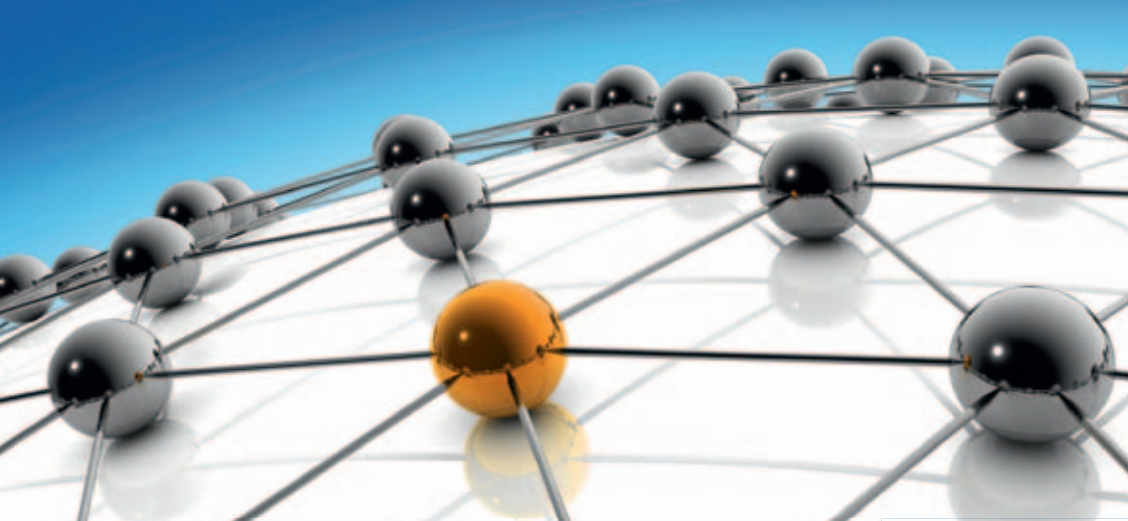




Jahresbericht 2013

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Der Verband

Als Spitzenorganisation deutscher Speditions- und Logistikdienstleister repräsentiert der DSLV über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Betriebe mit 520.000 Beschäftigten. Diese erzeugen 90 Prozent des jährlichen Branchenumsatzes in Höhe von 80 Milliarden Euro.

Die Organisationsfunktion des Spediteurs steht im Mittelpunkt der verbandspolitischen Aufgaben des DSLV. Als Dienstleistungsunternehmen besorgt die Spedition die Versendung von Waren und bedient sich dabei sämtlicher Verkehrsträger. Nicht nur der Einkauf einzelner Beförderungsleistungen, sondern auch die Organisation komplexer Dienstleistungspakete aus Transport, Umschlag, Lagerung und zahlreichen logistischen Zusatzleistungen umfassen die Aktivitäten eines modernen Speditions- und Logistikbetriebes. Somit verfolgt auch die Verbandspolitik des DSLV einen übergreifenden Ansatz, der sämtliche Verkehrsträger nach Maßgabe ihrer jeweiligen Systemstärken berücksichtigt.

Mit seiner Hauptgeschäftsstelle in Bonn und seiner Repräsentanz in Berlin verfügt der DSLV über den direkten Draht zur deutschen und europäischen Politik. Neben seiner über 130-jährigen Rolle als verkehrspolitisches Sprachrohr versteht sich der Verband als Berater und Dienstleister seiner Mitgliedsunternehmen nicht nur in Deutschland. Dazu nutzt er seine globale Vernetzung als Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung CLECAT und des Weltspediteurverbands FIATA sowie als assoziiertes Mitglied der International Road Transport Union IRU.

Erfahren Sie mehr über den DSLV auf: www.dslv.org



Jahresbericht 2013

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Die Politik	6
Der Markt	8
Landverkehr	10
Internationale Spedition	14
Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition	16
Luftfrachtsspedition	18
Binnenschiffahrtsspedition und Hafenwirtschaft	20
Gefahrgutlogistik und Umwelt	22
Prozesse, Standards, elektronischer Geschäftsverkehr	26
Recht und Versicherung	28
Aus- und Weiterbildung	30
Arbeits- und Sozialrecht	32
DSLVL-Unternehmertag 2013 in Hamburg	34
Messeaktivitäten des DSLVL	36
Geschäftsstelle	38
Gesamtvorstand	40
Landesverbände	42
Vorschau DSLVL-Unternehmertag 2014 in Berlin	44
Impressum	45



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

das politische Tempo hatte sich 2013 vor dem Hintergrund der Bundestagswahl am 22. September deutlich verlangsamt. Dringend zu lösende Probleme wurden aufgeschoben. Eine neue Bundesregierung, gebildet von einer Großen Koalition zwischen CDU/CSU und SPD, hat für eine Neuordnung auch der für den DSLV maßgeblichen Ressorts (Verkehr, Umwelt, Wirtschaft und Finanzen) gesorgt.

Die Hausleitung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, wie es jetzt heißt, blieb in den Händen der CSU. Mit Alexander Dobrindt steht ein gestandener Politiker an der Spitze des Verkehrsressorts, der seine fachlichen Schwerpunkte zuvor nicht in der Güterverkehrswirtschaft hatte. Politische Beziehungen müssen nun aufgebaut, die Zusammenarbeit von Neuem etabliert werden.

Die zentralen Themen, wie sie der DSLV in seinen Verkehrspolitischen Positionen zur Bundestagswahl „Auf den Punkt gebracht – Mobilitätspolitik für eine nachhaltige Wirtschaft und für Wohlstand“ formuliert hat, bleiben unverändert bestehen. Ganz oben auf der Agenda stehen Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, getragen von einer fairen, effizienten und nachhaltigen Finanzierung. Der Koalitionsvertrag zeigt in diesem Punkt, insbesondere bei der Höhe der bereitgestellten Mittel, erheblichen Nachholbedarf. Eine der Hauptaufgaben des DSLV im Jahr 2014

wird es sein, der neuen Bundesregierung den Stellenwert der Logistik für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland zu verdeutlichen.

Allein die im DSLV organisierten Unternehmen beschäftigen fast 520 000 Mitarbeiter und erwirtschaften 80 Milliarden Euro jährlich. Begrüßenswerter Weise hat die neue Bundesregierung zügig sowohl eine Logistikkordinatorin als auch einen Maritimen Koordinator bestellt und damit die Bedeutung der Logistik und des Güterverkehrs unserer Branche unterstrichen.

Dem vorliegenden Jahresbericht des DSLV können Sie entnehmen, dass die wirtschaftlichen Vorzeichen nach einer eher verhaltenen Entwicklung in fast allen logistischen Teilmärkten zum Ende des vergangenen Jahres hin nach oben zeigten. Diese Entwicklung gilt es, durch eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik zu unterstützen.



Herzliche Grüße,
Ihr Mathias Krage



Die Politik

Defizitäre Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

■ Erstmals wurden in einem Bundestagswahlkampf die Verkehrsinfrastruktur und ihre Finanzierung von nahezu allen Parteien thematisiert. Der sich stetig verschlechternde Zustand deutscher Straßen, Brücken, Schienen- und Wasserwege sowie Schleusen rückte nicht nur durch monatelangen Sperrungen der Leverkusener Rheinbrücke und der Rader Hochbrücke für den Lkw-Verkehr sowie der beiden großen Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel in das öffentliche Bewusstsein und unterstützte die bereits seit Jahren gemeinsam erhobenen Forderungen des DSLV und anderer Wirtschaftsverbände nach einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsetats aus Bundesmitteln. Daneben ist die Wirtschaft sich einig in ihrer Forderung nach strukturellen Änderungen in der Verwaltung und Verwendung steuer- und nutzerbasierter Einnahmen. Insofern hat der DSLV die Einrichtung und Arbeit der „Kommission für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Leitung des ehemaligen Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig aktiv unterstützt.

Zentrale Vorschläge des DSLV beziehen sich auf die strikte Zweckbindung von Mautgebühren, die Einrichtung verkehrsträgerspezifischer Finanzierungsfonds und die Schaffung von Möglichkeiten zur überjährigen Verwendung von Haushaltsmitteln. Sie wurden in die im Oktober 2013 vorgelegten Ergebnisse der Bodewig-Kommission aufgenommen. Die Kommission bestätigt den enormen, bereits im Jahr 2012 von der Daehre-Kommission festgestellten Investitionsstau und konkretisiert das jährliche Finanzierungsdefizit nur für den Erhalt von Straßen, Schienenwegen und Wasserstraßen auf 7,2 Milliarden Euro in den nächsten 15 Jahren. Der DSLV unterstützt eine konsequente Nutzerfinanzierung sämtlicher Verkehrsteilnehmer, so-

fern die oben genannten Voraussetzungen strikt erfüllt und gleichzeitig Haushaltsmittel deutlich erhöht werden.

Diese Überlegungen waren Teil der „Verkehrspolitischen Positionen des DSLV zur Bundestagswahl 2013“, die der DSLV-Unternehmertag am 21. Juni 2013 in Hamburg verabschiedet hat.

Der im Dezember 2013 zwischen den neuen Regierungsparteien CDU/CSU und SPD ausgehandelte Koalitionsvertrag orientiert sich leider nicht ausreichend an den Ergebnissen der Bodewig-Kommission, die nahezu vollständig die Zustimmung aller 16 Landesverkehrsminister fand. Als Überbleibsel findet sich im Koalitionsvertrag lediglich die wenig konkrete Absichtserklärung, durch eine grundlegende Reform, die Planung und Finanzierung der Verkehrswege auf eine dauerhaft verlässliche und effiziente Grundlage zu stellen. Lediglich 1,25 Milliarden Euro jährlich ist die neugewählte Regierung bereit, zusätzlich in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Das Delta zum von Bodewig und Daehre festgestellten Bedarf beträgt damit knapp sechs Milliarden Euro pro Jahr. An vom Bund finanzierte Aus- und Neubauten von Verkehrswegen ist damit kaum zu denken. Und das vor dem Hintergrund der Rekordsteuereinnahmen bei Bund und Ländern von über 570 Milliarden Euro im Jahr 2013.

Der DSLV unterstützt das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“, doch jetzt sofort benötigt die deutsche Infrastruktur Mittel, damit der festgestellte Verfall nicht fortschreitet und der Logistikstandort Deutschland nicht zusätzlich gefährdet wird. Der jetzt eingeforderte noch höhere Beitrag der Nutzer von Verkehrswegen darf sich nicht alleine auf eine vorbehaltlose Ausweitung der Lkw-Maut reduzieren, während die Politik aus Furcht die Wählergunst zu verlieren, die Einführung einer Maut für sämtliche Pkw unter einen grundsätzlichen Prüfvorbehalt stellt. Der Lkw kann nicht alleine das kompensieren, was die Verkehrspolitik in einem Zeitraum von 20 Jahren versäumt hat.



Lkw-Maut und Wegekostengutachten

■ In Umsetzung eines konkreten Ziels des Koalitionsvertrags plant die Bundesregierung, zusätzliche Mittel aus der Ausweitung der Lkw-Maut auf sämtliche Bundesstraßen einzunehmen. Ungeachtet der offenen Fragen der technischen Realisierung, muss die Wirtschaft auf einer Legitimation durch ein neues Wegekostengutachten bestehen. Bis Ende des Jahres 2013 warteten Speditionen und Transportlogistiker vergeblich auf die vom Bundesverkehrsministerium zugesagten Berechnungsgrundlagen für neue Mautsätze, mit denen unter anderem eine neue Mautklasse für Euro-VI-Fahrzeuge als Anreiz zur Investition in moderne Fahrzeugtechnologien eingeführt werden sollte. Damit hätte die Wirtschaft frühzeitig Planungs- und Investitionssicherheit erhalten.

Bis zur Bundestagswahl im September 2013 konnten noch wahltaktische Überlegungen der damaligen Bundesregierung und eine bis dato sich aus dem „Maut“-Urteil des OVG Münster vom 25. Oktober 2012 ergebende unklare Rechtslage als Gründe für die fehlende Bereitschaft zur Veröffentlichung des Wegekostengutachtens gelten. Jetzt ist eher davon auszugehen, dass die tatsächliche, deutlich niedrigere Zinslast als noch im Vorgängergutachten festgehalten, bereits die heute geltenden Mautsätze nicht mehr rechtfertigen kann und deshalb die Veröffentlichung des Gutachtens verzögert.

Energie- und Kraftstoffpolitik

■ 40 Prozent des Endenergieverbrauchs soll der Verkehrsbereich nach den Vorstellungen der Bundesregierung gemessen am Basisjahr 2005 bis zum Jahr 2050 einsparen. Der DSLV hat verschiedene Workshops der Bundesregierung zur Ausarbeitung einer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) begleitet. Auch wenn der im Sommer 2013 veröffentlichte MKS-Bericht einen guten Überblick über

Technologien sowie Energie- und Kraftstoffoptionen für alle Verkehrsträger enthält, wurde keine wirkliche – auch für die Wirtschaft verfolgbare – Strategie formuliert. Gleichwohl gestattet der Bericht einen ideologiefreien Blick auf die Tatsache, dass für den Lkw zunächst die Dominanz des Dieselmotors bestehen bleibt und der Lang-Lkw eine energieeffiziente Option ist.

Logistikstandort Deutschland stärken

■ Gut voran kam die vom DSLV maßgeblich geprägte Vermarktungsinitiative für den Logistikstandort Deutschland, die Logistics Alliance Germany (LAG). Dem unter Federführung des DSLV gegründeten LAG-Förderverein ist es auch im Jahr 2013 gelungen, weitere Mitglieder zu gewinnen. 43 Logistikunternehmen, -verbände und logistiknahe Dienstleister tragen inzwischen die Initiative, mit der die Kompetenz der deutschen Speditions- und Logistikwirtschaft professionell im Ausland vermarktet wird. Die Bundesregierung unterstützte die LAG nicht nur finanziell, sondern auch durch persönliche Präsenz des Bundesverkehrsministers und seiner Staatssekretäre bei Delegationsreisen und Auslandsmessen. Damit entwickelte sich die LAG zu einer erfolgreichen öffentlich-privaten Partnerschaft.

Spitzenplatz verteidigen

■ Deutschland als der Standort für Logistikdienstleistungen steht vor gewaltigen Aufgaben. Von der neuen Bundesregierung erwartet die Speditions- und Logistikbranche, dass sie diese priorisiert und zügig Lösungsansätze vorstellt. Von deren Umsetzung wird es abhängen, ob der Logistikstandort Deutschland seine internationale Spitzenposition erfolgreich verteidigen und sein weltweit einmaliges Verkehrsnetz trotz wachsender Zustandsdefizite als Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg und Wachstum erhalten kann.



Der Markt

Konjunktur bleibt robust

■ Im Jahr 2013 zeigte sich die deutsche Binnenkonjunktur insgesamt robust. Gebremst durch die anhaltend schwächelnde Weltwirtschaft wuchs die deutsche Wirtschaft moderat. Das Bruttoinlandsprodukt verzeichnete in 2013 nach Angaben des statistischen Bundesamtes ein leichtes Wachstum von 0,4 Prozent. Positive Entwicklungen am Arbeitsmarkt stimulierten den privaten Konsum. Auch die branchenwirtschaftlichen Leitdaten, mit Ausnahme der Rohstahlproduktion, folgten dem Wachstumstrend.

Gleichzeitig waren die außenwirtschaftlichen Impulse weiterhin schwach, der Euroraum hat die Wirtschaftskrise noch nicht überwunden. Dies wirkte sich auf die deutschen Ausfuhren aus, die im vergangenen Jahr lediglich um 0,6 Prozent zunahmen. Stärker wuchsen die Einfuhren mit 1,3 Prozent. Nach vorläufigen Ergebnissen fiel das reale BIP-Volumen des Euroraums in 2013 um 0,4 Prozent.

Transportintensive Branchen auf Wachstumskurs

■ Mit der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland kamen auch die transportintensiven Branchen wieder auf einen leichten Wachstumskurs. Die Witterungseinflüsse des kalten Winters und die starken Niederschläge im zweiten Quartal bewirkten einen schwachen Start in 2013, der durch die konjunkturelle Entwicklung im weiteren Jahresverlauf jedoch kompensiert werden konnte.

Nach dem Ifo-Konjunkturtest war die Stimmung der Spediteure gegen Ende des Jahres so gut wie schon lange nicht mehr. Der Geschäftsklimaindex erreichte im November den höchsten Wert seit Juli 2011. Die Geschäftserwartungen für die folgenden Monate waren die besten seit Ende 2010.

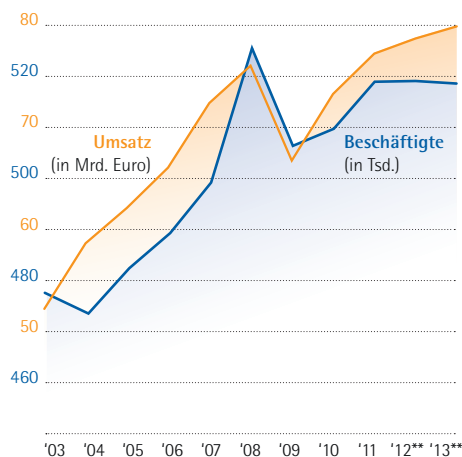
Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts ist das Transportaufkommen des gesamtmodalen Güterverkehrs in 2013 um 0,8 Prozent auf 4,3 Milliarden Tonnen gestiegen. Die Transportleistung stieg um 1,9 Prozent auf 642,8 Milliarden Tonnenkilometer.

Außenwirtschaftsentwicklung mindert internationale Verkehre

■ Der Straßengüterverkehr bekam in 2013 zunächst die witterungsbedingte Verringerung der Bauproduktion zu spüren. Die verhaltene Außenwirtschaftsentwicklung minderte anhaltend die grenzüberschreitenden Transporte. Dennoch konnte die positive Entwicklung der Binnenwirtschaft in der zweiten Jahreshälfte den schwachen Start ausgleichen. So ist das Transportaufkommen nach ersten Ergebnissen um 0,9 Prozent auf 3,34 Milliarden Tonnen angestiegen. Bei der Leistung wurde sogar eine Zunahme um 1,6 Prozent auf 453,0 Milliarden Tonnenkilometer verbucht.

Eine ähnliche Entwicklung ist beim Schienengüterverkehr zu beobachten. Sinkende Transportmengen wegen einer rückläufigen Stahlproduktion konnten durch zunehmende Importkohlemengen ausgeglichen werden. So wird in 2013 eine leichte Zunahme des Aufkommens auf 369,0 Millionen Tonnen (+0,8 Prozent) und eine auf 111,9 Milliarden Tonnenkilometer gestiegene Transportleistung (+1,6 Prozent) dokumentiert.

Umsatz und Beschäftigte in der Speditionswirtschaft



(Quelle: Umsatzsteuerstatistik, Statistisches Bundesamt, Beschäftigtenstatistik, Bundesagentur für Arbeit, * DSLV-Prognose für 2012 (Umsatz) u. 2013 (Umsatz u. Beschäftigte))



Die Binnenschifffahrt entwickelte sich in 2013 zunächst positiv, bis dann Mitte 2013 durch die Hochwasserlage in weiten Teilen Süd- und Ostdeutschlands größere Teile des Wasserstraßennetzes unpassierbar wurden. Dieser Einschnitt konnte jedoch wegen der insgesamt günstigen Entwicklung verkraftet werden, sodass sich für das Jahresergebnis ein Plus der Transportmengen (+1,7 Prozent; insgesamt 226,9 Millionen Tonnen) und -leistungen (+2,2 Prozent; insgesamt 59,7 Milliarden Tonnenkilometer) ergibt.

Besonders abhängig von der Außenhandelsentwicklung konnte sich der Luftfrachtverkehr in 2013 kaum von dem Einbruch im Vorjahr erholen; jedoch konnte zumindest die rückläufige Entwicklung in ein leichtes Plus gedreht werden. Nach vorläufigen Ergebnissen wird nun eine geringe Zunahme der Transportmenge registriert (+0,4 Prozent; in Summe 4,3 Millionen Tonnen). Eine gegenläufige Entwicklung zu den Verkehrsträgern des Landverkehrs wird beim Seeverkehr beobachtet. Als mit am stärksten von der Außenhandelsentwicklung abhängiger Verkehrsträger wird das Transportaufkommen trotz der wachsenden Binnennachfrage in 2013 noch einen leichten Rückgang hinnehmen müssen (-0,6 Prozent, insgesamt 293,3 Millionen Tonnen).

Umsatz und Beschäftigte entwickeln sich unterschiedlich

Seit vier Jahren wachsen die Umsätze in Spedition und Logistik wieder an und dürften im Jahr 2013 bei rund 80 Milliarden Euro liegen. Trotz eines leichten Anstiegs in den Vorjahren, zeichnet sich bei den Beschäftigtenzahlen der Branche im Jahr 2013 jedoch ein geringer Rückgang auf etwa 517 000 Beschäftigte ab. Eine überraschende Entwicklung im Vergleich zur Zahl der Erwerbstätigen insgesamt, die mit 41,8 Millionen Personen im siebten Jahr in Folge einen neuen Höchststand erreichte.

Der Ausblick für das Jahr 2014 lässt auf einen konjunkturellen Aufschwung hoffen. Die Prognosen für die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts liegen verbreitet zwischen 1,5 und 1,9 Prozent. Es ist von einem spürbaren Anstieg nahezu aller gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auszugehen. Entsprechend wird für das gesamtmodale Transportaufkommen eine Zunahme um knapp zwei Prozent prognostiziert. Für die Transportleistungen des gesamtmodalen Güterverkehrs wird eine Zunahme von knapp drei Prozent für wahrscheinlich gehalten.





Landverkehr

VZR Reform verfehlt ihr Ziel

■ Mit der sogenannten VZR-Reform wurde das Ziel, das Punktesystem sowie das Flensburger Verkehrszentralregister einfacher, transparenter und gerechter zu gestalten aus Sicht des DSLV in weiten Teilen verfehlt. Während die Absenkung der Punkteobergrenze von 18 auf acht Punkte für sich genommen bereits zu einer mehr als hundertprozentigen Verschärfung für alle Verkehrsteilnehmer führt, wirken sich die Änderungen für Personen und Unternehmen, für die die Fahrtätigkeit wesentlicher Bestandteil ihrer Lebens- und Geschäftsgrundlage ist, noch erheblich gravierender aus. Der DSLV konnte erreichen, dass die Auswirkungen für die Branche in letzter Minute doch noch die Möglichkeit zum Punkteabbau – wenn auch in stark abgeschwächter Form – in das Gesetz mit aufgenommen wurden.

Neue Mautsätze lassen auf sich warten

■ Hoffnungen auf Einführung einer neuen im Vergleich zur Euro-V-Klasse günstigeren Mautklasse für Euro-VI-Fahrzeuge wurden in 2013 enttäuscht. Die höheren Anschaffungskosten für die neuen emissionsärmeren Fahrzeuge sollten durch die rechtzeitige Einführung einer zusätzlichen günstigeren Mautklasse kompensiert werden und Anreize für eine Kaufentscheidung bieten. Für die Unternehmen bedeutet die unklare Situation jedoch mangelnde Planungssicherheit für Investitionen in die Erneuerung des Fuhrparks.

Ein Faktor hierbei: Die Aufstockung der Fördermittel für das Innovationsprogramm, mit dem die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) die Anschaffung von Euro-VI-Lkw förderte. Im Oktober 2012 hatte die KfW die Möglichkeit der Antragstellung gestoppt. Die bis zu diesem Zeitpunkt aufgelaufenen Anträge in Höhe von 38 Millionen Euro konnten jedoch in 2013 bewilligt werden. Je nachdem ob ein Unternehmen in den Genuss der Fördermittel gekommen ist, stellt sich individuell die Frage, welche Anschaffung sich rechnet: Euro-V- oder Euro-VI-Lkw.

OVG-Urteil zur Mauterstattung bleibt wirkungslos

■ Die Hoffnung vieler Unternehmen auf eine unerwartete Mauterstattung in Folge der Entscheidung des OVG Münster zur Rückerstattungspflicht der in 2005 gezahlten Lkw-Maut blieb im Jahr 2013 unerfüllt. Nach Meinung des Gerichts fehlte eine wirksame Rechtsgrundlage für die Mautzahlung. In der Folge reichten Transportunternehmen beim Bundesamt für Güterverkehr mehr als 6 000 Anträge auf Erstattung bereits geleisteter Mautzahlungen ein. Forderungen an den Bund im Milliardenbereich standen plötzlich im Raum.

Mit einem Griff in die legislative Trickkiste hat die Bundesregierung dem Begehren jedoch einen Riegel vorgeschoben. Sie erließ das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, hob damit die bisher nur im Rang einer Verordnung festgelegten Mautsätze auf die höhere Stufe eines Gesetzes und bestätigte diese somit rückwirkend bis 2003. Da Gesetze jedoch nur durch das Bundesverfassungsgericht gekippt werden können, nicht aber durch die Verwaltungsgerichte, war die Berufung auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts als Grundlage für die geltend gemachten Mauterstattungsansprüche nicht mehr verwertbar.



Droht der Schulungsengpass?

■ Im Bereich der Berufskraftfahrer-Qualifikation sind nach wie vor viele Fragen offen. So hat sich die Prognose des BAG aus dem Jahr 2011, dass ab 2012 die Zahl der weiterbildungspflichtigen Fahrer zunehmen würde, auch im Jahr 2013 nicht bewahrheitet. Über die Gründe kann viel spekuliert werden. Vorhersagen zu diesem Themenbereich erweisen sich grundsätzlich als sehr schwierig, da weder auf Bundes- noch auf Landesebene Statistiken geführt werden. Ob sämtliche schulungspflichtigen Fahrer im Hinblick auf das Ende der Frist der ersten fünfjährigen Weiterbildungsperiode im September 2014 auch tatsächlich ihre Schulungen absolvieren werden, oder ob auf Grund der fehlenden Qualifikation ein Fahrermangel droht, muss sich zeigen.

Nach Berechnungen des DSLV sind im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs 870 290 Fahrer für den Zeitraum von 2009 bis 2014 von der Weiterbildungspflicht betroffen. Dies entspricht einem Aufwand von 4 351 450 Schulungsmanntagen. Diese eindrucksvolle Leistung, die in hohem Umfang durch die Unternehmen der Speditions- und Transportbranche finanziell getragen wird, sollte aus Sicht des DSLV als wichtiger Baustein für die Werthaltigkeit des Berufsbildes Fahrer, des Gewerbes und somit auch für die Nachwuchsarbeit genutzt werden.

Ständige Veränderung bringen auch die BAG- Förderprogramme De-minimis und Aus- und Weiterbildung mit sich. Den Versuch des Bundesverkehrsministeriums, die Unternehmen bei der Auswahl ihrer Schulungsanbieter auf solche zu beschränken, die von einem unabhängigen Zertifizierungsunternehmen anerkannt worden sind, konnte der DSLV gemeinsam mit den anderen Branchenverbänden

verhindern. Diese Maßnahme hätte den Fördertopf und die Unternehmen mit weiteren Kosten belastet, aber nicht den gewünschten Effekt, Missbrauch zu verhindern, erzielt. Gleichwohl ist die stetige Verbesserung im Sinne von Transparenz, Effizienz und Rechtssicherheit ein Anliegen, das bei der Fortschreibung der Förderprogramme vom DSLV und den beteiligten Unternehmen auch weiterhin mit Aufmerksamkeit verfolgt wird.

Feldversuch Lang-Lkw mit positivem Ergebnis

■ Der Einsatz von Lang-Lkw hat entgegen der Befürchtungen der Gegner dieses Transportsystems keine Güterverlagerung von der Schiene auf die Straße bewirkt. Dies ist dem Bericht der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) zur kontinuierlichen Fahrtenerhebung für den Zeitraum zwischen Dezember 2012 und Dezember 2013 zu entnehmen. Nach Feststellung der BASt wurden knapp 17 Prozent aller beobachteten Fahrten im kombinierten Verkehr durchgeführt und kein am Feldversuch teilnehmendes Unternehmen hat dabei den Lang-Lkw als Ersatz für Schienengütertransporte eingesetzt.

Der DSLV sieht in den vorliegenden Ergebnissen der Fahrtenerhebung eine erste Bestätigung für seine Auffassung, dass innovative Nutzfahrzeuge wie der Lang-Lkw einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Güterverkehr leisten, und sowohl die Anzahl der Fahrten, als auch den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen reduzieren. Die Erkenntnisse belegen insbesondere die Überzeugung des DSLV, dass der Lang-Lkw dem Schienenverkehr nicht schadet.



Neufassung Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr

■ Die Europäische Kommission hat im Frühjahr 2013 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr vorgelegt. Der DSLV unterstützt grundsätzlich diesen Vorschlag, da er einen Beitrag zur Reduzierung des Energieverbrauchs, zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Transporteffizienz leistet und die Sicherheit auf der Straße verbessert.

Der DSLV begrüßt jede Maßnahme, die die Effizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrs unter Beachtung des Prinzips der Multimodalität verbessert und stimmt insbesondere den folgenden Detailvorschlägen zu:

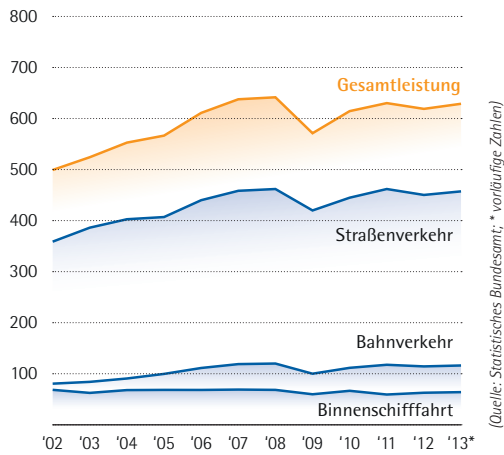
- Der grenzüberschreitende Einsatz des European Modular System (EMS) zwischen den Ländern, die dies in der Vergangenheit bereits ermöglicht haben, sollte auf deren Hoheitsgebiet weiterhin möglich sein,
- das Maximalgewichts von Lastkraftwagen, die am kombinierten Verkehr teilnehmen, sollte auf bis zu 44 Tonnen erhöht werden,
- aerodynamische Verbesserungen (Verlängerung der Fahrzeuge, Fahrerkabine) zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen sollten zugelassen und
- der Einsatz von 45-Fuß-Containern im kombinierten Verkehr ohne die Beantragung spezieller Genehmigungen erlaubt werden.

Wettbewerbsschädliche Liberalisierung der Kabotage verhindert

■ Gemäß europäischer Marktzugangsverordnung VO (EG) Nr. 1072/2009 musste die Europäische Kommission bis Ende 2013 einen Bericht zur Situation des Straßengüterverkehrsmarktes in der EU vorlegen hat. Dieser sollte Auskunft darüber geben, ob eine weitere Öffnung der inländischen Transportmärkte der EU-Mitgliedstaaten einschließlich der Kabotage in Betracht gezogen werden kann. Gleichzeitig plante die Kommission noch im Juni 2013 die Vorlage eines Gesetzentwurfes zur weiteren Liberalisierung des Straßengüterverkehrsmarktes mit einer Neuregelung der Kabotage. Derzeit erlauben die EU-Kabotagevorschriften drei Binnentransporte innerhalb von sieben Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung durch einen nicht ansässigen Unternehmer.

Der DSLV hatte sich grundsätzlich für eine weitere Marktöffnung ausgesprochen, hält diese vor dem Hintergrund der nach wie vor bestehenden, erheblichen sozialen und fiskalischen Unterschiede in der EU und der fehlenden Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zum derzeitigen Zeitpunkt aber für verfrüht. Stattdessen sollten nach Auffassung des DSLV die derzeit geltenden Regelungen effizienter durchgesetzt und eine stärkere Harmonisierung der nationalen Rechtsvorschriften vorgenommen werden. Andernfalls besteht die große Gefahr des Sozialdumpings zwischen den westlichen und östlichen EU-Staaten.

Beförderungsleistungen in Deutschland in Milliarden tkm



13

Die massiven und anhaltenden Proteste europäischer Transportunternehmervverbände und der Gewerkschaften setzten Brüssel zunehmend unter Druck. Anfang Juni 2013 erklärte EU-Verkehrskommissar Siim Kallas schließlich, keinen Gesetzentwurf für die weitere Liberalisierung der Kabotagevorschriften in dieser Legislaturperiode mehr vorlegen zu wollen. Dennoch hält er an der Auffassung fest, dass die bestehenden Regeln der Kabotage nicht mehr dem Geist des freien Binnenmarktes entsprechen würden.

Auch wenn die Diskussion um die Freigabe der Kabotage vorerst vom Tisch ist, beendet ist sie damit noch lange nicht. Kommission, Parlament und Verkehrsministerrat müssen auf der einen Seite die Regeln des freien EU-Binnenmarktes wie Niederlassungsfreiheit und freie Berufsausübung überall in der EU beachten, dürfen aber andererseits kein Sozialdumping zulassen. Der DSLV wird den Fortgang der politischen Diskussion im Interesse seiner Mitgliedsunternehmen weiterhin kritisch begleiten.

Ecotaxe-Desaster in Frankreich

■ Trotz rechtzeitiger Verabschiedung der gesetzlichen Grundlagen hat die französische Regierung Ende Oktober 2013 die zuletzt für den 1. Januar 2014 geplante Einführung der Ecotaxe auf unbestimmte Zeit verschoben. Hintergrund waren massive Proteste des französischen Transportgewerbes und generelle Zweifel an den technischen und administrativen Systemvoraussetzungen für einen reibungslosen Start.

Die Ecotaxe sollte auf einem Streckennetz von etwa 15 000 Kilometern für alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht als eine streckenbezogene Öko-steuer auf allen Nationalstraßen, einigen Landstraßen und den bislang mautfreien Autobahnen erhoben werden.

Da die Ecotaxe als Steuer konzipiert wurde, hätten Transportunternehmen, die französischem Recht unterliegen, diese als pauschale Aufschläge zwischen 2,1 und sieben Prozent auf die vereinbarten Frachtpreise – ähnlich wie bei der Mehrwertsteuer – an die Verlader weiterberechnen sollen. Der Kunde ist gesetzlich zur Zahlung dieser Aufschläge verpflichtet. Diese pauschale Weiterbelastung sollte zwingend für alle nationalen Transporte und Kabotage-Verkehre gelten.

Für die französische Regierung bedeutet die Aussetzung der Ecotaxe ein Einnahmeverlust in Höhe von 800 Millionen Euro.





Internationale Spedition

Gelangensbestätigung entbürokratisiert – Spediteurbescheinigung wieder zulässig

■ Im Frühjahr 2013 hat der Bundesrat der erneuten Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung zugestimmt und damit die Nachweispflichten für innergemeinschaftliche Lieferungen wieder entschärft. So werden seit dem 1. Januar 2014 neben der Gelangensbestätigung weitere Belege als Nachweis für Umsatzsteuerzwecke anerkannt, wie die zwischenzeitlich abgeschaffte weiße Spediteurbescheinigung. Diese kann als Sammelbestätigung bis zu einem Quartal ausgestellt werden und ist bei elektronischer Übermittlung auch ohne Unterschrift gültig.

Gleiches gilt für die Gelangensbestätigung. Zudem wurde auf Intervention des DSLV die Rolle des Spediteurs bei der Beschaffung der Gelangensbestätigung deutlich entschärft. Die Versicherung, über die Gelangensbestätigung zu verfügen und diese aufzubewahren, ist gänzlich entfallen. Damit ist das Bundesfinanzministerium nahezu allen Forderungen des DSLV nachgekommen.

Aufgrund zahlreicher Kundenanfragen und Unsicherheiten im Umgang mit den neuen Nachweisen hat der DSLV für seine Mitgliedsunternehmen Handlungsempfehlungen und einen Fragen- und Antwortenkatalog erstellt. Der Verband weist insbesondere darauf hin, dass ein Spediteur gesetzlich nicht dazu verpflichtet ist, einen Umsatzsteuernachweis auszustellen oder zu beschaffen.

Unionszollkodex in Kraft getreten

■ Der neue Zollkodex der Union ist am 30. Oktober 2013 in Kraft getreten und ersetzt den Modernisierten Zollkodex, der somit niemals in der Praxis angewandt worden ist.

Da aber die Durchführungsvorschriften noch nicht fertig gestellt sind, finden nur die Artikel des Unionszollkodexes Anwendung, die den Erlass von Durchführungsbestimmungen und delegierten Rechtsakten vorsehen. Die Anwendung sämtlicher Bestimmungen ist für Mitte 2016 vorgesehen, weitere Verzögerungen sind aber nicht ausgeschlossen. Dann wird auch der aktuelle Zollkodex aufgehoben, der bis dahin weiter gilt. Der DSLV ist über seinen europäischen Dachverband CLECAT eng in die laufende Arbeit an den Durchführungsvorschriften eingebunden.

Zollvollmachten überarbeitet

■ Der DSLV hat seine Mustervollmachten zum Erstellen von Ein- und Ausfuhranmeldungen in direkter Stellvertretung sowie die Vollmacht zur Fiskalvertretung umfassend überarbeitet, ergänzt und aktualisiert und rät zu deren Verwendung. Ohne Vollmacht werden Speditionen oder Zollagenten, die die Zollabwicklung für Verlager übernehmen, selbst zum Zollanmelder und somit zum Zollschuldner.

Berechnung nicht getauschter Paletten ist Schadensersatz

■ Auf Initiative des DSLV hat das Bundesfinanzministerium klargestellt, dass Zahlungen für nicht zurückgegebene Paletten im Rahmen des Palettentauschs kein Entgelt für eine steuerbare Leistung, sondern echter Schadensersatz sind. Rechnungen über nicht getauschte Paletten



sind demnach umsatzsteuerfrei auszustellen. Bis zum 1. Juli 2014 wird nicht beanstandet, wenn Unternehmen ihre bisherige Abrechnungspraxis beibehalten.

Zoll-Krise in Russland

■ Seit Mitte September 2013 fordert der Russische Föderale Zolldienst zusätzliche Sicherheiten für alle Carnet TIR-Strabentransporte über russisches Territorium. Begründet hat er dies mit offenen Zahlungsverpflichtungen der Bürgenkette des TIR-Verfahrens wegen nicht ordnungsgemäß beendeter Verfahren in Höhe von über 650 Millionen US-Dollar. Zudem kündigte der russische Zoll Ende August 2013 den Vertrag mit dem russischen TIR-Verband ASMAP zum 1. Dezember 2013. Die ASMAP hätte damit ab diesem Zeitpunkt keine Carnets ausgeben und keine TIR-Bürgschaften für Carnets TIR auf dem russischen Territorium mehr übernehmen dürfen.

Das Vorgehen des russischen Zolls stellte nach Auffassung der zuständigen UNECE-Gremien und des TIR Executive Board einen klaren Verstoß gegen die TIR-Konvention dar. Aber auch die höchstrichterliche Entscheidung des von der ASMAP angerufenen russischen Obersten Schiedsgerichts, das die angeordneten Maßnahmen für illegal erklärte und eine sofortige Rücknahme anordnete, konnte den russischen Zoll nicht stoppen.

Erst nach Intervention der politischen Führungsspitze in Russland hat der Föderale Zolldienst Ende November 2013 eingelenkt und den Vertrag mit ASMAP bis zum 1. Juli 2014 verlängert. Damit müssen die russischen Zollbehörden weiterhin Carnets TIR an den russischen Grenzen akzeptieren und erledigen. Allerdings besteht der russische Zoll zum Bedauern des DSLV unverändert auf seiner Forderung nach zusätzlichen nationalen Sicherheiten. In der Praxis

werden Carnets jedoch bei der Einreise in die Eurasische Zollunion über die belarussische oder kasachische Außen-grenze weiterhin ohne Sicherheiten abgefertigt und erreichen die russischen Bestimmungszollstellen, da an den russischen Binnengrenzen aktuell keine Zollkontrollen stattfinden.

Neue Pflichten bei Rechnungsstellung

■ Seit dem 30. Juni 2013 gelten neue Pflichten bei dem Ausstellen von Rechnungen. So richtet sich seither die Abrechnung von Leistungen eines im EU-Ausland ansässigen Unternehmers, die unter das Reverse-Charge-Verfahren fallen, nach den Formvorschriften seines Heimatlands. Das gilt nicht, wenn der deutsche Leistungsempfänger eine Gutschrift erstellt. Dann müssen die deutschen Vorschriften beachtet werden. Neu ist auch, dass Rechnungen für Reverse-Charge-Leistungen bis zum 15. des Folgemonats ausgestellt werden müssen.

Rechnet der Leistungsempfänger eine Leistung ab, so muss diese Gutschrift seit dem 30. Juni 2013 ausdrücklich als solche gekennzeichnet werden. Die Bezeichnung als Gutschrift führte zu Abgrenzungsproblemen mit der so genannten handelsrechtlichen Gutschrift, womit eine ursprüngliche Rechnung korrigiert oder storniert wird. Diese ist keine Gutschrift im umsatzsteuerlichen Sinn. Das Bundesfinanzministerium hat klargestellt, dass allein die Verwendung des Begriffs „Gutschrift“ bei der handelsrechtlichen Gutschrift nicht automatisch zur „Strafsteuer“ nach § 14c Umsatzsteuergesetz führt.



Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition

Wirtschaftliche Entwicklung 2013

■ Die Zeiten zweistelliger Wachstumsraten in den nord-europäischen Häfen liegen schon einige Jahre zurück. Die im Vergleich zum vorherigen Jahrzehnt verhaltene Dynamik der Weltwirtschaft lässt zweistellige Wachstumsraten auch mittelfristig nicht erwarten. Dennoch wächst der Seeverkehr weiter und weist mit prognostizierten vier bis sechs Prozent jährlichen Steigerungen im Vergleich zu anderen Industrien und Branchen immer noch erfreuliche Zuwachsraten auf.

Im Jahr 2013 hat sich der Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen unterschiedlich entwickelt. Während sich Hamburg mit einem Plus von 4,4 Prozent überdurchschnittlich entwickelt hat, mussten die Containerterminals in Rotterdam (-2,1 Prozent) Antwerpen (-0,7 Prozent) und den bremischen Häfen (-4,7 Prozent) Einbußen hinnehmen. Mit der Neuordnung von Konsortien und den Änderungen in den Hafenumläufen verschieben sich die Marktanteile zwischen den Umschlagsplätzen von Jahr zu Jahr in die eine oder andere Richtung, ohne dass umwälzende Marktverschiebungen damit einhergingen.



Verkehrsinfrastruktur im Norden sträflich vernachlässigt

■ Das Komitee Deutsche Seehafenspediteure im Deutschen Speditions- und Logistikverband (KDS im DSLV) kritisiert die Vernachlässigung der norddeutschen Verkehrsinfrastruktur. Diese ist in einem besorgniserregenden Zustand. Selbst dringend notwendige Erhaltungsmaßnahmen werden unterlassen. Die reparaturbedingte Schließung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) im ersten Quartal 2013 war der vorläufige Höhepunkt dieser fehlgeleiteten Verkehrspolitik des Bundes. Ein weiteres Beispiel war die monatelange Sperrung der Rader Hochbrücke für den Schwerlastverkehr.

Die fehlenden Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Außen- und Unterweser, unzureichende Trassenkapazitäten auf der Schiene und Verzögerungen bei dem Ausbau der Küstenautobahn A20 oder der A281 für den Autobahnringchluss um Bremen sind nur prominente Beispiele dafür, dass der dringend erforderliche Ausbau der norddeutschen Infrastruktur und insbesondere der Seehafenhinterland-Anbindungen in keiner Weise den Anforderungen der Seehäfen gerecht wird.

Statt den umweltfreundlichsten Verkehrsweg Wasserstraße zu fördern und somit Verlagerungspotenzial zu generieren, verspielt die Politik diese große Chance und gefährdet damit Wohlstand und Arbeitsplätze nicht nur in Norddeutschland. Das KDS erwartet von der Politik, dass die notleidenden Infrastrukturprojekte in Norddeutschland jetzt unverzüglich und mit höchster Priorität vorangebracht werden.

Das im Herbst 2012 eingeweihte Containerterminal Wilhelmshaven, der Jade-Weser-Port, war als Ergänzungshafen konzipiert worden, um die absehbaren Kapazitätsgrenzen vor allem in Bremerhaven zu erweitern. Von den im ersten Betriebsjahr angestrebten 700 000 TEU konnten



gerade einmal zehn Prozent umgeschlagen werden. Nach der Wirtschaftskrise 2009 und dem Rückgang der Volumina braucht der neue Standort deutlich mehr Zeit, um eine angemessene Auslastung zu erzielen. Mit der geplanten Allianz „P3“ zwischen den drei größten Containerlinienreedereien, Maersk, MSC und CMA/CGM, wird der Containerterminal Wilhelmshaven die ersten regelmäßigen Liniendienste mit den größten Containerschiffen abfertigen.

Obligatorische Überprüfung von Containergewichten

■ Auf Drängen interessierter Kreise möchte die International Maritime Organization (IMO) im Rahmen des völkerrechtlich verbindlichen SOLAS-Übereinkommens (International Convention for the Safety of Life at Sea) die obligatorische Überprüfung von Containergewichten durchsetzen. Unter dem Aspekt der Vermeidung von Ladungsverlusten sollen Verlader, Spediteure oder Terminalbetreiber dazu verpflichtet werden, die Gewichte von Containern vor Verladung an Bord eines Seeschiffes zu ermitteln und zu überprüfen.

Dazu sind zwei gleichberechtigte Verfahren vorgesehen: Das Erste besteht in der Verwiegung des fertig beladenen und versiegelten Containers. Alternativ dazu können die einzelnen Sendungsgewichte inklusive Verpackungs-, Stau- und Sicherungsmaterial sowie des Container-Eigenweights nach einer zertifizierten und zugelassenen Methode ermittelt werden.

Verlader, Spediteure und Terminalbetreiber haben unisono erhebliche Zweifel an dem positiven Nutzen der neuen Regeln geäußert. Hinzu kommt, dass die Einführung einer obligatorischen Gewichtsüberprüfung eine erhebliche finanzielle Belastung für die Verlanderseite darstellen würde. Das European Shippers Council (ESC) schätzt die weltweiten Mehrkosten auf rund acht Milliarden US-Dollar.

Leider haben all diese Argumente bei der IMO nicht das gewünschte Gehör gefunden, und so hat sich das Subcommittee on Dangerous goods, Solid cargoes and Container (DSC) der IMO am 16. September 2013 für die Einführung dieser Vorschrift ausgesprochen. Mit einer verbindlichen Anwendung des geänderten Übereinkommens ist im Mai 2017 zu rechnen. Die verbleibende Zeit müssen die IMO und die Vertragsstaaten dazu nutzen, viele noch offene Fragen zu klären.

Vom Freihafen zum Seezollhafen – ein Jahr nach der Umstellung

■ Zum Jahresbeginn 2013 endete mit der Auflösung des Freihafens nach mehr als 125 Jahren ein Stück Hamburger Geschichte. Seitdem ist der Hamburger Hafen ein Seezollhafen. Die damit verbundenen Änderungen in der Abwicklung des Import-Warenverkehrs haben in den ersten Monaten für eine turbulente Anfangsphase gesorgt.

Die Gründe dafür waren vielfältiger Natur. So war es beispielsweise trotz einer Vielzahl von Veranstaltungen und unzähligen Informationsschreiben nicht durchgängig gelungen, die geänderten Abläufe über die Grenzen der Metropolregion Hamburgs hinaus großflächig bekannt zu machen.

Nach gut einem Jahr Seezollhafen kann man aber trotzdem resümieren, dass der Umstellungsprozess insgesamt, insbesondere vor dem Hintergrund des Ausmaßes der Veränderungen, weitgehend reibungslos verlaufen ist. Die letzten, noch zu optimierenden „Baustellen“ befinden sich bereits im engen Dialog zwischen allen Beteiligten – darunter das KDS – und sollen zeitnah abgeschlossen werden.



Luftfrachtspedition

Spediteure unterstützen sichere Lieferkette

■ Die Luftfrachtspediteure sind ein wichtiges Glied der sicheren Lieferkette im Luftverkehr und auf Basis der EU-Luftsicherheitsvorschriften als „Reglementierte Beauftragte“ durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zugelassen. Sie steuern die komplexen Luftfrachtprozesse von der Abholung beim Kunden bis zur Anlieferung bei der Airline unter Einhaltung der Sicherheitsauflagen und sichern die Fracht durch technische und organisatorische Maßnahmen vor unbefugten Zugriffen.

Die Luftfrachtversender aus Industrie und Handel erhalten den Status als „Bekannte Versender“ ebenfalls nur noch durch eine behördliche Zulassung des LBA. Damit sind sie für die Umsetzung und Einhaltung der Sicherheitsvorschriften in ihrem Betriebsbereich selbst verantwortlich. Die früher per Sicherheitserklärung mögliche Anerkennung durch einen „Reglementierten Beauftragten“ gibt es für bekannte Versender nicht mehr.

LBA lässt bekannte Versender zu

■ Ursprünglich sollte die in der EU-Verordnung Nr. 185/2010 vorgesehene Übergangsfrist für die Zulassung der Versender am 25. März 2013 auslaufen. Ende 2012 wurde allerdings publik, dass praktisch alle EU-Mitgliedstaaten außer Deutschland hierfür den 29. April 2013 vorgegeben hatten. Um Friktionen durch unterschiedliche nationale Terminsetzungen zu vermeiden, hat die EU-Kommission im Frühjahr die Frist bis zum 29. April 2013 verlängert.

Ab diesem Stichtag dürfen nur noch die zugelassenen bekannten Versender Luftfracht im Rahmen der sicheren Lieferkette aufgeben. Ansonsten muss die Sendung kostenpflichtig geröntgt oder anderweitig kontrolliert werden.

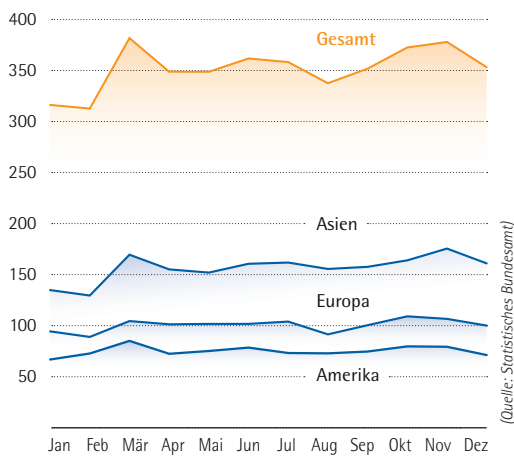
Drohender Abfertigungsstau an Flughäfen ausgeblieben

■ Die Zulassungszahlen der bekannten Versender blieben allerdings noch bis Anfang 2013 weit hinter den Erwartungen zurück. Marktbeobachter befürchteten deshalb unisono einen signifikanten Rückgang der Fracht aus der sicheren Lieferkette und warnten eindringlich vor negativen Folgen für die deutsche Exportwirtschaft. Der DSLV hat in zahlreichen Gesprächen mit den Ministerien und dem LBA, aber auch mit den Organisationen der Versender immer wieder massive Anstrengungen gefordert, um einen drohenden Abfertigungsstau an den Flughäfen zu verhindern. Entgegen allgemeiner Befürchtungen ist es nach dem 29. April 2013 nicht zu gravierenden Verzögerungen bei der Luftfrachtabfertigung gekommen. Die Branche hat mit dezentralen Frachtkontrollen und einer ausreichenden Kapazität an Röntgengeräten mögliche Engpässe an den großen Hubs verhindert.

Geschäftlicher Versender: DSLV warnt vor ausufernder Nutzung

■ Nach einer Abfrage des LBA nutzen deutlich mehr als 4 000 Luftfrachtkunden den Status als „Geschäftlicher Versender“, die meisten davon vermutlich nur, um sich das aufwändige behördliche Zulassungsverfahren „zu ersparen“. Der von einem Reglementierten Beauftragten anzuerkennende Status erlaubt ausschließlich die Verladung auf

Luftfracht deutscher Flughäfen in 2013
in Tausend t



Nurfracht-Flugzeuge und sollte nach Auffassung des DSLV nur begrenzt genutzt werden. Der Verband hat außerdem gefordert, auch den geschäftlichen Versender durch das LBA anerkennen zu lassen, weil der Spediteur das im Rahmen einer Kundenbeziehung nicht unabhängig leisten kann. Bundesverkehrsministerium und LBA haben dies abgelehnt.

LBA erhöht Anforderungen an geschäftliche Versender

Die unerwartet hohe Zahl der geschäftlichen Versender hat die Behörde allerdings doch zum Umdenken bewogen. Sie ist damit der Forderung des DSLV nach einer Präzisierung der Anforderungen gefolgt. So hat das LBA die geschäftlichen Versender dazu verpflichtet, analog zum Sicherheitsbeauftragten des bekannten Versenders eine beauftragte Person zu benennen und entsprechend zu schulen. Außerdem müssen sie ein Sicherheitsprogramm aufstellen und fortschreiben. Auf Nachfrage des DSLV hat das LBA bestätigt, dass die Spediteure diesbezüglich keine Prüfpflicht trifft.

DSLV fordert Rücknahme der ADR-Checkgebühr

Einige Luftfrachtabfertiger haben angekündigt, die Überprüfung von Import-Gefahrgutsendungen an die Empfangsspedition zu berechnen. Fakt ist, dass jeder Verladere gefährlicher Güter sich vor der Übergabe an den Beförderer für den Nachlauf auf der Straße vergewissern muss, ob die gefährlichen Güter korrekt klassifiziert wurden, und ob sie überhaupt auf der Straße befördert werden dürfen. Bei diesen sogenannten ADR-Checks handelt

es sich aber um eine öffentlich-rechtliche Pflicht gemäß der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB). Der DSLV hält eine Berechnung dieser Überprüfung an die Abholer für nicht gerechtfertigt und hat die betreffenden Handling-Agenten der Airlines zur Rücknahme aufgefordert. Den Spediteuren empfiehlt der DSLV unterdessen, die Begleichung dieser Rechnungsposition abzulehnen.

DSLV unterstützt Projekt e-AWB

In der Luftfrachtindustrie dominiert immer noch der gedruckte Luftfrachtbrief den Transport vom Abgangsbis zum Bestimmungsort. Die papierbezogenen Prozesse gelten allerdings als unwirtschaftlich und sollen langfristig vollständig elektronisch abgewickelt werden. Dies ist das Ziel des Weltluftfahrtverbandes IATA, der zusammen mit Partnern aus der Industrie den elektronischen Air Waybill (e-AWB) fördert und den gedruckten AWB in der gesamten Lieferkette durch das elektronische Äquivalent ersetzen will. Auch wenn auf dem Weg in die „papierlose Welt“ noch so manche Hürde zu überwinden sein wird, unterstützt der DSLV grundsätzlich das Projekt e-AWB.

Um den e-AWB nutzen zu können, bedarf es der Unterzeichnung einer Vereinbarung, die die Bedingungen für die Übermittlung und Akzeptanz elektronischer AWB-Daten regelt. Zur Erleichterung haben die IATA und der Weltspediteurverband FIATA eine multilaterale e-AWB-Vereinbarung abgestimmt. Der Vorteil des „IATA Multilateral e-AWB Agreement“ besteht darin, dass sowohl Fluggesellschaften wie auch Spediteure nur eine Vereinbarung mit IATA unterzeichnen müssen, um den e-AWB mit den jeweils angeschlossenen Partnern des Agreements praktizieren zu können.



Binnenschifffahrtsspedition und Hafenwirtschaft

WSV-Streik mit enormem Schaden für System Wasserstraße

■ Die Streiks der Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) haben das System Wasserstraße in seinem Ruf als verlässlicher Logistikpartner nachhaltig geschädigt. In erster Linie ging es nicht darum, die Anliegen der Schleusenwärter zu vertreten. Vielmehr wollte die Gewerkschaft die Ausweitung des Geltungsbereiches eines etwaigen Tarifvertrages auf andere Abteilungen des Bundesverkehrsministeriums durchsetzen, die mit der WSV im Grunde nichts zu tun haben. Ein Streik dieser betroffenen Abteilungen des BMVBS wäre jedoch ohne durchschlagende Außenwirkung geblieben, so dass im Sommer öffentlichkeitswirksam die Schleusen bestreikt wurden.

Dieser Streik war nicht notwendig und ist auf dem Rücken der Binnenschifffahrt, der Schleusenwärter sowie des gesamten Systems Wasserstraße ausgetragen worden. Als Ergebnis des WSV-Streiks bleibt festzustellen, dass den Beteiligten des Systems Wasserstraße ein großer Imageschaden und nicht unerhebliche Umsatzeinbußen entstanden sind. Die Gewerkschaften sollten sich überlegen, ob sie durch derartige unverhältnismäßige Kampfmaßnahmen ihren Mitgliedern am Ende nicht mehr schaden als helfen.

CDNI: Tatsächliche Umsetzung schwierig und praxisfremd

■ Die wichtigsten Ziele des Übereinkommens über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) bestehen im Schutz der Umwelt und der Verbesserung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt. Der Gesetzgeber bestimmt unter anderem, wie die Laderäume der Binnenschiffe nach der Löschung zu reinigen sind, und dass Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich der Schiffe eingerichtet werden müssen.

Ungeklärt bleibt hingegen die tatsächliche Umsetzung für die Verantwortlichen. Es wurde beispielsweise festgestellt, dass es aktuell gar keine technische Möglichkeit gibt, den vorgeschriebenen Reinigungsstandard wie „vakuumrein“ überhaupt herzustellen. Annahmestellen in ausreichender Zahl existieren ebenfalls gegenwärtig nicht. Die Bundesländer bieten den Betreibern von Umschlaganlagen weiterhin keine vernünftigen Lösungsmöglichkeiten an. Es bleiben bis zum Herbst 2014 noch viel Gesprächs- und Handlungsbedarf zwischen allen Beteiligten.

Nationales Hafenkonzept: Düsseldorfer kontra Ahrensburger Liste

■ Die Politik hat entschieden, das Nationale Hafenkonzept auch in der neuen Legislaturperiode fortzuführen. Hiermit sollen vermehrt Güter auf die Wasserstraße verlagert sowie See- und Binnenhäfen stärker miteinander verknüpft werden. In der Realität zeichnet sich allerdings eine zunehmende Konkurrenz zwischen See- und Binnenhäfen ab. Hintergrund ist der Verteilungskampf um die immer knapper werdenden finanziellen Haushaltsmittel für Infrastrukturprojekte.



Transportaufkommen der Binnenschifffahrt nach Güterarten*
in Millionen t

Güterart	2013 (Jan.–Nov.)	2012 (Jan.–Nov.)	Veränderung (in Prozent)
Chemische Produkte	23,7	24,1	– 1,4
Maschinen u. Ausrüstungen	1,9	1,8	+ 2,7
Erze, Steine u. Erden	50,6	51,7	– 2,2
Konsumgüter, Holzwaren	11,5	11,7	– 2,1
Kohle, Erdöl, Erdgas	34,2	31,2	+ 9,5
Kokerei, Mineralölerzeugnisse	35,7	34,6	+ 3,2
Metalle, Metallerzeugnisse	10,4	10,5	– 0,8
sekund. Rohstoffe, Abfälle	11,3	11,4	– 0,7
Land- u. forstwirts. Produkte	15,8	15,2	+ 4,0
sonstige Produkte	13,7	13,8	– 1,1
Gesamtverkehr	208,8	206,1	+ 1,3

(Quelle: Statistisches Bundesamt; * vorläufige Zahlen)

Bereits frühzeitig haben die Küstenländer die Ahrensburger-Liste mit ihren Infrastrukturprojekten vorgelegt. Im Herbst 2013 haben nunmehr die Binnenländer Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen zur Stärkung der Binnenhäfen und als Gegenstück zur Ahrensburger-Liste eine zweite Version der Düsseldorfer Liste mit eigenen Infrastrukturprojekten erstellt. Aufgrund der Kritik der Bundespolitik an der Vielzahl der aufgelisteten Projekte in der ersten Version enthält die neue Düsseldorfer Liste nur noch insgesamt 36 Infrastrukturvorhaben gegenüber der Ursprungsfassung von Februar 2012 mit 50 Projektbenennungen.

Die Düsseldorfer Liste nimmt beispielsweise darauf Bezug, dass die Seehafenanbindung der Binnenhäfen an die ZARA-Häfen in der deutschen Verkehrspolitik einer stärkeren Gewichtung bedarf und bei der beschlossenen Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzeptes entsprechend Berücksichtigung finden muss. Der DSLV unterstützt diese Forderung und setzt sich weiterhin nachhaltig für eine ausgewogene Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes ein. Es sind die Interessenvertreter innerhalb der einzelnen Verkehrsträger aufgerufen, nicht kontraproduktiv zu handeln und somit den gesamten Verkehrssektor zu schwächen. Die Interessen sowohl der Küsten- als auch der Binnenländer müssen gleichwertig berücksichtigt werden.

Donauausbau: Politik verspielt große Chance

■ Anfang des Jahres hat die Bayerische Landesregierung beschlossen, die Donau in der so genannten Variante A (ausschließlich „flussregelnde Maßnahmen“) auszubauen. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD bestätigt leider diesen Beschluss. Der DSLV kritisiert diese Entscheidung, weil sie nicht das Signal gibt, das die Speditions- und Logistikbranche sowie die Verladende Wirtschaft erwarten, um Verkehre nachhaltig und zuverlässig verlagern zu können.

Die Politik verspielt hiermit eine große Chance, den Verkehrsträger Wasserstraße für die wachsenden Ost-West-Verkehre in Europa im Bereich Main-Donau-Kanal und auf der Donau als umweltfreundliche Transportalternative attraktiv zu machen. Das Verlagerungspotenzial der Variante A ist sehr bescheiden und wird das steigende Verkehrsaufkommen im Donaubegebiet nicht auffangen können. Bereits gegenwärtig überfordert der wachsende Ost-West-Verkehr innerhalb der EU das bestehende Autobahn- und Schienennetz.

Es führt kein Weg daran vorbei, infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen, um dieses Verkehrswachstum zu bewältigen. Konsequenterweise muss geprüft werden, ob hierzu der Ausbau bestehender Ost-West-Autobahnen ausreicht, oder eine leistungsfähige zusätzliche Autobahntrasse erforderlich ist. Ökologisch sinnvoller wäre auf jeden Fall der Ausbau der Donau in der Variante C 2.80 gewesen. Die Variante C 2.80 schafft die notwendige Zuverlässigkeit und Planbarkeit. Denn nur die Variante C 2.80 (Staustufe und Schleuse) überschreitet an mindestens 301 Tagen, und damit nahezu ganzjährig, die Abladetiefe von 2,50 Metern. Sie hätte zudem positive Auswirkungen auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs, da bei einem Ausbau mit Staustufe und Schleuse die unfallträchtige Mühlhamer Schleife nicht mehr befahren würde.





Gefahrgutlogistik und Umwelt

DSLV begleitet Fortentwicklung der Gefahrgutvorschriften

■ Nach wie vor werden die internationalen Übereinkommen über die sichere Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), mit Eisenbahnen (RID) und Binnenschiffen (ADN) sowie mit Seeschiffen (IMDG-Code) alle zwei Jahre in jeweils geänderten Fassungen veröffentlicht. Lediglich die Anpassung der Luftfracht-Vorschriften der IATA-DGR erfolgt im Zwölf-Monats-Rhythmus.

Das Gefahrgutrecht 2013 brachte für die Spedition keine wesentlichen Neuerungen. Eine Ergänzung des ADR hatte allerdings Auswirkungen auf den Sammelgutverkehr: Die Einbeziehung von Beförderungen unter Einsatz von Stoffen für Kühl- oder Konditionierungszwecke in das Gefahrgutrecht. Sendungen, die zur Kühlung ihres Inhalts Trockeneis, Stickstoff oder Argon enthalten, unterliegen zukünftig einem Teil der Vorschriften des ADR. Damit will der Gesetzgeber eine Erstickungsgefahr in Laderäumen, die theoretisch von diesen Sendungen ausgehen kann, minimieren. Dies wird geregelt in einem neuen Abschnitt 5.5.3, aus dem sich zusätzliche Anforderungen an die Unterweisung für Mitarbeiter, an Verpackungen, an die Dokumentation sowie die Kennzeichnung von Versandstücken und die Ausstattung von Beförderungseinheiten mit entsprechenden Warnkennzeichen ergeben.

Die in der Langfassung der nationalen Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße, Schiene und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und der Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff-

fahrt und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (RSEB) gefundene Regelung, dass die Vorschriften nach Abschnitt 5.5.3 nur dann Anwendung finden, wenn eine tatsächliche Erstickungsgefahr besteht, erleichtert dabei die Umsetzung. Die rechtliche Grundlage im innerdeutschen und im Verkehr mit den Zeichnerstaaten bildet die Multilaterale Vereinbarung M260.

Die internationalen Arbeiten an der Fortentwicklung des ADR wurden durch den DSLV auch im zurückliegenden Jahr aktiv begleitet und mitgestaltet. Leider hat die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA) sein Advisory Body Dangerous Goods (ABDG) eingestellt. Der DSLV wird aber weiterhin die Vorschriftenentwicklung national und international verfolgen und mitgestalten.

Verladerbegriff: DSLV fordert Anpassung der GGVSEB

■ In ihrer klassischen Stellung als Absender, aber auch als Verlager nach der GGVSEB, unterliegt die Stückgutspedition bei der Gefahrgutbeförderung einem breit gefächerten Pflichtenkatalog. Einige dieser Pflichten haben sich für die Spedition als praktisch schwer umsetzbar erwiesen. Die DSLV-Kommission für Gefahrgutlogistik und Umweltmanagement hat sich deshalb mit der Verteilung der Pflichten nach GGVSEB unter besonderer Berücksichtigung speditionell betriebener Stückgut-Systemverkehre (Spediteursammelgut) nochmals im Jahre 2013 befasst.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass das „altbekannte Problem“ weiterhin bestehen bleibt: Die auf internationalem Gefahrgutrecht basierende Aufteilung der Pflichten ist überholt und lässt sich schwer in moderne logistische Systeme adaptieren. Schnittstellenkontrollen und Informationen erhöhen die Sicherheit, doch die heutige



Zuordnung der gesetzlich festgelegten Aufgaben muss hinterfragt werden. Vor allem Sammelgutspediteure und Stückgutnetzbetreiber werden als Absender und Verloader für das Fehlverhalten beauftragter Beförderer oft mit Bußgeld bedroht. Dies gilt in besonderem Maße für Verstöße gegen Ladungssicherungs- und Ausrüstungsvorschriften.

Große Teile einiger Kontrollbehörden der Bundesländer stehen nach wie vor auf dem Standpunkt, der Spediteur sei immer mit haftbar, auch wenn die Beladung eines Fahrzeugs nicht unter seiner Regie, sondern ausschließlich durch den Fahrer des beauftragten Frachtführers erfolgte. Da eine Gefahrgutsendung mehrere Schnittstellen durchläuft, ist es von erheblicher Bedeutung, dass sich sämtliche Beteiligte im Gefahrgutrecht als Normadressaten in einem definierten Rahmen von Verboten und Geboten und einem klar umrissenen Pflichtenkreis wiederfinden.

Um die beschriebene Problematik im Sinne der Spedition zu lösen, hat der DSLV ein Positionspapier erarbeitet, in dem an die speditionelle Praxis angepasste Änderungen ausgewählter Pflichten vorgeschlagen werden. Eine unsachgemäße Abwälzung von Pflichten auf Dritte oder eine Absenkung des Sicherheitsniveaus wird dabei ausgeschlossen. Gleichzeitig dient das an Bund und Länder gerichtete Papier der nochmaligen Erläuterung grundsätzlicher Abläufe in der Stückgutspedition.

Auf Initiative des DSLV hat im vergangenen Jahr mehrmals eine Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums mit den beteiligten Verbänden und den Vollzugsbehörden aus den Ländern getagt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe lagen Ende 2013 noch nicht abschließend vor. Die seitens des DSLV geforderte Anpassung der GGVSEB konnte deshalb noch nicht umgesetzt werden. Dem eigentlichen Ziel ist der DSLV dank aktiver Mitarbeit ein weiteres Stück näher gekommen.

DSLVL setzt sich weiterhin für elektronisches ADR-Beförderungspapier ein

■ Das Thema „elektronisches Beförderungspapier“ steht nach wie vor auf der Agenda des DSLV. Denn trotz vielfältiger elektronischer Alternativen verlangt das Gefahrgutrecht nach wie vor für das ADR-Beförderungsdokument einen Papiaausdruck. Damit wird die Prozessoptimierung im Vor- und Nachlauf der Sammelgutspedition unnötig erschwert. Die internationale RID/ADR/ADN-Arbeitsgruppe „Telematikeinsatz bei der Gefahrgutbeförderung“ hat bereits verschiedene Lösungen beraten. Neben der papierlosen Beförderung befürwortet der DSLV hier vor allem Konzepte, die im Rahmen eines Unfallmanagements die direkte elektronische Kommunikation zwischen Rettungskräften einerseits und Fahrzeug und Ladung andererseits ermöglichen sollen.

Die Arbeitsgruppe hat nun ein Konzept vorgelegt, das der europäischen Wirtschaft die Befürchtung nimmt, der Gesetzgeber arbeite vor allem an einem Monitoring-System zur Lenkung und Verlagerung von Gefahrguttransporten. Der DSLV begrüßt insofern das Ergebnis. Das Bundesverkehrsministerium bewilligte, dass Deutschland mit einer Gefahrguttelematik keine staatliche Intervention in wirtschaftliche Abläufe beabsichtige. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe müssen allerdings nun in die Vorschriften sinnvoll integriert werden. Dies ist noch ein langer Weg, den der DSLV begleiten und dabei an seinem Ziel, hin zu einem elektronischen ADR-„Beförderungspapier“ bei Gefahrgutbeförderungen, festhalten wird.



Anforderungen AwSV an Stückgutumschlaganlagen immer noch nicht eindeutig abzusehen

■ Nach wie vor bereiten der Güterverkehrswirtschaft die Anforderungen, die sich aus einer vom Bundesumweltministerium (BMU) zu erlassenden Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) ergeben können, große Sorgen. Der DSLV begrüßt prinzipiell, dass mit dieser Verordnung individuelles Länderrecht zugunsten einer bundeseinheitlichen Regelung aufgegeben werden soll. Allerdings waren die Entwürfe des BMU nicht dazu geeignet, für Anlagenbetreiber sowie für Behörden Rechtsklarheit herzustellen. Auch das Schutzziel, den Gewässerschutz und das tatsächliche Gefährdungspotenzial im Stückgutumschlag, in ein – nur ansatzweise wirtschaftlich – vertretbares Verhältnis für den Anlagenbetreiber zu rücken, konnte mit dem nun vorliegenden Kabinettschluss nicht sichergestellt werden.

Nicht nur für Anlagen des Kombinierten Verkehrs könnten Nachrüstpflichten technisch und wirtschaftlich unrealisierbar sein. Auch die Betreiber von Stückgutterminals sehen sich mit zusätzlichen Auflagen an die Bodendichtigkeit und an Rückhaltesysteme konfrontiert. Das tatsächliche Ausmaß der technischen Auflagen ist nach dem zuletzt vorliegenden Texten allerdings noch immer nicht quantifizierbar. Ob die seitens des DSLV kritisierten Anforderungen auch nach dem sich 2014 anschließenden Bundesratsverfahren Bestand haben, blieb bis zum Ende des Jahres 2013 offen.

Neues Kreislaufwirtschaftsgesetz in Kraft – verschärfte Anforderungen auch an Beförderer nicht-gefährlicher Abfälle

■ In Umsetzung der Europäischen Abfallrahmenrichtlinie gilt in Deutschland seit dem 1. Juni 2012 das neue Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG). Das europäische Recht erwartet für jeden Mitgliedsstaat ein Registrierungssystem. Dies gilt auch für Unternehmen, die Abfälle befördern. Eine zentrale EU-weite Registrierungsstelle wird zum Leidwesen der Wirtschaft nicht eingerichtet. Jeder Mitgliedstaat regelt die Registrierung der Unternehmen in seiner Hoheit unter Anlegung eigener Kriterien.

In der seit 05.12.2013 vorliegenden Verordnung über das Anzeige- und Erlaubnisverfahren für Sammler, Beförderer, Händler und Makler von Abfällen (Anzeige- und Erlaubnisverordnung – AbfAEV) werden darüber hinaus Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit sowie die fachliche Eignung nicht nur für Beförderer gefährlicher Abfälle, sondern auch für den Transport von nicht-gefährlichen Abfällen definiert.

Der DSLV hatte während des gesamten Gesetzgebungsverfahrens in seinen Stellungnahmen stets auf die für gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen bereits bestehenden Genehmigungsvoraussetzungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) verwiesen und auf deren Anerkennung im Sinne des Abfallrechts gedrängt. Leider wurde dies im Bundesratsverfahren nicht aufgegriffen, so dass sich die Beförderer nicht-gefährlicher Abfälle auf einen erhöhten Schulungsaufwand einstellen müssen.



Der Erfolg der Grünen Logistik

■ Die Diskussionen zur so genannten Grünen Logistik haben sich deutlich versachlicht. Als Gradmesser für deren Erfolg dienen zunehmend Effizienzmaßstäbe, die den Gleichklang von Ökologie und Ökonomie stützen. Diese Maßstäbe werden maßgeblich bestimmt von steigenden Energiekosten, die den ohnehin bestehenden Rationalisierungsdruck beschleunigen.

Zahlreiche Unternehmen überprüfen vor diesem Hintergrund ihre Prozesse. Dabei gilt, dass die Grüne Logistik nur dann Erfolge verzeichnet, wenn Spedition, Transport, Handel und Industrie ihre Anstrengungen verknüpfen und ineffiziente Schnittstellen überwunden werden. Trotz dieser Erkenntnis sind die Anforderungen von Industrie und Handel an Logistikdienstleister immer noch uneinheitlich. Diese reichen nach wie vor von einer Abgabe grundsätzlicher Bekenntnisse zum Umweltschutz bis hin zu konkreten Emissionsberechnungen.

Auch mit der Europäischen Norm EN DIN 16258 „Methode zur Berechnung des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen“ liegt kein Instrument für ein echtes CO₂-Benchmarking vor. Zu unterschiedlich sind die Parameter für die Berechnung. Allerdings sieht der DSLV die Norm als einen Schritt in die richtige Richtung und hat als erster Verkehrsverband mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamts einen

Leitfaden veröffentlicht. Der Leitfaden „Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik“ wurde im März 2013 überarbeitet und gemeinsam mit dem Europäischen Verband für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistungen (CLECAT) auch in englischer Sprache veröffentlicht.

Derzeit völlig offen ist, ob es nach dem Vorbild Frankreichs zukünftig europaweit gesetzliche Anforderungen an die Ermittlung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor geben wird. Dort ist die CO₂-Emissionserhebung auch für ausländische Unternehmen gesetzlich vorgeschrieben, zunächst allerdings ohne Sanktionen bei Verstößen. Der DSLV lehnt gesetzliche Auflagen zur Messung von Treibhausgasemissionen ab und setzt vielmehr auf freiwillige Programme.





Prozesse, Standards, elektronischer Geschäftsverkehr

BMI legt IT-Sicherheitsgesetz vor

■ Das Bundesministerium des Innern (BMI) sieht den IT-Schutz kritischer Infrastrukturen als wichtige nationale Aufgabe an und hält gesetzliche Regelungen diesbezüglich für notwendig. So wurde im März 2013 der Entwurf eines IT-Sicherheitsgesetzes (ITSiG) vorgelegt, welches Pflichten zur Erfüllung von Mindestanforderungen an die IT-Sicherheit und zur Meldung erheblicher Sicherheitsvorfälle für Betreiber kritischer Infrastrukturen enthält.

Der DSLV hat zu diesem Referentenentwurf Stellung bezogen. Zweifelsfrei ist im außerordentlich kommunikationsintensiven Speditions- und Logistikgeschäft ein sicheres Informations- und Kommunikationsumfeld von hoher Bedeutung. Nach Ansicht des DSLV wird eine Störung der Cyber-Sicherheit in den überwiegend mittelständischen Unternehmen der Branche aber vermutlich nicht die allgemeine Versorgungslage beeinträchtigen. Darüber hinaus sind freiwillige Lösungen in der Wirtschaft gesetzlichen Regelungen vorzuziehen. Schließlich liegt eine jederzeit einwandfreie IT-Infrastruktur doch im Geschäftsinteresse der Spediteure. So haben sich in der Branche freiwillige Zertifizierungen von Managementsystemen bewährt. Auch gibt es einzelne Unternehmen, die bereits ein zertifiziertes Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) eingerichtet haben.

Ein branchenbezogener Leitfaden könnte für viele, vor allem auch mittelständische Unternehmen, eine Orientierungshilfe bei der Einführung eines ISMS sein. Dieses Thema wird also im Jahr 2014 weiter auf der Agenda

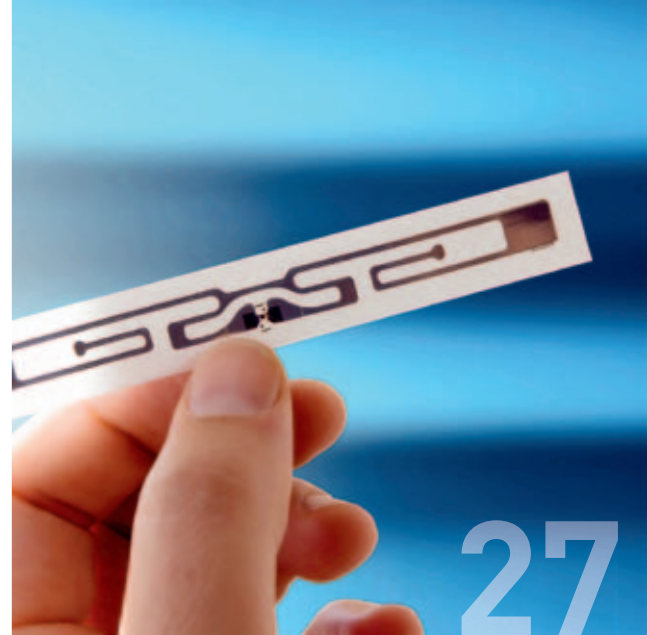
stehen. Der DSLV ist zum Dialog mit dem BMI und dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) sowie den Branchenverbänden jederzeit bereit.

Elektronischen Datenaustausch wirtschaftlicher gestalten

■ Der Elektronische Datenaustausch ist bei wachsender Vielfalt an Austauschformaten für Unternehmen weiterhin höchst kostenintensiv. Die Wartung und Pflege von Datenschnittstellen in der Logistikkette ist auf den Prüfstand zu stellen. Zusätzlich besteht Bedarf an Forschung und Entwicklung, etwa hinsichtlich der Konverbertechnik und bei EDI-Referenzmodellen. Einen interessanten Ansatz bietet das WCO-Datenmodell (World Customs Organization) für grenzüberschreitende Transaktionen. Der DSLV-Arbeitskreis EDIFOR (Electronic Data Interchange FORwarding) hat eine Prüfung der Eignung dieses Datenmodells als zentrales Referenzmodell für Speditions- und Transportnachrichten beschlossen.

Die EU-Kommission beabsichtigt, die elektronische Rechnungsstellung bis zum Jahr 2020 in Europa zur vorherrschenden Fakturierungsmethode zu entwickeln. In Deutschland spiegelt sich dieses Vorhaben im Steuervereinfachungsgesetz 2011 wider, das die Anforderungen an die elektronische Rechnung im Rahmen des Umsatzsteuergesetzes reduziert. Das Forum elektronische Rechnung Deutschland (FeRD) stellte im Juni 2013 mit dem „Zentralen User Guide des Forums elektronische Rechnung Deutschland“ (ZUGFeRD) eine Vorabversion ihres ersten Datenformats für eine, auf internationalen Standards beruhende und weltweit einsetzbare, elektronische Rechnung vor.

ZUGFeRD kann für den Rechnungsversand zwischen Unternehmen oder zwischen Unternehmen und der öffentlichen Verwaltung eingesetzt werden und richtet



sich insbesondere an kleine und mittelständische Betriebe. Bestehend aus einer bildlichen Darstellung der Rechnung und einem eingebetteten strukturierten Datensatz basiert das Format auf einem UN/CEFACT-Rechnungsstandard, einer ISO-Norm für den PDF-Versand sowie europäischen Empfehlungen zum Versand elektronischer Nachrichten. Der DSLV ist als Mitglied des DIN Arbeitsausschusses NA 043-03-03 AA „Elektronisches Geschäftswesen“ in die weitere Entwicklung der elektronischen Rechnung, auch auf europäischer Ebene, eingebunden.

Auto-ID-Systeme in der Logistik weiter auf der Agenda

■ Die Automobilindustrie befasst sich weiterhin intensiv mit dem Einsatz von RFID in unternehmensübergreifenden Anwendungen. So wurde Ende des Jahres 2012 das von Unternehmen der logistischen Lieferkette der Automobilindustrie initiierte Konsortialprojekt RAN (RFID-based Automotive Network) mit Erfolg abgeschlossen. Die Ergebnisse des Projekts, das die Effizienz von Logistik und Produktion in einer unternehmensübergreifenden Wertschöpfungskette durch RFID-basierte Steuerung erhöhen soll, werden nun unter Beteiligung des DSLV in die VDA-Empfehlungen 5501 „RFID im Behältermanagement der Supply Chain“ und 5520 „RFID in der Fahrzeugdistribution“ integriert.

Diese Aktivitäten verdeutlichen, dass Spediteure und Logistikdienstleister künftig stärker durch Kundenanforderungen mit RFID-basierten Prozessen konfrontiert werden, und die Beobachtung der Entwicklungen am Markt allein nicht mehr genügt. Die Branche muss sich selbst in den Standardisierungsprozess einbringen. Im DSLV geschieht dies im Rahmen des Arbeitskreises „RFID in Stückgutverkehr“. Dieser verfolgt das Ziel, in einem Forschungsvorhaben die Grundlagen für einen standardisierten RFID-Einsatz in Stückgutverkehren zu schaffen.

Erneuerung der VDA/DSLVL 5002 – Begriffsbestimmungen im Transport- und Lieferprozess der Automobilindustrie

■ Gemeinsam mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) hat der DSLV die 1997 erstmals veröffentlichte Empfehlung VDA/BSL 5002 – Begriffsbestimmungen im Transport- und Lieferprozess der Automobilindustrie in 2013 überarbeitet. Mit diesem Begriffskatalog soll ein einheitliches Verständnis von Begriffen in den Bereichen Transportkette und -aktivitäten, Datum und Termine, Verpackungs- und Transporteinheiten sowie Transport- und Lieferbelege bei Zulieferern, Spediteuren und Automobilherstellern geschaffen werden, um so Missverständnisse, Zeitverluste und damit verbundene Kosten zu vermeiden. Die aktualisierte VDA/DSLVL 5002 wird nach einer abschließenden Redaktion im Laufe des Jahres 2014 veröffentlicht.

DSLVL-Leitfaden „Verfahrensbeschreibungen logistischer Geschäftsprozesse“ aktualisiert

■ Spediteure und Logistikdienstleister werden in der Praxis oft mit Standards für unternehmens- und branchenübergreifende Geschäftsprozesse und Informationsflüsse konfrontiert. Eine schnelle Orientierungshilfe über relevante Empfehlungen der Automobil- und Konsumgüterindustrie sowie des Handels bietet der DSLVL-Leitfaden „Verfahrensbeschreibungen logistischer Geschäftsprozesse“, der im Juni 2013 aktualisiert herausgegeben wurde.



Recht und Versicherung

Stapellauf: Neues Seehandelsrecht in Kraft

■ Seit April 2013 ist das neue Seehandelsrecht in Kraft. Die Modernisierung beinhaltet einige wichtige Neuerungen. Insbesondere kennt das Seefrachtrecht keinen gesetzlichen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Feuer an Bord. Es ist aber den Vertragsparteien erlaubt, diese international anerkannten Haftungsausschlussgründe vertraglich zu vereinbaren. Da die nach deutschem Recht arbeitenden Reeder hiervon Gebrauch machen und ausländische Reeder sich regelmäßig nach ihrer nationalen Rechtsordnung auf diese Haftungsausschlussgründe berufen können, ist es für jeden Spediteur besonders wichtig, auch mit seinen Kunden entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Denn ansonsten läuft er Gefahr, für auf nautisches Verschulden oder Feuer an Bord beruhende Schäden einstehen zu müssen, ohne sich im Regresswege beim Schadenstifter regressieren zu können.

Der DSLV hat daher seinen unverbindlichen Hinweis zur Einbeziehung der ADSp an die neue Rechtslage angepasst und empfiehlt allen Speditionsunternehmen, diesen zu verwenden. Darüber hinaus sollten Speditionsunternehmen auch hauseigene Spediteurkonnossemente an die neue Rechtslage anpassen. Schließlich beobachtet der DSLV mit besonderem Interesse die Schadensregulierung im Rahmen der Havarie der „MOL Comfort“, von der zahlreiche deutsche Speditionsunternehmen betroffen sind, und bei der erstmals auch dem neuen Seehandelsrecht eine bedeutende Rolle für die rechtliche Beurteilung zukommt.

Im Schlepptau: Landfrachtrecht angepasst

■ Mit dem Reformvorhaben waren auch Änderungen im allgemeinen Transportrecht verbunden. Hier hat der DSLV in einem wichtigen Punkt einen Teilerfolg erreicht. Soweit die §§ 449, 466 Handelsgesetzbuch (HGB) besondere Voraussetzungen für die Einbeziehung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) und anderer Transport-AGB definieren, ist es der Initiative des DSLV zu verdanken, dass die besondere drucktechnische Gestaltung vom Gesetz abweichender Haftungsklauseln durch eine bloße Hinweispflicht ersetzt wurde.

Dies schafft eine spürbare Erleichterung bei der Einbeziehung der ADSp in der Praxis. Trotz dieses Teilerfolgs wird der DSLV sich auch zukünftig für eine ersatzlose Streichung besonderer Einbeziehungsvoraussetzungen bei Fracht- und Speditionsverträgen einsetzen, da darin im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen eine nicht zu rechtfertigende Benachteiligung liegt, die sachlich nicht geboten ist.





29

Leichte Fahrt voraus: ADSp-Verhandlungen noch am Anfang

■ Die beschriebenen Gesetzesänderungen, aktuelle Entwicklungen in der Rechtsprechung und veränderte Bedürfnisse in der Praxis machen nach über zehn Jahren auch eine Überarbeitung der ADSp erforderlich. Darüber besteht Einigkeit zwischen den Verbänden der verladenden Wirtschaft und der Spedition, die die ADSp auch in Zukunft gemeinsam empfehlen wollen. Die Verhandlungen unter Moderation des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) stehen aber erst am Anfang.

Unbekanntes Fahrtgebiet: Der Spediteur als Reglementierter Beauftragter

■ Zur rechtlichen Einordnung der Tätigkeit des Reglementierten Beauftragten (RegB) sind der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der DSLV unterschiedlicher Auffassung. Der GDV geht davon aus, dass der Luftfrachtspediteur als RegB bei der Durchführung von Screening-Maßnahmen hoheitlich tätig wird, während der DSLV die Tätigkeit rein privatrechtlich einordnet. Nach Ansicht des DSLV verkennt der GDV insbesondere, dass der Spediteur als RegB selbst Adressat gesetzlicher Sicherheitsbestimmungen ist und nicht anstelle oder für eine Luftsicherheitsbehörde tätig wird. Die zutreffende rechtliche Einordnung ist aber wichtig, um die Haftungssituation und Risikoabdeckung im Rahmen des betrieblichen Versicherungsschutzes beurteilen zu können.

Betroffen hiervon sind vorrangig die Verkehrshaftungs- und Betriebshaftpflichtversicherung. Der DSLV beobachtet diese Entwicklung mit Sorge, da auch in anderen Bereichen wie dem Seeverkehr, in den Binnenhäfen oder im Rahmen der zollamtlichen Abwicklung (AEO) von den Spediteuren Sicherheitsmaßnahmen zur Terrorabwehr verlangt werden, die seitens der Versicherer dann als hoheitliche Tätigkeiten eingestuft werden können. Deshalb setzt sich der DSLV dafür ein, in diesem Bereich Rechtsklarheit zu schaffen.

Unabhängig von der weiteren strittigen Frage, ob die vom Spediteur als RegB erbrachten Sicherheitsleistungen (Röntgen, Durchsuchung per Hand) speditionsübliche Leistungen sind – was seitens des DSLV bejaht wird – stimmen GDV und DSLV darin überein, dass die mit der Tätigkeit eines RegB verbundenen Risiken im Speditions- und Logistikgewerbe nicht ausreichend bekannt sind. Es wird zu wenig bedacht, dass Versicherungsausschlüsse wie für terroristische Gewaltakte oder Verfügung von hoher Hand, den Versicherungsschutz ebenso gefährden wie unzureichende Deckungssummen. Denn bei den in diesem Zusammenhang denkbaren Schadensszenarien, beispielsweise Fehlalarm mit Sperrung einer Umschlagsanlage, Evakuierungs- oder sonstige Maßnahmen kann der Versicherungsschutz unzureichend sein. Der DSLV sieht hier Handlungsbedarf nach innen und außen. Nach innen wird er die Mitgliedsunternehmen über die neue Risikosituation weiterhin informieren; nach außen wird er sich auch in Zukunft für eine zügige Klärung der Rechtslage einsetzen.



Aus- und Weiterbildung

Zahl neuer Ausbildungsverträge auf historischem Tiefstand

■ Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge war 2013 in Deutschland so niedrig wie noch nie. Sowohl das Ausbildungsplatzangebot als auch die Ausbildungsplatznachfrage gingen im Vergleich zum Vorjahr zurück. Zugleich nahmen die Passungsprobleme zu: Mehr betriebliche Ausbildungsplätze blieben unbesetzt, mehr Ausbildungsplatzsuchende fanden keine Lehrstelle. Nach Ansicht des Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) ein Indiz dafür, dass es für die Betriebe immer schwieriger wird, passende Auszubildende zu finden.

Das Institut ermittelte, dass 2013 bundesweit rund 564 200 Ausbildungsplatzangebote registriert waren, 3,5 Prozent weniger als 2012. Die Zahl der bei den Arbeitsagenturen gemeldeten Ausbildungsplatzinteressenten ging gleichzeitig um 13 000 (–2,1 Prozent) auf insgesamt 614 300 zurück. Als Ursache hierfür gilt vor allem die demografische Entwicklung. Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge sank gegenüber 2012 um 20 500 auf 530 700 (–3,7 Prozent). Unter dem Strich blieben 6,2 Prozent der betrieblichen Ausbildungsplatzangebote frei.

Ausbildungsmarkt 2013 enttäuschend

■ Zu Beginn des Ausbildungsjahres 2013 wurden nach Erhebungen des BIBB 5 415 neue Ausbildungsverträge für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung abgeschlossen. Das ist ein Minus von 7,5 Prozent gegenüber

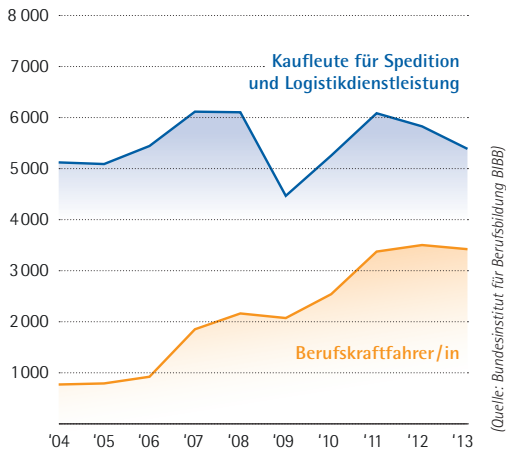
dem Vorjahr, als noch 5 856 junge Menschen eine kaufmännische Ausbildung im Speditionsbereich begannen. Der Rückgang der Ausbildungszahlen liegt damit deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt. Auch im Lagerbereich wurden im Vergleich zum Vorjahr weniger Ausbildungsverträge abgeschlossen (Fachkräfte für Lagerlogistik –4,1 Prozent, Fachlageristen/Fachlageristinnen –3,9 Prozent). Selbst bei der Berufskraftfahrerausbildung konnten erstmals seit Jahren keine Wachstumsraten verkündet werden. Bis September 2013 hatten 3 450 Jugendliche mit einer dreijährigen Fahrerausbildung begonnen (–2,3 Prozent gegenüber 2012).

Hamburger gewinnt Nachwuchspreis 2013



■ Christian Hensen von der DHL Global Forwarding GmbH aus Hamburg ist Gewinner des Nachwuchspreises Spedition und Logistik 2013. Damit wurde eine solche Auszeichnung vom DSLV bereits zum achten Mal verliehen. Als Gewinner des Nachwuchspreises wird Christian Hensen am internationalen Wettbewerb YIFFYA 2014 der FIATA teilnehmen. Der DSLV sucht auch in 2014 wieder Nachwuchstalente. Teilnehmen dürfen Speditions- und

Neue Ausbildungsverträge



31

Logistikkaufleute im Alter von bis zu 32 Jahren, die auf ihrem Abschlusszeugnis ein „sehr gut“ (mindestens 92 Punkte) stehen haben.

International wieder an der Spitze

International waren junge deutsche Spediteure erfolgreich. Die Gewinnerin des Nachwuchspreises Spedition und Logistik 2012, Janna von Burgeler (DHL Global Forwarding GmbH, Hamburg) landete im Jahr 2013 auch international auf dem ersten Platz. Nachdem sie bereits im Juli 2013 die traditionell sehr starke europäische Konkurrenz hinter sich gelassen hatte, setzte sie sich auf dem FIATA-Weltkongress in Singapur gegen die außereuropäische Konkurrenz aus Indien, Kanada und Ägypten durch und wurde in Singapur mit dem Nachwuchspreis des Weltspediteurverbands FIATA ausgezeichnet.

Startschuss für neue Logistikfortbildungen

Aus eins mach zwei: Aus dem Verkehrsfachwirt werden der Fachwirt für Güterverkehr und Logistik und der Fachwirt für Personenverkehr und Mobilität. Aus dem Fachkaufmann für Einkauf und Logistik werden der Fachkaufmann für Logistiksysteme und der Fachkaufmann für Einkauf. Die Verordnungen zum Fachwirt für Güterverkehr und Logistik und zum Fachkaufmann für Logistiksysteme wurden im Frühjahr 2013 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und sind zum 1. Oktober 2013 in Kraft getreten.

Da zu beiden Fortbildungen auch die Rahmenpläne unter Federführung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) erarbeitet und herausgegeben wurden, steht neuen Lehrgängen nichts mehr im Weg. In einer Übergangszeit sollen der Verkehrsfachwirt und der Fach-

wirt für Güterverkehr und Logistik parallel angeboten werden. Neu etablieren muss sich der Fachkaufmann für Logistiksysteme. Es bleibt abzuwarten, wie zwei Logistikfortbildungen von den Weiterbildungsinteressierten aus der Speditionsbranche angenommen werden.

Fachwirte und Fachkaufleute auf DQR-Niveau 6

Der Deutsche Qualifikationsrahmen (DQR) setzt die im deutschen Bildungssystem erworbenen beruflichen Qualifikationen in Relation zu den acht Niveaustufen des Europäischen Qualifikationsrahