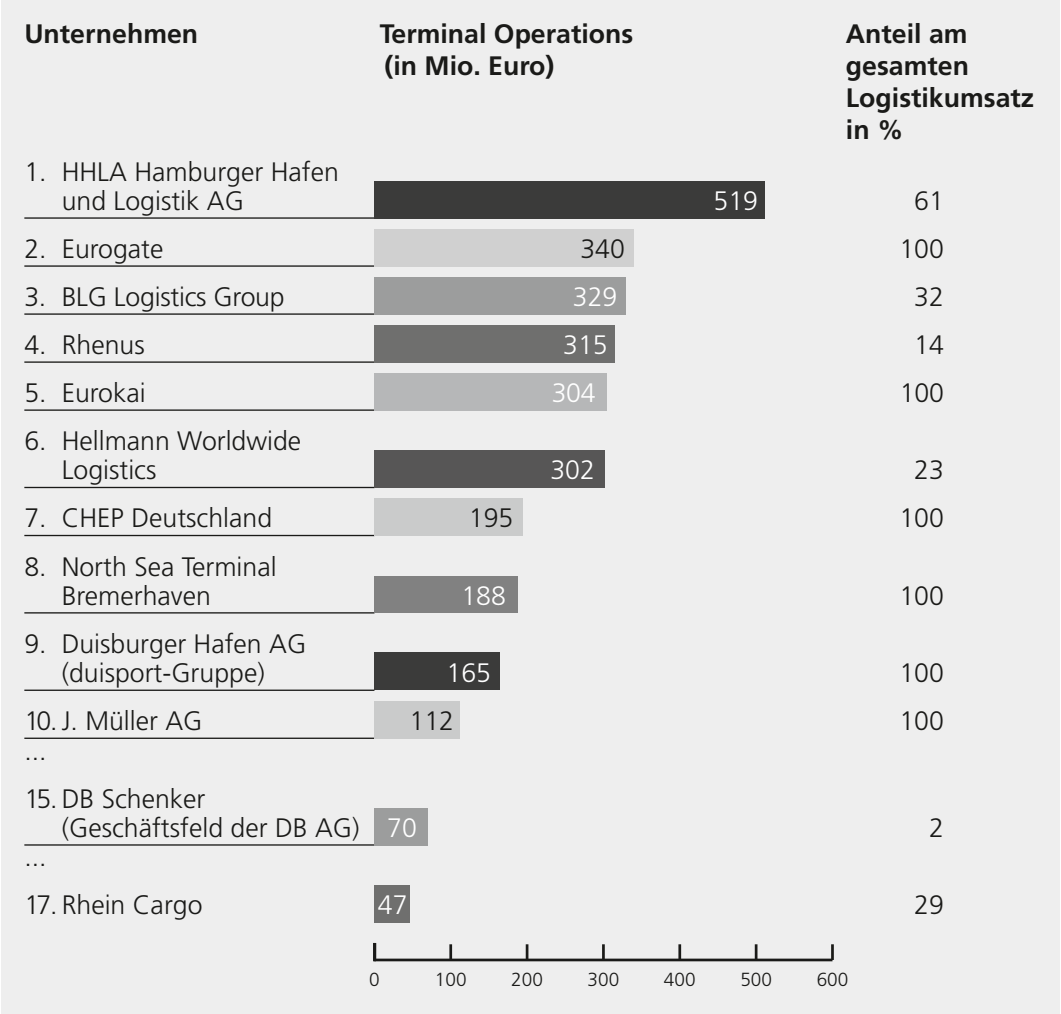
DPDHL vermeldet für den Gesamtkonzern 2018 einen Umsatzanstieg um 1,8 Prozent auf 61,6 Mrd. EUR. Der Unternehmensbereich Global Forwarding, Freight konnte den Umsatz überproportional um 3,4 Prozent auf 15 Milliarden Euro steigern. Der Bereich Supply Chain vermeldete einen leichten Rückgang auf 13,4 Milliarden Euro aufgrund von Währungseffekten und dem Verkauf einer Tochtergesellschaft. Quelle: DPDHL

> ***Der Bund hält heute keine direkten Anteile mehr an der Deutsche-Post-Gruppe, dafür ist die staatliche Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) mit rund 21,0 Prozent beteiligt.***

# 7. Schulterblick auf das Marktsegment „Terminaldienste und auf Terminals bezogene logistische Mehrwertleistungen“

Der Schwerpunkt dieser Analyse liegt bewusst auf der Marktmacht der logistischen und speditionellen Aktivitäten der Deutschen Post und Deutschen Bahn. Gleichwohl soll an dieser Stelle beispielhaft auch ein Schulterblick auf die Eigentümerstruktur der Terminal- und Hafenbetreiber in den deutschen See- und Binnenhäfen geworfen werden.
Die Fraunhofer Arbeitsgruppe Supply Chain Services SCS hat ermittelt, dass die vorwiegend in öffentlichem Eigentum befindlichen Hafengesellschaften in einigen Bereichen, insbesondere dem Landbesitz, immer noch „historisch gewachsene monopolartige Vorteile“ genießen.

**Auszug aus den Top-20-Unternehmen mit Umsatz aus Terminal Operations* in Millionen Euro, 2017**



Aus der hier gezeigten Grafik wird die große Marktmacht der (halb)staatlichen Terminalbetreiber deutlich. So generiert allein die ***Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)*** knapp 20 Prozent des gesamten Umsatzes aus den Top 10 dieser Aufstellung. Die HHLA ist neben dem Terminalgeschäft noch in den Bereichen Intermodale Verkehre, Logistik und Immobilien aktiv. Die Aktien der HHLA verteilen sich nach eigenen Angaben auf eine breite Basis von rund 26.000 im Aktienregister eingetragenen Anlegern. Hauptanteilseigner ist die Freie und Hansestadt Hamburg mit etwa 68 Prozent. Privatanleger halten rund neun Prozent und institutionelle Investoren 23 Prozent am Grundkapital des börsennotierten Teilkonzerns Hafenlogistik.

Ähnlich sieht die Struktur der ***BLG Logistics Group*** aus: Die Anteile verteilen sich auf die Freie Hansestadt Bremen (63,0 Prozent), die Finanzholding der (stadteigenen) Sparkasse in Bremen (12,6 Prozent), die Waldemar-Koch-Stiftung (5,2 Prozent) und auf Streubesitz (19,2 Prozent). Bemerkenswert ist, dass die BLG wiederum einen 50-prozentigen Anteil an der auf Position 2 rangierenden ***Eurogate-Gruppe*** hält und diese damit ebenfalls zu einem halbstaatlichen Unternehmen macht. Eurogate ist neben dem Betrieb mehrerer Containerterminals in Deutschland und im Mittelmeerraum auch in den Bereichen Logistik und Intermodale Verkehre auf Schiene und Straße aktiv. Somit dominieren drei halbstaatliche Unternehmen die Top 3 dieses Rankings.

Interessant ist auch ein Blick auf die Binnenhäfen: Die ***Duisburger Hafen AG*** auf Rang 9 ist nicht nur als duisport-Gruppe Eigentümer und Betreiber des dortigen Hafens aktiv, sondern agiert mit ihren Tochtergesellschaften weltweit. Am Grundkapital der Gesellschaft sind nach eigenen Angaben zu zwei Dritteln das Land Nordrhein-Westfalen und zu einem Drittel die Stadt Duisburg beteiligt.

Auch die Terminalaktivitäten von ***DB Schenker*** sind in diesem Ranking vertreten, das Unternehmen belegt in dieser Aufstellung immerhin Rang 15. Zudem lohnt noch ein Blick auf ***RheinCargo*** (Rang 17): Hier handelt es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen der ***Häfen und Güterverkehr Köln AG*** (HGK, Mehrheitseigener sind die Stadtwerke Köln) und der ***Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG*** (NDH, Alleineigner sind die Stadtwerke Neuss), die zu jeweils 50 Prozent Eigentümer sind. Zur Gruppe gehören mehrere Binnenhäfen und vielfältige logistische Aktivitäten.

Quelle: Fraunhofer Arbeitsgruppe Supply Chain Services SCS, eigene Recherchen

*) Terminal Operations umfassen Terminaldienste, Lagerei-, Umschlags- und sonstige auf Terminals bezogene logistische Mehrwertleistungen

> ***Die vorwiegend in öffentlichem Eigentum befindlichen Hafengesellschaften genießen in einigen Bereichen, insbesondere dem Landbesitz, immer noch historisch gewachsene monopolartige Vorteile.***
>
> Fraunhofer Arbeitsgruppe Supply Chain Services SCS

# 8. Statements der verkehrs-/wettbewerbspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen

Anfang April 2019 befragte der Wettbewerbsverein die verkehrs- bzw. wettbewerbspolitischen Sprecher/Sprecherinnen aller sechs Bundestagsfraktionen (CDU/CSU, SPD, Bündnis 90/Grüne, FDP, Linke, AfD). Alle Bundestagsabgeordnete sind Ordentliche Mitglieder im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Zunächst wurde telefonischer Kontakt mit den Abgeordnetenbüros aufgenommen und nach Abklärung der Zuständigkeiten sofort per Mail der Fragenkatalog versandt.

## Auszug aus der begleitenden Mail mit der Einführung ins Thema:

*„Wettbewerb ist in der Wirtschaft ein hohes Gut. Der Mittelstand trägt dazu bei. Allerdings können Wettbewerbsverzerrungen für KMU existenzgefährdend sein.*

*Die Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftszweig Deutschlands. Der Staat ist in diesem Segment maßgeblich an operativ tätigen Unternehmen wie DHL und DB Schenker beteiligt, die zum Deutsche Post- bzw. Deutsche Bahn-Konzern gehören.*

*Allerdings ist eine Beteiligung des Bundes an diesen Konzernen aus Gründen der Daseinsvorsorge schon lange nicht mehr erforderlich. Und es ist kaum einzusehen, warum der deutsche Staat durch seine Eigentümerschaft an diesen Unternehmen als Marktteilnehmer auf globalen wettbewerblichen Märkten operieren sollte. Die aktuelle Studie „Top 100 der Logistik" der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS hat zudem ergeben, dass diese beiden Unternehmen zu den größten deutschen Playern der Branche gehören. Ihr Marktanteil beträgt mehr als 52 Prozent."*

Trotz Zusage antwortete keines der Abgeordnetenbüros innerhalb der abgesprochenen Frist von einer Woche. Bündnis 90/Die Grünen antworteten ohne Nachfassen als erste Fraktion nach über zwei Wochen, bei allen anderen musste teilweise mehrfach nachgefasst werden. Die Linksfraktion verweigerte die Teilnahme mit einem Kurzkommentar. Die SPD verwies nach mehrfacher Nachfrage auf andere Ansprechpartner in anderen Arbeitsgruppen, blieb am Ende aber eine Antwort schuldig.

Fragen und Antworten sind auf den folgenden sechs Seiten aufgeführt.

***Matthias Gastel***
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Fraktionssprecher für Bahnpolitik
Ordentliches Bundestagsmitglied im Ausschuss
für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Wie steht Ihre Partei dazu, dass der Staat Unternehmensbeteiligungen an Logistikkonzernen, noch dazu an den beiden größten Playern im Markt, hält?**
„Grundsätzlich lehnen wir staatliche Unternehmensbeteiligungen ab. Sie sind aus unserer Sicht nur dann sinnvoll, wenn es um elementare Grundbedürfnisse der Menschen geht. Dazu gehören zum Beispiel Wasser und Strom oder bezahlbarer Wohnraum."

**Verfolgt Ihre Partei generell und speziell, in Bezug auf die Unternehmen Deutsche Post DHL und DB Schenker, eine Privatisierungsstrategie?**
**Wenn ja: Aus welchen Gründen? Wie sieht diese Privatisierungsstrategie aus?**
„Mit Bezug auf DB Schenker haben wir wiederholt den Verkauf der Gesellschaft gefordert. Wir sind der Meinung, dass zwischen Daseinsvorsorge und Marktgeschehen differenziert werden muss. Die Deutsche Bahn muss sich auf das Kerngeschäft konzentrieren. Das heißt: Menschen und Güter sicher, pünktlich und zuverlässig in Deutschland zu transportieren. Es ist nicht erkennbar, dass ein Unternehmen Schenker der Deutschen Bahn AG entscheidende Vorteile bringt."

**Das mittelständische Transport- und Speditionsgewerbe beklagt Wettbewerbsverzerrungen durch (halb)staatliche Logistikkonzerne, beispielsweise durch Quersubventionierungen etwa aus dem Briefporto. Wie engagiert sich Ihre Partei für faire Wettbewerbsbedingungen in der Logistik?**
„Wir unterstützen Bemühungen, um den Wettbewerb fair zu gestalten. Wichtige Grundlage für uns ist fairer Handel, der zum Klimaschutz beiträgt und Sozialstandards absichert. Soweit es belegbare Quersubventionierungen gibt, sind diese zu beenden."

**Wie will Ihre Partei die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Verkehrsgewerbes stärken?**
„Wir plädieren für faire Wettbewerbsbedingungen. Hier geht es darum, Verzerrungen, so es sie gibt, abzubauen. Sowohl der große globale Player wird seine Berechtigung im Marktgeschehen haben wie auch der kleine flexible Mittelständler. Wir erkennen ausdrücklich an, dass der mittelständische Unternehmer seine Steuern und Sozialversicherungsbeiträge im Inland zahlt. Deshalb ist es für uns sehr wichtig, dass für Großkonzerne Steuerlücken geschlossen werden und Gewinne dort besteuert werden, wo sie erwirtschaftet werden."

***Daniela Ludwig***
Fraktion CDU/CSU
Obfrau und Ordentliches Bundestags-Mitglied im Bundestags-Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Mitglied der Parlamentsgruppe Schienenverkehr und des Eisenbahninfrastrukturbeirats

**Wie steht Ihre Partei dazu, dass der Staat Unternehmensbeteiligungen an Logistikkonzernen, noch dazu an den beiden größten Playern im Markt, hält?**
„Die Beteiligung des Bundes an der Deutschen Bahn und der Post sind historisch bedingt. Beide Unternehmen werden privatwirtschaftlich geführt und nicht als Staatsunternehmen. Diese Trennung ist uns sehr wichtig. Der Bund nimmt aber selbstverständlich seine Eigentümerrechte wahr."

**Verfolgt Ihre Partei generell und speziell, in Bezug auf die Unternehmen Deutsche Post DHL und DB Schenker, eine Privatisierungsstrategie?**
**Wenn ja: Aus welchen Gründen? Wie sieht diese Privatisierungsstrategie aus?**
„Beide Unternehmen sind bereits privatisiert. Der Bund ist Anteilseigner zweier unabhängiger Aktiengesellschaften. Beteiligungsverkäufe sind derzeit nicht geplant, allerdings auch nicht generell und für alle Zeit ausgeschlossen."

**Das mittelständische Transport- und Speditionsgewerbe beklagt Wettbewerbsverzerrungen durch (halb)staatliche Logistikkonzerne, beispielsweise durch Quersubventionierungen etwa aus dem Briefporto. Wie engagiert sich Ihre Partei für faire Wettbewerbsbedingungen in der Logistik?**
„Wir sind in einem sehr intensiven und vor allem guten Austausch mit der Branche. Wir setzen uns für faire Wettbewerbsbedingungen ein, insbesondere was den transeuropäischen Verkehr betrifft. Hier unterstützen wir das EU-Mobilitätspaket, um gleichwertige Rahmenbedingungen bei den Sozialstandards zu schaffen."

**Wie will Ihre Partei die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Verkehrsgewerbes stärken?**
„Indem wir es vor allem vor Dumping ausländischer Spediteure schützen, die ohne Einhaltung unserer Sozialstandards einen ruinösen Wettbewerb führen."

***Oliver Luksic***
Fraktion der Freien Demokraten FDP
Fraktionssprecher Verkehr & digitale Infrastruktur
Ordentliches Bundestagsmitglied im Ausschuss
für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Wie steht Ihre Partei dazu, dass der Staat Unternehmensbeteiligungen an Logistikkonzernen, noch dazu an den beiden größten Playern im Markt, hält?**
„Unserer Auffassung nach sollte der Staat seine Beteiligung weiter abbauen. Die Unternehmen DHL und DB Schenker sind gut aufgestellte, global agierende Unternehmen der Logistikbranche. Eine staatliche Beteiligung dient in diesem Bereich schon lange nicht mehr der Sicherung der Daseinsvorsorge. Wir müssen den Wettbewerb in diesem Bereich weiter öffnen. Für uns gilt nach wie vor: Privat vor Staat."

**Verfolgt Ihre Partei generell und speziell, in Bezug auf die Unternehmen Deutsche Post DHL und DB Schenker, eine Privatisierungsstrategie?**
**Wenn ja: Aus welchen Gründen? Wie sieht diese Privatisierungsstrategie aus?**
„Die FDP hat gerade erst im Deutschen Bundestag den Verkauf von DB Schenker und der DB-Auslandstocher Arriva gefordert. Die Deutsche Bahn muss sich angesichts maroder Brücken und Gleise und einer dringend notwendigen Digitalisierung des Schienensystems endlich wieder auf ihr Kerngeschäft, den Bahnverkehr in Deutschland, fokussieren. Der Investitionsbedarf in den nächsten Jahren ist immens und wird auch nicht ohne weitere finanzielle Beteiligung des Bundes zu decken sein. Ein Verkauf von Staatsbeteiligungen sorgt für fairen Wettbewerb und würde fehlende Ressourcen für einen flächendeckenden Glasfaserausbau und eine flächendeckende Mobilfunkinfrastruktur schaffen."

**Das mittelständische Transport- und Speditionsgewerbe beklagt Wettbewerbsverzerrungen durch (halb)staatliche Logistikkonzerne, beispielsweise durch Quersubventionierungen etwa aus dem Briefporto. Wie engagiert sich Ihre Partei für faire Wettbewerbsbedingungen in der Logistik?**
„Wir Freien Demokraten sind gegen wettbewerbsverzerrende Quersubventionierungen durch den Staat. Die Erhöhung des Briefportos ist da ein gutes Beispiel. Auch die staatliche Förderung des StreetScooters der Deutschen Post durch ein eigenes Förderprogramm ist eine indirekte Subventionierung, wenn dieser dann nur vom Tochterunternehmen DHL gefahren wird. Auch wenn das Förderprogramm des Bundesumweltministeriums mittlerweile ausgelaufen ist, geht eine solche Quersubventionierung mittels E-Kaufprämie weiter. Diese Wettbewerbsverzerrungen sind ordnungspolitisch falsch und können nur durch einen Rückzug des Staates aus den Unternehmen beendet werden."

**Wie will Ihre Partei die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Verkehrsgewerbes stärken?**

„Neben einem Bürokratieabbau für die Unternehmen setzen wir uns dafür ein, die Belastungen weiter zurückzufahren. Bei den Lieferfahrzeugen verfolgen wir einen technologieoffenen Ansatz. Die Erhöhung der Maut für die neuen Lkw mit Euro-IV-Diesel halten wir für falsch, weil so die bestraft werden, die gerade neue und verbrauchsarme Fahrzeuge gekauft haben. Die E-Mobilität kann in städtischen Regionen eine sinnvolle Alternative sein. Im Fernverkehr wird man auf den Diesel auf lange Sicht nicht verzichten können. Zudem müssen wir auf Bundesebene die Rahmenbedingungen für die intelligente und digitale Logistik weiter verbessern und diese zum Standard machen. Damit schaffen wir weiteren Bürokratieabbau und die modernen deutschen Unternehmen können sich gegen die wachsende Konkurrenz aus Osteuropa behaupten. Auf EU-Ebene brauchen wir zudem endlich verbindliche Vorschriften, die das moderne Nomadentum auf deutschen Rastplätzen und Lohndumping in der Branche verhindern."

***Dörthe Cramer***
Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur
SPD-Fraktion

SPD BUNDESTAGS FRAKTION

„Die von Ihnen gestellten Fragen betreffen weniger den Verkehrsbereich als den Bereich Wettbewerb allgemein (auch wenn es sich hier um Logistikunternehmen handelt). Insofern sehen wir diese besser bei der AG Wirtschaft aufgehoben."

Anmerkung der Verfasser: Eine Antwort blieb trotz mehrfacher Nachfrage auch von der Arbeitsgruppe Wirtschaft der SPD-Fraktion aus.

***Dr. Dirk Spaniel***
Fraktion Alternative für Deutschland AfD
Obmann und Ordentliches Bundestags-Mitglied
im Bundestags-Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

**Wie steht Ihre Partei dazu, dass der Staat Unternehmensbeteiligungen an Logistikkonzernen, noch dazu an den beiden größten Playern im Markt, hält?**
Als erstes muss ich darauf hinweisen, dass wir nur als AfD-Bundestagsfraktion antworten dürfen.
Fragen an die Partei müssten Sie an diese stellen. Die Trennung Fraktion und Partei ist wichtig. Die AfD-Bundestagsfraktion steht für den Wettbewerb der Wirtschaftspartner im Rahmen der sozialen Marktwirtschaft. Dies muss unter nachvollziehbaren und gerechten Regeln geschehen und darf nicht durch die Hintertür weder Konzerne noch die teilstaatlichen Unternehmen bevorzugen. Die Chancengleichheit gerade für KMU ist für die AfD-Bundestagsfraktion von sehr hoher Priorität.

**Verfolgt Ihre Partei generell und speziell, in Bezug auf die Unternehmen Deutsche Post DHL und DB Schenker, eine Privatisierungsstrategie?**
**Wenn ja: Aus welchen Gründen? Wie sieht diese Privatisierungsstrategie aus?**
„Bisher verfolgen wir keine direkte Privatisierungsstrategie. Im Rahmen von Bahnreformen wird aber über die Zukunft von Schenker diskutiert. Es muss überlegt werden, ob und inwieweit ein Staatsunternehmen Schenker für die Bahn vorteilhaft ist. Die Bahn insgesamt agiert heute ja eher wie ein sozialistischer VEB als ein zukunftsfähiges Unternehmen. Die Probleme von jahrzehntelangem Investitionsstau oder auch der mangelhaften Pünktlichkeit im Kombinierten Verkehr sind bekannt. Wir stehen der Trennung von Netz und Betrieb durchaus positiv gegenüber, was für uns heißt, dass der Betrieb des rollenden Materials und der damit verbundenen Unternehmen durchaus privatisiert werden kann."

**Das mittelständische Transport- und Speditionsgewerbe beklagt Wettbewerbsverzerrungen durch (halb)staatliche Logistikkonzerne, beispielsweise durch Quersubventionierungen etwa aus dem Briefporto. Wie engagiert sich Ihre Partei für faire Wettbewerbsbedingungen in der Logistik?**
„Die AfD-Bundestagsfraktion ist im Wesentlichen gegen Subventionen, das betrifft auch jede Art von Quersubventionen. Für uns ist die soziale Marktwirtschaft Dreh- und Angelpunkt, mit dem Schwerpunt, die KMU zu unterstützen. Subvention ist letztlich aber auch die Legalisierung bzw. die Nicht-Kontrolle von Lohn- und Sozialdumping heutiger Prägung. Das betrifft den gesamten Güterkraftverkehr ebenso wie das Baugewerbe und viele andere Brachen.

Das betrifft auch das in- den-Markt-drücken von rudimentär ausgebildeten Lkw-Fahrern südlicher Provenienz mittels Lohnzuschüssen aus der öffentlichen Hand. Uns wurde zugetragen, dass heute schon etablierte, alteingesessene Fahrer auf diese Art aus dem Markt gedrängt werden. Letzten Endes betrifft dies dann das ganze Unternehmen, wenn es diese Art nicht mitmacht. Diese Art des Handels muss unterbunden werden."

**Wie will Ihre Partei die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Verkehrsgewerbes stärken?**

„Ein wesentliches Problem ist die heutige, wie in der vorherigen Frage genannte Problematik des Lohn- und Sozialdumpings. Die mangelhafte Kontrolle von Kabotage, Fahrerüberlassung oder Mindestlöhnen auf bulgarischem Niveau sind hier zu nennen. Ein weiterer Nachteil für das mittelständische Verkehrsgewerbe wird die Verteuerung der Fahrzeuge aufgrund der CO2-Vorgaben sein. Es ist davon auszugehen, dass dies besonders die einheimischen Unternehmen treffen wird. Es ist nicht anzunehmen, dass osteuropäische Billiganbieter auf elektrisch angetriebene Lkw umsteigen. Die geplanten Quoten werden wohl ehr in den westlichen EU-Ländern, allen voran der Bundesrepublik, erfüllt werden."

***Sabine Leidig***
Koordinatorin der Arbeitsgruppe für sozial-ökologischen Umbau, verkehrspolitische Sprecherin
Ordentliches Bundestagsmitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

„Wir haben kein Interesse, an Ihrer Umfrage teilzunehmen. Bitte schreiben Sie uns nicht mehr an. Wir halten generell wenig von Wettbewerbsstrukturen in der Logistik, sondern setzen auf öffentlich-rechtliche Lösungen."

# 9. Start-ups in der Logistik

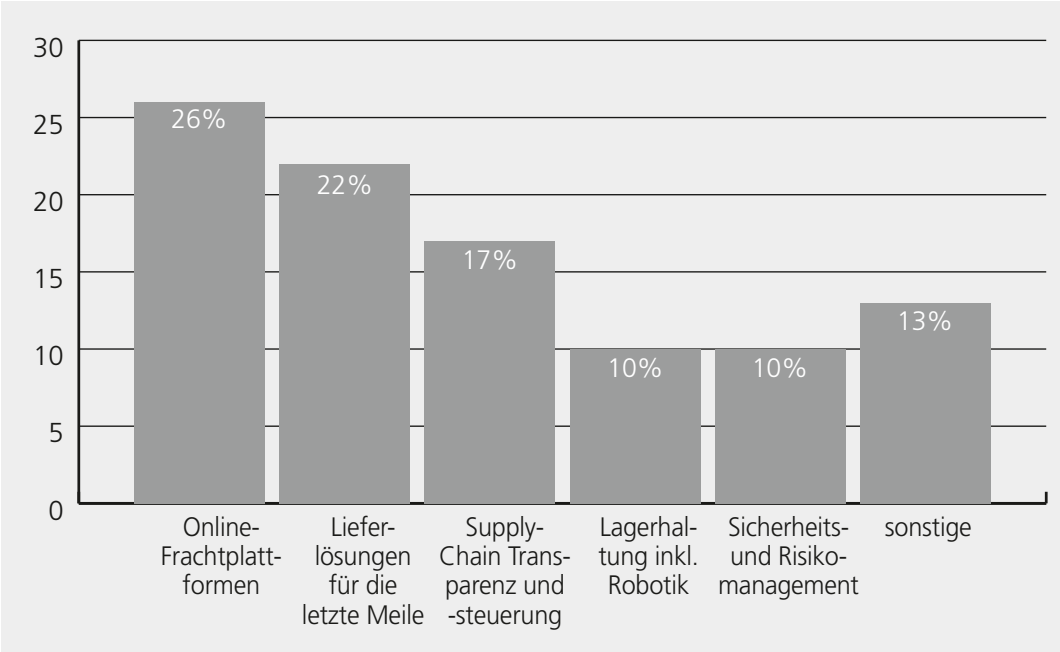
## 9.1 Begriffsdefinition „Start-up“

Der regelmäßig vom Bundesverband Deutsche Start-ups e.V. und der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft veröffentlichte „Deutsche Start-up-Monitor“ (DSM) definiert die Kriterien folgendermaßen: „Start-ups sind jünger als zehn Jahre, mit ihrer Technologie und/oder ihrem Geschäftsmodell (hoch) innovativ und haben (streben) ein signifikantes Mitarbeiter- und/oder Umsatzwachstum (an).“
Ein Unternehmen ist im Sinne des DSM dann ein Start-up, wenn die erste oben genannte Voraussetzung erfüllt ist und zudem mindestens eine der beiden weiteren Bedingungen.

## 9.2 Start-ups in der Logistik

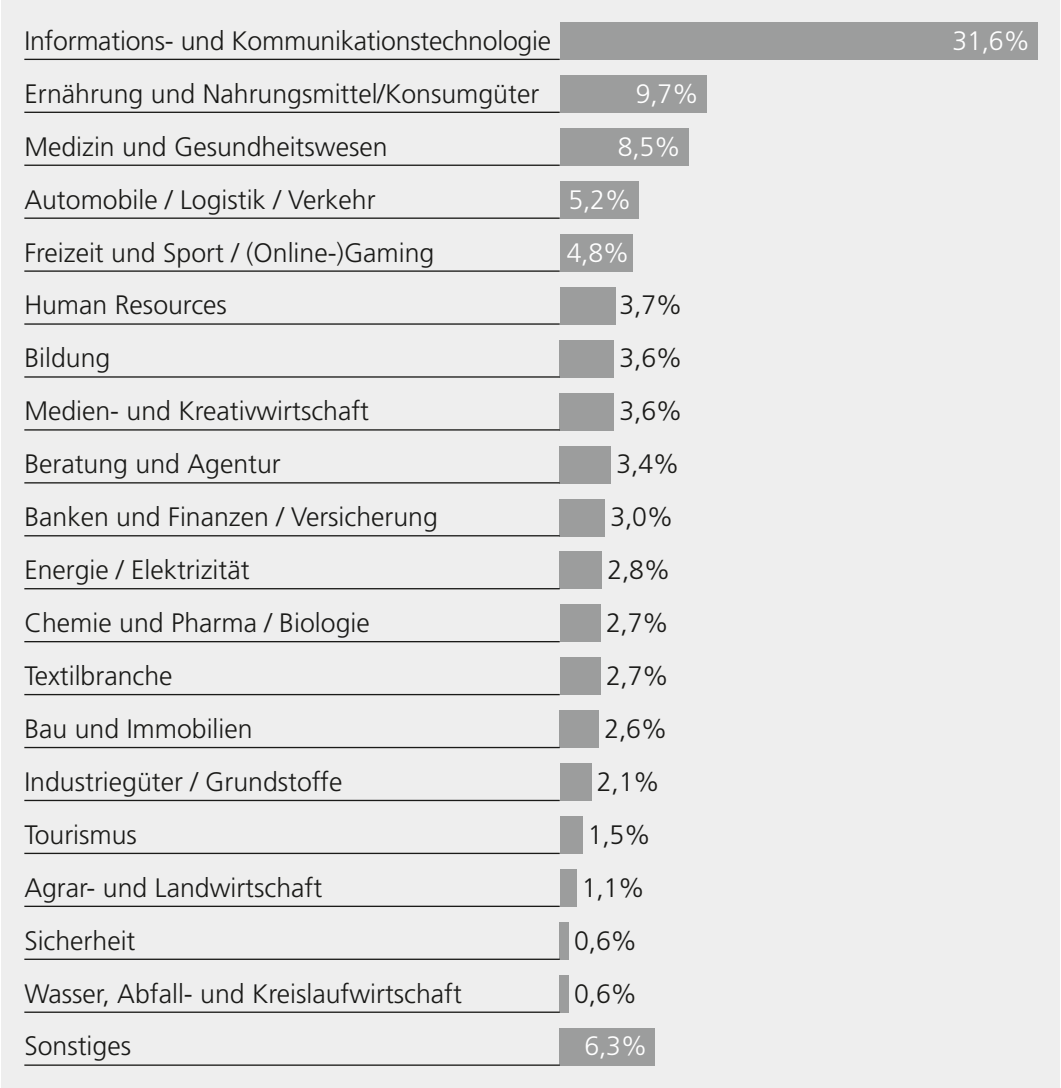
Digitalisierung galt in der Logistikbranche lange Zeit als ein Thema von nachgeordneter Bedeutung. Doch mittlerweile versucht eine neue Start-up-Generation, beispielsweise papierintensive Prozesse mit Hilfe der Digitalisierung abzulösen. Ein weiterer Tätigkeitsbereich ist der Aufbau digitaler Speditionen, die eine papierlose Echtzeitvermittlung und -organisation von Speditionsaufträgen durchführen, verbunden mit dem Aufbau von Online-Marktplätzen, die freie Kapazitäten auf Lkws, Schiffen oder Flugzeugen mit Ladung füllen.

### Verteilung von Logistik-Start-ups nach Tätigkeitsschwerpunkten in Deutschland, Österreich und der Schweiz im Jahr 2017



Mit einem Anteil von über einem Viertel bilden Online-Frachtplattformen das am meisten verbreitete Geschäftsmodell unter allen Logistik-Start-ups. Sie gelten damit als wichtigste potenzielle Wettbewerber für die Tätigkeit einer klassischen Spedition. Aktivitäten wie Supply-Chain-Steuerung, Lagerhaltung oder das Sicherheits- und Risikomanagement haben für aufgeschlossene Unternehmen eine unterstützende Funktion, die Lieferlösungen für die letzte Meile sind hautsächlich für den KEP-Sektor interessant. Quelle: Oliver Wyman, 2017

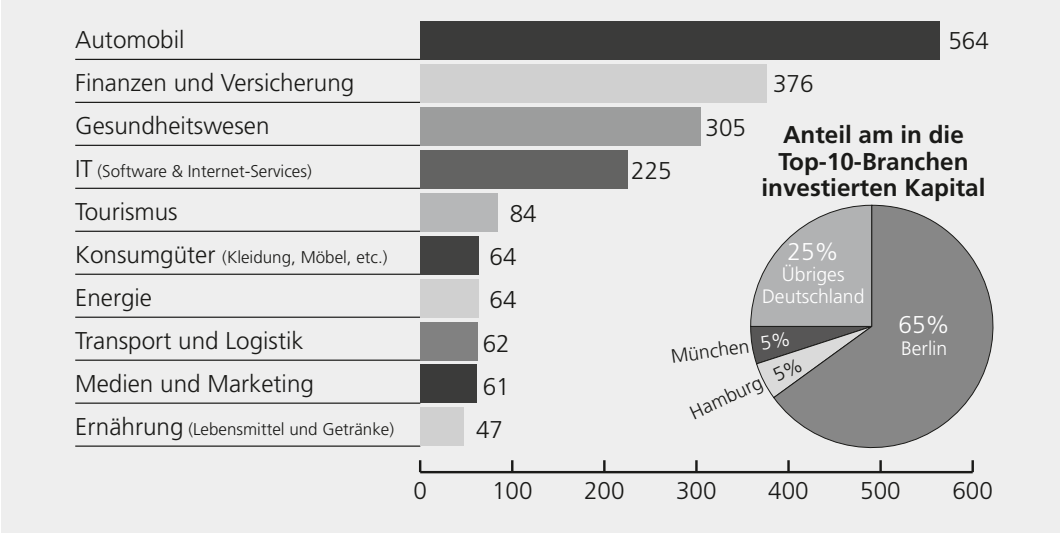
## Verteilung von Start-ups in Deutschland nach Branchen im Jahr 2018




Die Statistik zeigt die Verteilung von Start-up-Unternehmen in Deutschland nach Branchen. Die Logistikbranche wurde hierbei nicht gesondert erhoben, sondern mit den Branchen Automobile und Verkehr zusammengefasst. Gemeinsam bilden sie 5,2 Prozent aller existierenden Start-ups. Der Logistikanteil wird hierbei vermutlich den geringsten Anteil haben und somit nur einen Bruchteil an den derzeit tätigen Start-ups ausmachen. Quelle: Bundesverband Deutscher Start-ups, KPMG, Universität Duisburg-Essen (Lehrstuhl für E-Business und E-Entrepreneurship)

> ***Mit einem Anteil von über einem Viertel bilden Online-Frachtplattformen das am meisten verbreitete Geschäftsmodell unter allen Logistik-Start-ups.***

**Top-10-Branchen in Deutschland nach investiertem Risikokapital im ersten Halbjahr 2018 in Millionen Euro**




Deutsche Start-ups aus den zehn wichtigsten Branchen haben bei Finanzierungsrunden im ersten Halbjahr 2018 mehr als 1,8 Milliarden Euro eingesammelt. Das geht aus einer Auswertung der Strategieberatung LSP Digital hervor. Das hier gesondert ausgewiesene Geschäftsfeld Transport und Logistik liegt mit eingesammelten 62 Millionen Euro auf dem achten Rang. Das abgebildete Ranking steht für 95 Prozent des insgesamt aufgewendeten Risikokapitals. Unangefochtene Start-up-Metropole Nummer eins ist immer noch Berlin. Die deutsche Hauptstadt zieht rund zwei Drittel aller Start-up-Investitionen an, Hamburg dagegen nur fünf Prozent.

Quelle: LSP Digital Strategieberatung, Crunchbase

## 9.3 Entwicklung der Wettbewerbssituation zwischen Start-ups in der Logistik und „klassischen" Speditionen bzw. Logistikdienstleistern

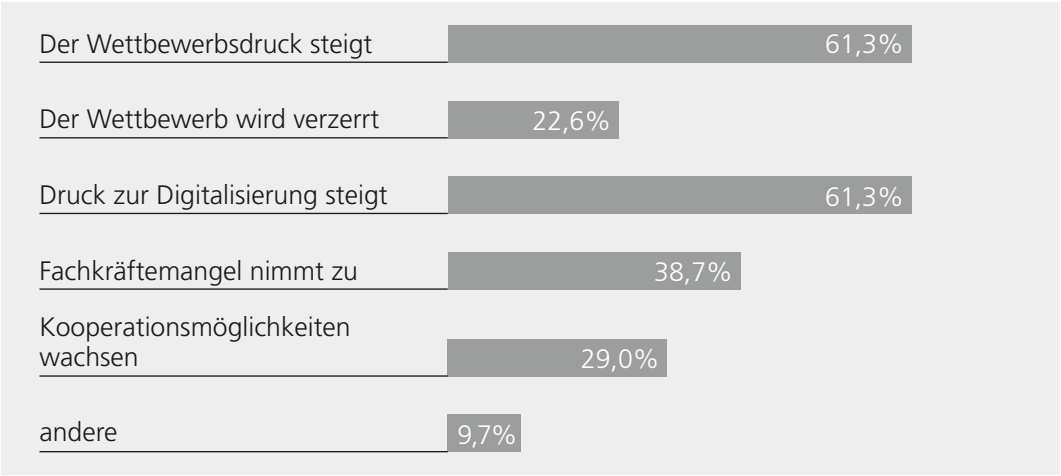
Auch – und gerade – die Logistikbranche steht vor weitreichenden Veränderungen durch die Digitalisierung des klassischen Speditionsgeschäfts. Ob Flexport, UShip, Uber Freight oder Freighthub: Vor allem Start-ups wollen die Logistiklandschaft revolutionieren. Sie fragmentieren die bisherigen Supply Chains und revolutionieren durch die Kombination einer bisher nicht gekannten Menge an Daten die Effizienz und Transparenz des Transportgeschäfts. Wurden in den vergangenen Jahren Milliardenbeträge hauptsächlich in Start-ups aus dem Umfeld der Personenmobilität wie Uber, BlaBlaCar oder Flixbus investiert, steht nun immer

häufiger der Logistiksektor auf dem Plan der Investoren. Auch wenn die Newcomer vielen Logistikern noch nicht bekannt sind, verändern sie die Branche bereits heute mit erheblichen finanziellen Mitteln. Einer Analyse der Managementberatung Oliver Wyman aus dem Jahr 2017 zufolge beliefen sich allein die internationalen, öffentlich bekannten Finanzierungsrunden von Logistik-Start-ups in den letzten zehn Jahren auf fast elf Milliarden Euro. Im Schnitt wird alle fünf Tage ein neues Logistik-Start-up gegründet.

Viele Speditionen und Logistikdienstleister tun sich schwer, mit dem Tempo der Digitalisierung Schritt zu halten. Start-ups hingegen sind flexibel und müssen nicht auf gewachsene Strukturen Rücksicht nehmen. Und sie beherrschen dieselben Big-Data-Ansätze wie die Start-ups aus der Personenmobilität, für die Uber das bekannteste Beispiel ist. Mit dieser Agilität und diesem Wissen können die innovativen Newcomer schnell zu ernsthaften Wettbewerbern der etablierten Unternehmen der Branche werden.

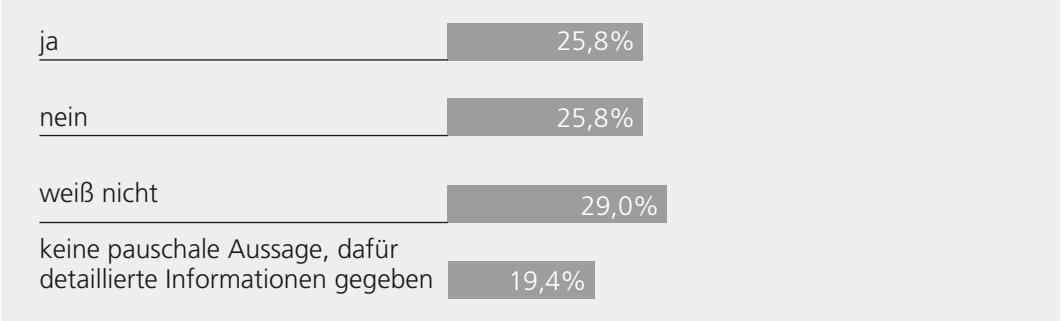
Der Wettbewerbsverein hat seine Mitglieder detailliert zu den Auswirkungen, die sich durch den Markteintritt von Start-ups in der Logistik auf die jeweiligen Unternehmen ergeben, befragt. Die Ergebnisse stellen wir hier vor:

## Wie hat sich der Markteintritt von Start-ups in die Logistik auf Ihr Unternehmen ausgewirkt?




Jeweils fast zwei Drittel der befragten Unternehmen haben einen gestiegenen Wettbewerbsdruck und gleichzeitig einen Druck zur Digitalisierung durch den Markteintritt von Start-ups in die Logistik registriert. Für über ein Drittel ist damit auch ein zunehmender Fachkräftemangel verbunden. Explizit genannt wurde das Berliner Start-up Movinga: Das Start-up blende durch eine „schicke Website“ seine Kunden, verfüge aber über „keinen seriösen Unterbau mit eigenen Transportkapazitäten und geschultem Fachpersonal“.
Lediglich knapp 30 Prozent der Unternehmen sehen als positiven Faktor die Möglichkeit wachsender Kooperationsmöglichkeiten. Quelle: eigene Befragung 2019, Mehrfachnennungen möglich

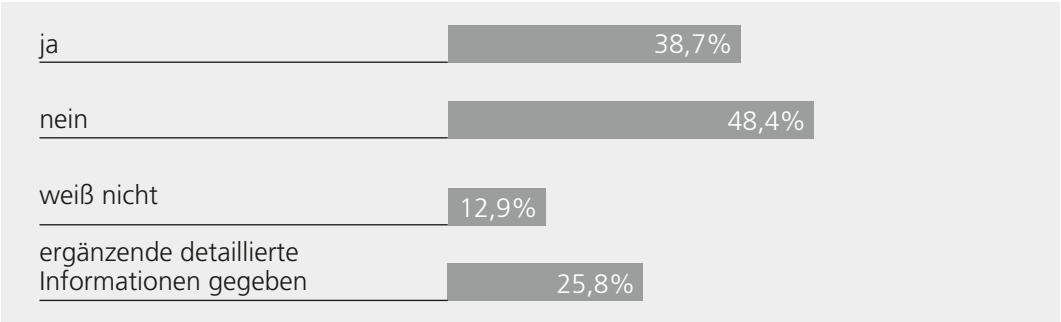
## Sind Start-ups in der Logistik für Sie eher Partner als Wettbewerber?




Auf die Frage, ob es sich bei den Start-ups in der Branche eher um Partner als um Wettbewerber handelt, ergibt sich kein klares Bild: Jeweils ein Viertel der Befragten bejaht und vereint eine solche Partnerschaft, fast ein Drittel vermag die Frage (noch) nicht zu beantworten. Mehrere Befragte äußern die gleichzeitigen Vor- und Nachteile des Markteintritts von Start-ups, wie „innovative Ideenschmiede" auf der einen Seite, aber ein „neuer Wettbewerber durch seine digitale Frachtenbörse" auf der anderen Seite. Quelle: eigene Befragung 2019

> ***Der Austausch zwischen Start-ups und deutschen Logistikunternehmen findet, wenn überhaupt, nur sehr zögerlich statt. Das kann langfristig zu einem Wettbewerbsnachteil für den Standort Deutschland werden.***
>
> Managementberatung Oliver Wyman

## Arbeiten Sie bereits mit Start-ups zusammen oder planen dies?



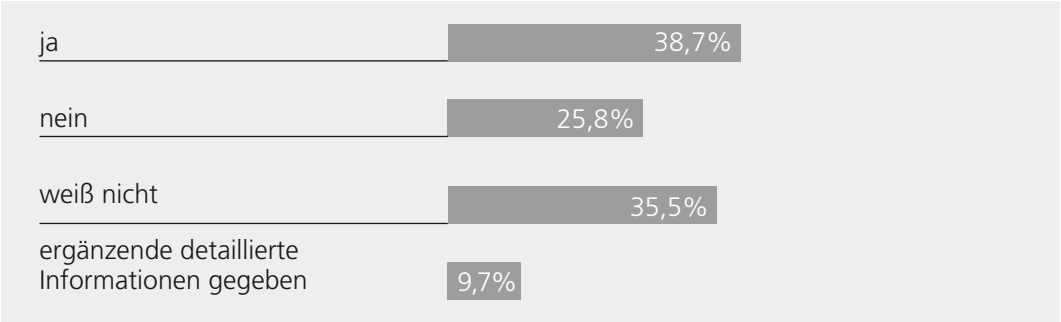

Knapp die Hälfte der befragten Unternehmen arbeitet nicht mit Start-ups zusammen und plant dies auch nicht, rund 13 Prozent sind noch unentschlossen. Diese zögerliche Haltung hat auch die Managementberatung Oliver Wyman erkannt und kommentiert dazu in einer Marktanalyse (2017): „Der Austausch zwischen Start-ups und deutschen Logistikunternehmen findet, wenn überhaupt, nur sehr zögerlich statt. Das kann langfristig zu einem Wettbewerbsnachteil für den Standort Deutschland werden."

Fast 39 Prozent der Befragten berichten dagegen bereits von einer Zusammenarbeit und nennen dabei Start-ups wie beispielsweise die Vergleichsplattformen Cargoboard und Pamyra, Transport Heroes/Frachtklub, den Versandrechner Logisticoo oder den Prozessdigitalisierer denkpark.

**Nebeninformation:** Die Branchenführer DHL und DB Schenker haben damit begonnen, sehr selektiv in erste Partnerschaften mit Start-ups zu investieren. So übernahm DHL beispielsweise Streetscooter, ein Spin-off der RWTH Aachen, das helfen soll, kosteneffiziente, elektrische Lieferfahrzeuge zu entwickeln und zu bauen. DB Schenker kooperiert mit der amerikanischen Frachtbörse Uship, um die Auslastung im Landverkehr zu erhöhen und zugleich die eigene Innovationskraft zu steigern.

Quelle: eigene Befragung 2019, Mehrfachnennungen möglich, Oliver Wyman

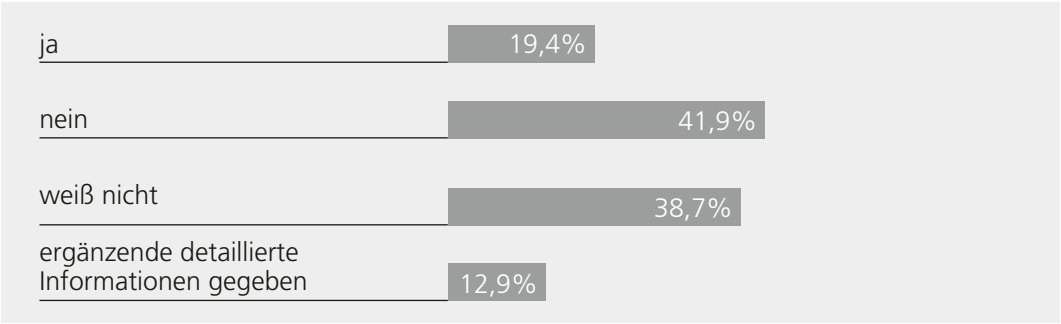
## Eröffnet Ihnen die Zusammenarbeit mit Start-ups in der Logistik zeitnah oder mittelfristig neue Geschäftsmodelle, die Sie allein nicht umsetzen könnten?




Immerhin fast 40 Prozent der befragten Unternehmen erkennen in einer Zusammenarbeit mit Start-ups bereits die Möglichkeit neuer Geschäftsmodelle. Explizit genannt werden hier die „Integration von weiteren Servicebereichen in die logistische Wertschöpfungskette“, der „Forecast für die Entwicklung künftiger Mengen und Volumina“ oder „eine erweiterte Kundenstruktur“.
Allerdings sehen sich fast ebenso viele Unternehmen momentan nicht in der Lage, diese Frage zu beantworten. Ein gutes Viertel, knapp 26 Prozent, antwortet mit einem entschiedenen „nein“.

Quelle: eigene Befragung 2019

**Haben Sie den Eindruck, dass Start-ups mit geringeren gesetzlichen/ rechtlichen Vorgaben im Logistikmarkt bei vergleichbaren Angeboten erfolgreicher agieren können als „klassische“ Transportdienstleister?**




Rund 42 Prozent der Befragten sehen keine geringeren gesetzlichen oder rechtlichen Vorgaben für das Agieren von Start-ups im Logistikmarkt. Ein kaum geringerer Anteil (knapp 39 Prozent) sieht sich allerdings mangels Hintergrundwissens nicht in der Lage, diese Frage zu beantworten. Rund 20 haben jedoch geringere Vorgaben erkannt. Auch hier wird wieder auf das (Originalzitat) „Horrorbeispiel Movinga“ verwiesen, bei dem ein „klassischer Dienstleister“ bereits „zweimal gestrandete Movinga-Kunden gerettet“ habe.

Quelle: eigene Befragung 2019

## 9.4 Rechtliche Rahmenbedingungen von Start-ups in der Logistik*

Die Handlungsweisen herkömmlicher Transport- und Speditionsunternehmen werden juristisch in den Rechtsgebieten des Transport-, Speditions- und Lagerhalterrechts erfasst. Je nach Tätigkeit oder Schwerpunkt des Unternehmens werden einzelne Tätigkeiten einem dieser Bereiche zugeordnet.

> ***Start-up-Unternehmen in der Logistikbranche agieren nicht im rechtsfreien Raum.***
>
> Dr. Andreas Müller, Rechtsanwalt und Geschäftsführer des Wettbewerbsvereins

Start-up-Unternehmen in der Logistikbranche agieren nicht im rechtsfreien Raum. Auch sie haben sich bei den von ihnen angebotenen Dienstleistungen rechtlichen Bedingungen zu unterwerfen. Die Digitalisierung eröffnet jedoch neue Möglichkeiten, bisher nicht gekannte Dienstleistungen anzubieten, so dass die Variationsbreite ihrer rechtlichen Einordnung größer ist als bei herkömmlichen Speditionsunternehmen. Will man die rechtliche Struktur der einzelnen

*) von Dr. Andreas Müller, Rechtsanwalt und Geschäftsführer des Wettbewerbsvereins

Online-Speditionen erkennen, muss man sich deren Allgemeinen Geschäftsbedingungen näher ansehen. Hierbei fällt auf, dass eine Vielzahl der am Markt auftretenden Akteure letzten Endes nichts anderes als Frachtführer oder Speditionen im Sinne der § 407, 453 HGB sind und sich damit – rechtlich gesehen – nicht weiter von etablierten Logistikunternehmen unterscheiden.

Dem Nutzer der Online-Plattformen wird die Möglichkeit gegeben, dieses Medium zum Abschluss von Fracht- und Speditionsverträgen zu nutzen. Meist ist es so, dass ein Auftraggeber dem Online-Anbieter eine Anfrage über die Erstellung eines Speditionsangebotes für einen Transport übermittelt. Auf Grundlage dieser Angaben wird sodann ein verbindliches Angebot für die speditionelle Abwicklung des Transportes abgegeben. In diesen Fällen organisiert der Betreiber der Online-Plattform den angefragten Transport. Dabei werden von den Online-Plattformen keine eigenen Fahrzeuge für den Transport eingesetzt. Vielmehr erfolgt die Beschaffung der Transportkapazitäten auf dem Markt durch Abschluss von Frachtverträgen mit Logistikunternehmen.

Andere Online-Plattformen bieten direkt den Abschluss eines Transportvertrages an. Hier kommt ein Frachtvertrag im Sinne des § 407 HGB zustande. Der Online-Plattform-Betreiber ist in diesem Falle Frachtführer. Da die Online-Plattformen nicht mit eigenem Fuhrpark die Frachten ausführen, sondern sich wiederum anderer Logistikunternehmen als Unterfrachtführer bedienen, wird meist der Abschluss des Transportvertrages unter die Bedingung gestellt, dass der Online-Anbieter den Auftrag nur annimmt, wenn er seinerseits die Möglichkeit hat, entsprechende Unterfrachtführer mit dem Transport zu beauftragen.

Die Online-Plattformen schließen mit den bei ihnen registrierten Transport- und Speditionsunternehmen ihrerseits Frachtverträge im Sinne der § 407 ff. HGB. Rechtlich gesehen, sind die Online-Plattformen damit gegenüber den Transport- und Speditionsunternehmen, die sich auf den Plattformen registrieren und von dort Angebote annehmen bzw. Angebote einstellen, Spediteure im ureigenen Sinne oder Hauptfrachtführer. Sie nehmen damit gegenüber dem Kunden eine „Sandwich-Position" ein, die dem Transportgewerbe ohnehin nicht fremd ist, da Transport- und Speditionsunternehmen häufig die von ihren Kunden beauftragten Leistungen vom Unterfrachtführer ausführen lassen. Nichts anderes macht eine Online-Spedition.

Daraus folgt, dass sie im Falle von Verlusten, Beschädigungen oder Lieferfristüberschreitungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB oder der Art. 17 ff. CMR bei grenzüberschreitenden Straßengütertransporten oder den anderen Übereinkommen, etwa dem Montrealer-Übereinkommen bei Luftbeförderung, haften. Damit gelten auch gegenüber diesen Online-Anbietern die gesetzlichen kurzen Verjährungsfristen von regelmäßig einem Jahr (§ 439 HGB).

Wegen ihrer „Sandwich-Position" müssen die Online-Anbieter bei logistischen Leistungen sehr genau darauf achten, dass sie gegenüber ihren Kunden (Absender) nicht einen größeren Haftungsspielraum anbieten, als sie mit den ausführenden Transport- und Speditionsunternehmen vereinbaren. Im Falle einer entsprechenden Deckungslücke tragen die Online-Anbieter das damit auftretende Haftungsrisiko. Ist dies nicht durch Abschluss einer Versicherung

entsprechend gedeckt, kann es leicht zu Deckungslücken bei der rechtlichen Verantwortlichkeit kommen. Dann wird der Online-Anbieter ganz oder zum Teil den Schaden ersetzen müssen, ohne beim Frachtführer Regress nehmen zu können.

> ***Besondere Vorsicht ist geboten, wenn sich der Sitz der digitalen Spedition im Ausland befindet.***
>
> Dr. Andreas Müller, Rechtsanwalt und Geschäftsführer des Wettbewerbsvereins

Gerade bei Start-ups, die in der Regel mit einer geringen Kapitalausstattung** am Markt auftreten, kann dies zu erheblichen Risiken bis hin zur Insolvenzgefährdung führen. Sowohl Kunden als auch Transport- und Speditionsunternehmen sind deshalb gut beraten, vor Beginn einer Zusammenarbeit mit derartigen Online-Plattformen deren Art und Umfang der eingedeckten Versicherung zu prüfen, insbesondere dann, wenn eine dauerhafte Zusammenarbeit beabsichtigt ist.

Besondere Vorsicht ist geboten, wenn sich der Sitz der digitalen Spedition im Ausland befindet. In diesem Falle ist genau zu prüfen, ob die Geschäftsbedingungen eine bestimmte Rechtswahl und einen bestimmten Gerichtsstand vorsehen. Gerade Online-Plattformen, die in den USA oder im außereuropäischen Ausland ihren Sitz haben und das jeweils dortige Recht für anwendbar erklären, machen eine Verfolgung von Ansprüchen mitunter schwierig oder sogar unmöglich.

Aber auch bei in Deutschland ansässigen Online-Plattformen kann dies der Fall sein, wenn die AGB etwa eine Rechtswahl zugunsten eines ausländischen Rechts oder eines ausländischen Gerichtsstands vorsehen. Unter Kaufleuten sind solche Gerichtsstandvereinbarungen möglich.

Als Transport- und Speditionsunternehmen sollte man ebenfalls darauf achten, ob die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (derzeit ADSp 2017) vereinbart werden. Wie man sieht, muss bei der Zusammenarbeit mit Online-Speditionen – wie auch sonst im geschäftlichen Alltag – genau geprüft werden, ob es sich hierbei um einen verlässlichen Geschäftspartner handelt, der auf der gleichen rechtlichen Basis seine Leistungen anbietet, hierfür haftet und einen entsprechenden Versicherungsschutz bietet.

Start-ups, die dies nicht gewährleisten können und zudem ihren Sitz im Ausland haben und auf ausländische Rechtsordnungen als maßgebliche Haftungsordnung verweisen, sollte man genau prüfen, bevor man mit diesen Unternehmen geschäftliche Beziehungen aufnimmt. Schließlich sind Online-Speditionen oftmals nichts anderes als der sogenannte „Sofa-Spediteur“ ohne eigenen Fuhrpark, ohne eigene Logistik-Immobilien oder sonstiges Sachvermögen, in das man zur Realisierung seiner eigenen Forderungen vollstrecken könnte.

Wer mit diesem Bewusstsein eine vertragliche Beziehung zu Online-Speditionen eingeht, kann die Chancen und Risiken einer solchen Kooperation realistisch bewerten.

---

**) Hintergrundinformation zum Thema „Kapitalausstattung von Start-ups“: Die Online-Plattform Pamyra hat nach Angaben des „DVZ-Briefs“ vom 11. April 2019 eine zusätzliche Zahlungsfunktion installiert. Sie garantiere den Speditionspartnern ohne Mehrkosten die Zahlung erbrachter Leistungen innerhalb von vier Wochen. Außerdem biete die Plattform gegen einen Aufschlag die Möglichkeit einer Sofortzahlung innerhalb von maximal 72 Stunden – und trage damit das komplette Ausfallrisiko.

# 10. Weitere Aspekte zum Thema Wettbewerb und Fazit

Dem Wettbewerbsverein ist bewusst, dass vor allem das privatwirtschaftlich finanzierte mittelständische Transport- und Logistikgewerbe trotz überwiegend positiver Konjunkturaussichten nicht nur durch den geschilderten unfairen Wettbewerb durch die (halb)staatlichen Unternehmen gefährdet ist.

Die Aktivitäten der jungen Logistik-Start-ups, deren Geschäftsmodell grundsätzlich nicht zu beanstanden ist (siehe Kapitel 9) und der Eintritt völlig neuer Akteure (siehe folgenden Abschnitt) in den attraktiven deutschen Logistikmarkt, gehören jedoch zu den kaufmännischen Risiken, denen sich das Gewerbe stellen muss. Stimmen die Rahmenbedingungen, wird sich die mittelständisch geprägte Transport- und Logistikbranche auch künftig erfolgreich am Markt behaupten können.

## 10.1 Eintritt neuer Akteure

Der Eintritt neuer Akteure „in die logistische Wettbewerbsarena", wie es die Autoren de Studie „Top 100 der Logistik 2018/2019" nennen, wird dafür sorgen, den deutschen und auch europäischen Logistikmarkt in den kommenden Jahren nachhaltig zu verändern. Und damit sind noch nicht die Logistik-Start-ups gemeint, die in dieser Analyse ebenfalls und separat im Kapitel 9 behandelt werden.

Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) geht davon aus, dass es zu „Preisbewegungen" und zur Verdrängung von schwächeren Marktteilnehmern kommt. Gleichzeitig erhöhe sich der Innovationsdruck in der Logistik, was die Leistungsfähigkeit des Sektors jedoch weiter steigern werde.

Übernahmen und Unternehmensaufkäufe sind und bleiben ein gängiges Thema in der Logistikbranche – nicht nur durch (halb)staatliche Unternehmen. So schaffte beispielsweise Fedex im Jahr 2016 mit der Übernahme des Express-Spezialisten TNT einen eindrucksvollen Einstieg in den europäischen Logistikmarkt. Fedex spielte zuvor nur eine untergeordnete Rolle im europäischen Logistikmarkt, entwickelte sich durch die Übernahme nach einer Studie der o.g. Fraunhofer-Arbeitsgruppe jedoch innerhalb kürzester Zeit zu einem relevanten Wettbewerber sogar für DHL.

Jüngst hat der dänische Logistikkonzern DSV seinen Wettbewerber Panalpina übernommen, die Transaktion soll im dritten Quartal 2019 abgeschlossen sein. Diese Übernahme wird zu einer weiteren Konzentration in den deutschen und europäischen Top 10 der Branche führen.

Auch das Vordringen finanzstarker asiatischer Investoren oder Logistikunternehmen ist durchaus wahrscheinlich. Der europäische Logistikmarkt ist für externe Konzerne attraktiv, bietet er doch ein hohes Potenzial an Umsatz und an etablierten Unternehmen.

Als ein weiteres Beispiel für das Eindringen in den Logistikmarkt gilt der amerikanische Handelsriese Amazon, der im Gegensatz zu etablierten Outsourcing-Geschäftsmodellen eigene physische Strukturen in der Flächendistribution mit seiner Werkslogistik schafft. Beispiele dafür sind neben dem Aus- und Aufbau eigener Logistikzentren in verschiedenen Regionen der Welt, auch in Deutschland, beispielsweise der Betrieb einer geleasten Frachtflugzeugflotte in den USA und der Bau eines eigenen Frachtflughafens, der 2020 in Kentucky ans Netz gehen soll.

## 10.2 Fazit

Die Auswertung der vom Wettbewerbsverein selbst durchgeführten Umfrage und die Recherche von Marktdaten der Branche, vor allem zu den Marktanteilen der großen Konzerne, hat zu bemerkenswerten Ergebnissen geführt, die wie an dieser Stelle zusammenfassen:

- Die Zahl der Speditionsunternehmen in Deutschland geht kontinuierlich zurück, gleichwohl sind die Marktaussichten für die Logistikbranche auch für die kommenden Jahre gut. Die Unternehmen bestätigen den positiven Trend mit entsprechenden Investitionen, vor allem in Logistik-Software.

- Die Deutsche Post-Gruppe mit DHL und die DB-Töchter DB-Cargo und DB Schenker haben sich als (halb)staatliche Unternehmen mit großem Vorsprung zu den Marktführern im deutschen Logistikmarkt entwickelt.

- Die Hälfte der befragten Unternehmen befindet sich in einer direkten Wettbewerbssituation zu mindestens einem dieser beiden Konzerne. Wiederum mehr als die Hälfte von ihnen beklagt Wettbewerbsvorteile dieser Konzerne, von Chancengleichheit könne der Umfrage zufolge keine Rede sein.

- Trotz seit Jahrzehnten anderslautenden Beteuerungen der Politik gibt es in Deutschland immer noch eine Vielzahl von Unternehmen in Staatsbesitz oder mit staatlicher Beteiligung, wofür es keine aktuell noch schlüssige Begründung gibt.

- Die Monopolkommission überwacht zwar auch die Wettbewerbspolitik von Post und Bahn, hat dabei aber leider keinen speziellen Fokus auf deren Unternehmenspolitik im Logistiksektor.

- Aufrufe der Monopolkommission zur Privatisierung des Logistiksektors der DB AG und der Post-Gruppe bleiben seit Jahren in der Politik ohne Gehör, ebenso die Anpassung der Post-Entgeltregulierungsverordnung, um Preishöhenmissbrauch – und damit erleichterte Quersubventionierungen – zu vermeiden.

- Nicht nur im Speditions-, Logistik- und Transportsektor vor allem der landgestützten Verkehre gibt es eine massive (halb)staatliche Marktmacht, sondern auch im Segment Terminal Operations vieler See- und Binnenhäfen. Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS spricht bei diesen Unternehmen von teilweise „historisch gewachsenen monopolartigen Vorteilen".

- Bis auf die Bundestagsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und der Freien Demokraten plädiert keine andere Fraktion für einen konsequenten, zumindest deutlichen Abbau der staatlichen Beteiligungen.

- Start-ups in der Logistik, vor allem Online-Frachtplattformen, können etablierte Speditionen und Logistikdienstleister unter Druck setzen. Ein Austausch zwischen beiden Seiten findet bislang nur sehr zögerlich statt. Das Geschäftsmodell von Start-ups in der Logistik ist grundsätzlich nicht zu beanstanden, es findet nicht im rechtsfreien Raum statt.

# 11. Thesenkatalog zur Wiederherstellung einer fairen Wettbewerbssituation

Es geht dem Wettbewerbsverein als Herausgeber dieser Analyse nicht darum, das Wettbewerbsverhalten großer, privat finanzierter Transport- und Logistikkonzerne aus Deutschland, Europa oder Übersee anzuprangern. Diese Unternehmen, wie beispielsweise UPS, Dachser, Kühne + Nagel oder neuerdings auch Amazon, richten sich, wie kleinere und mittlere Betriebe der Branche auch, nach den Gesetzen der freien Marktwirtschaft. Gleichwohl sind sie ebenfalls durch die von (halb)staatlichen Unternehmen erzeugte verfälschte Wettbewerbssituation betroffen.

Auch beanstandet der Wettbewerbsverein die Existenz staatlicher und halbstaatlicher Unternehmen als solche nicht. Der Wettbewerbsverein wendet sich aber entschieden gegen unfaire Wettbewerbsbedingungen zugunsten dieser Unternehmen, die durch unzulässige Subventionen und durch Verwendung von Monopoleinnahmen entstehen.

So haben die hier vorgestellten neutralen Analysen und die Mitgliederbefragung des Wettbewerbsverein ergeben, dass Monopolisierung und Marktbeherrschung durch die (halb)staatlichen Konzerne DB Cargo und Deutsche Post DHL allein in Deutschland bereits weit fortgeschritten sind.

Mit einem konstruktiven Forderungskatalog möchte der Wettbewerbsverein dazu beitragen, dass die aufgezeigten Missstände abgestellt werden. Die Gesamtheit der privatwirtschaftlichen Unternehmen – und in der Folge die gesamte Volkswirtschaft – sollen vor weiterem Schaden durch Wettbewerbsverzerrungen bewahrt werden, wie sie durch Subventionen und Monopoleinkünfte (halb)staatlicher Unternehmen ausgelöst werden.

**Um die Bestandsgefährdung des privatwirtschaftlich geprägten Gewerbes nicht nur in Deutschland zu stoppen, stellt der Wettbewerbsverein den folgenden Forderungskatalog auf:**

1. Die Bundesregierung auf nationaler und die EU-Kommission auf internationaler Ebene werden aufgefordert, die enorme wirtschaftliche Bedeutung der privatwirtschaftlich finanzierten Transport- und Logistikunternehmen stärker als bisher zu beachten.

2. Die Bundesregierung und die EU-Kommission sind aufgefordert, alles zu unternehmen, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen staatlichen und halbstaatlichen Unternehmen einerseits und den privatwirtschaftlich finanzierten Unternehmen andererseits im Bereich Transport und Logistik zu gewährleisten.

3

Privatwirtschaftlich finanzierte Unternehmen in diesem Bereich sind vor unfairen Wettbewerb zu schützen, damit diese weiterhin in der Lage sind, den nationalen und europäischen Transportmarkt dynamisch zu entwickeln, technische Weiterentwicklungen zu finanzieren und zu forcieren sowie Kooperationen und leistungsfähige Netzwerke für den Bedarf der gesamteuropäischen Wirtschaft sicherzustellen.

4

Werden staatliche Beihilfen oder sonstige Vergünstigungen zur Unterstützung allgemeiner Wirtschaftsinteressen gewährt, dürfen diese nicht zweckentfremdet, z. B. zielgerichtet zum Aus- und Aufbau von Transport- und Logistiksparten oder zum „Kauf" von Marktanteilen, durch staatliche und halbstaatliche Konzerne genutzt werden. Eine solche Zweckentfremdung ist zu untersagen und zu überwachen.

5

Die Verwendung von Einnahmen/Gewinnen aus weitgehend geschützten Monopolbereichen, wie dem Briefporto oder Trassenentgelten, für den Kauf oder die Beteiligung an privatwirtschaftlichen Unternehmen im Transport- und Logistiksektor sowie für konzerninterne Quersubventionen ist auf nationaler und europäischer Ebene genauestens zu kontrollieren.

6

Unternehmenskäufe oder Beteiligungen durch staatliche oder halbstaatliche Unternehmen dürfen nur dann möglich sein, wenn sie zu gleichen Bedingungen wie der Kauf oder die Beteiligung durch privatwirtschaftlich finanzierte Transport- und Logistikunternehmen erfolgen.

7

Die Zuständigkeiten der relevanten EU-Generaldirektionen beispielsweise für Verkehr, Wettbewerb sowie Wirtschaft und Finanzen müssen im Hinblick auf die Kontrolle von Staatsbeihilfen, Wettbewerbsverzerrungen und kartellrechtlichen Prüfungen im Bereich Transport und Logistik besser koordiniert und gebündelt werden.

8

Der Wettbewerbsverein erkennt ausdrücklich die Arbeit und Funktion der Monopolkommission an, die Wettbewerbspolitik des Bundes vor allem bei Post und Bahn kritisch zu begleiten. Das mittlerweile enorm große Volumen der Logistikaktivitäten bleibt dabei jedoch weitgehend unberücksichtigt. Hier wünscht sich der Wettbewerbsverein ein größeres Engagement der Monopolkommission und sichert dazu seine vollumfängliche Unterstützung zu.

# 12. Aufgaben und Ziele des Wettbewerbsvereins

Der Wettbewerbsverein wurde im Jahre 1970 durch Unternehmen des Speditionsgewerbes gegründet. Ihm gehören namhafte, meist europaweit oder international operierende private Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen des Speditions- und Logistikgewerbes an.

**Zweck des Vereins ist es,**

- den leistungsgerechten Wettbewerb im nationalen und internationalen Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe zu fördern,
- den unlauteren leistungs- oder kartellrechtswidrigen Wettbewerb im Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe in allen Erscheinungsformen zu bekämpfen,
- die Mitglieder vor unlauterem und leistungswidrigem Wettbewerb zu schützen,
- Mitgliedsunternehmen vor unlauteren Praktiken nationaler und internationaler Wettbewerber, aber auch von Frachtenprüfungsgesellschaften und anderen Beratungsunternehmen zu warnen,
- jedwede Form unzulässiger staatlicher Beihilfen und Subventionen, die zu Wettbewerbsverzerrungen führen, zu bekämpfen.

Der Wettbewerbsverein informiert seine Mitglieder über neue, branchenspezifische Entwicklungen im nationalen und europäischen Wettbewerbs- und Kartellrecht, soweit diese für das Speditions- und Logistikgewerbe von Bedeutung sind.

Der Wettbewerbsverein besitzt eine eigenständige Prozessführungsbefugnis und Rechtsdienstleistungserlaubnis. Er kann deshalb im eigenen Namen gegen Wettbewerbsverstöße durch Abmahnungen oder sogar durch zivilgerichtliche Klagen und Einstweilige Verfügungen vorgehen.

Hierzu arbeitet der Wettbewerbsverein seit Jahren mit den SVM - Rechtsanwälten in Köln zusammen (www.svm-rechtsanwaelte.de). Beschwerden der Mitglieder bleiben damit anonym und werden auch in Abmahnungen und Prozessen nicht offenbart, da der Wettbewerbsverein nach außen nicht für bestimmte Mitglieder auftritt, sondern in seiner Eigenschaft als klagebefugter Verein die Interessen aller Mitglieder vertritt.

Der Wettbewerbsverein ist ein ideeller Verein. Er lebt von den Informationen/Anfragen und den Beiträgen seiner Mitglieder. Im Fall von Abmahnungen und Prozessen bilden die Mitglieder des Vereins eine Solidargemeinschaft. Die Kosten von Wettbewerbsverfahren werden von allen Mitgliedern in Form gezahlter Beiträge und Umlagen gemeinsam getragen.

Darüber hinaus tritt der Wettbewerbsverein gegen jedwede Form unzulässiger Kartelle, Beihilfen und Subventionen des Staates an Speditions-, Logistik- und Transportunternehmen ein. So wendet sich der Wettbewerbsverein deutschland- und europaweit gegen unzulässige Quersubventionierungen aus geschützten Märkten und Monopolbereichen (z.B. Briefmonopol) vor allem an Global Player in den ehemals staatlichen Bereichen von Post und Bahn.

Auch im sogenannten LKW-Kartell hat der Wettbewerbsverein eine aktive Rolle eingenommen und Schadensersatzansprüche der geschädigten Unternehmen gegen die LKW-Hersteller geltend gemacht.

## 12.1 Kontakt

**Rechtsanwalt Dr. Andreas Müller**
Geschäftsführer und
Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht
Schiller, Vahsen, Müller
SVM Rechtsanwälte
Partnerschaft m.b.B.
Gustav-Heinemann-Ufer 56
50968 Köln
Tel.: 0221-93 70 17 10
Fax 0221-93 70 17 27
Mail: drmueller@svm-rechtsanwaelte.de

# 13. Quellen

Für die Recherchen zu dieser Analyse wurde eine Vielzahl von aktuellen Quellen aus unterschiedlichen Archiven sowie schwerpunktmäßig dem Internet ausgewertet. Hinzu kommen, wie bereits in Kapitel 1 beschrieben, Daten und Zitate, die aus einer ausschließlich für diese Analyse durchgeführten Umfrage stammen. Diese originären Informationen sind unter den jeweiligen Grafiken und Erläuterungen mit „eigene Befragung 2019“ gekennzeichnet.

Wie ebenfalls in Kapitel 1 dargelegt, wurde diese Analyse bewusst nicht nach den Grundsätzen einer wissenschaftlichen Arbeit angefertigt, dafür aber unter Einhaltung aller (fach)journalistischen Grundsätze und Regeln. Die schnelle, kompakte Vermittlung von relevanten und vor allem aktuellen Informationen stand dabei im Mittelpunkt.

Alle Informationen lassen sich ohne großen Aufwand vom Leser selbst im Internet gegenchecken. Viele der verwendeten Quellen sind bereits im Fließtext genannt, hinzu kommen Quellen aus Beiträgen der Fachzeitschriften „DVZ“ und „Verkehrsrundschau“. In Ergänzung dazu eine Aufstellung, die in Auszügen für die Fülle der sorgfältig zusammengetragenen Informationen steht:


- „Top 100 der Logistik 2018/2019“, herausgegeben von der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS
- „Staatliche und halbstaatliche Unternehmen verzerren die Wettbewerbsbedingungen im europäischen Speditions- und Logistikmarkt“, Weißbuch, herausgegeben u. a. vom Wettbewerbsverein, 2004
- Dossiers zu DB und DPDHL, aus Statista, Online-Portal für Statistik-Datenbanken
- „Deutschland, Deine Staatsunternehmen“, Süddeutsche Zeitung vom 12. August 2017
- „Die Beteiligungen des Bundes“, Beteiligungsbericht 2017, herausgegeben vom Bundesministerium der Finanzen
- „Deutsche Bahn prüft Verkauf von Tochterfirmen Arriva und Schenker“, Handelsblatt vom 12. Dezember 2018
- „Deutsche Bahn: DB Schenker legt zu, Rückgang bei DB Cargo“, Verkehrsrundschau online vom 28. März 2019
- „Spekulation: Deutsche Bahn plant offenbar Schenker-Verkauf“, Verkehrsrundschau online vom 18. April 2019
- „Netzagentur gewährt Post deutliche Erhöhung des Briefportos“, Verkehrsrundschau online vom 18. April 2019
- „Wettbewerbshüter würden Bahn zerschlagen“, manager magazin online vom 22. Juli 2015

- „Sondergutachten: Monopolkommission kritisiert führende Marktstellung der Deutschen Post, online aus logistik WATCHBLOG vom 4. Dezember 2017
- „Sondergutachten 79: Post 2017 – Privilegien abbauen, Regulierung effektiv gestalten!“, herausgegeben von der Monopolkommission am 4. Dezember 2017
- „Sondergutachten 74: Post 2015 – Postwendende Reform – Jetzt!“, herausgegeben von der Monopolkommission am 7. Dezember 2015
- „Sondergutachten 76: Bahn 2017 – Wettbewerbspolitische Baustellen“, herausgegeben von der Monopolkommission am 3. August 2017
- „Sondergutachten 69: Bahn 2015: Wettbewerbspolitik aus der Spur?“, herausgegeben von der Monopolkommission am 22. Juli 2015
- „Start-ups rollen Logistikbranche auf“, Presseinformation der Managementberatung Oliver Wyman vom 3. Januar 2017
- „Pamyra wird europäisch“, DVZ-Brief vom 11. April 2019

# 14. Disclaimer

Die in dieser Analyse enthaltenen Marktinformationen sind zu allgemeinen Informationszwecken recherchiert, erstellt und bestimmt. Sie ersetzen weder eigene Marktrecherchen noch sonstige rechtliche, steuerliche oder finanzielle Information oder Beratung. Es handelt sich hierbei nicht um eine Kauf- oder Verkaufsaufforderung.

Die in dieser Analyse enthaltenen Aussagen und Angaben basieren auf Informationen, die der Verein zur Förderung des Wettbewerbs e.V., kurz Wettbewerbsverein, gründlich recherchiert bzw. aus allgemein zugänglichen, vom Wettbewerbsverein nicht überprüfbaren Quellen, die er für verlässlich erachtet, bezogen hat. Der Wettbewerbsverein kann die Zuverlässigkeit der verwendeten Quellen jedoch nicht mit letzter Gewissheit überprüfen.

Die Informationen und Bewertungen bzw. Meinungen entsprechen dem Stand zum Zeitpunkt der Erstellung, sofern sie nicht mit einem Jahresstand gekennzeichnet sind.

Zudem enthält diese Analyse Schätzungen und Prognosen, die auf zahlreichen Annahmen und subjektiven Bewertungen sowohl des Wettbewerbsvereins als auch anderer Quellen beruhen und lediglich unverbindliche Auffassungen über Märkte und Produkte zum Zeitpunkt der Herausgabe darstellen. Trotz sorgfältiger Bearbeitung übernehmen der Wettbewerbsverein, seine Organe und Dienstleister keine Gewähr für Vollständigkeit, Aktualität und Richtigkeit der bereitgestellten Informationen und Prognosen.

Diese Unterlagen enthalten nicht alle für wirtschaftlich bedeutende Entscheidungen wesentliche Angaben und können von Informationen und Einschätzungen anderer Quellen/Marktteilnehmer abweichen. Weder der Wettbewerbsverein noch seine Organe und Dienstleister können für Verluste haftbar gemacht werden, die durch die Nutzung dieser Analyse oder ihrer Inhalte oder sonst im Zusammenhang mit dieser Analyse entstanden sind.

Der Wettbewerbsverein weist darauf hin, dass eine Weitergabe der vorliegenden Materialien an Dritte nicht zulässig ist. Schäden, die dem Wettbewerbsverein, seinen Organen und Dienstleistern aus der unerlaubten Weitergabe dieser Materialien an Dritte entstehen, hat der Weitergebende in voller Höhe zu ersetzen. Von Ansprüchen Dritter, die auf der unerlaubten Weitergabe dieser Materialien beruhen, und damit im Zusammenhang stehenden möglichen Kosten hat er den Wettbewerbsverein, seine Organe und Dienstleister freizuhalten.

# 15. Impressum

**Herausgeber:**
Verein zur Förderung des Wettbewerbs e.V.
Gustav-Heinemann-Ufer 56
50968 Köln
Tel.: 0221-93 70 17 35
Fax: 0221-93 70 17 27
Mail: info@wettbewerbsverein-koeln.de
Web: www.wettbewerbsverein-koeln.de

VR Amtsgericht Köln Nr. 7951
USt-Ident-Nr. 219/5893/0739

**Verantwortlich für den Inhalt:**
Dr. Andreas Müller, Rechtsanwalt
Mail: drmueller@svm-rechtsanwaelte.de

**Recherchen und Redaktion:**
Behrend Oldenburg, Hamburg
Mail: oldenburg@bonum.net

**Redaktion zur rechtlichen Bewertung der Aktivitäten von Start-ups in der Logistik:**
Dr. Andreas Müller, Köln

Mitarbeit:
Kerstin Zapp, Hamburg

**Gestaltung:**
Bettina Jacobsen, Silvia Harlandt, GrafoService GmbH, Norderstedt

© 2019
Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien.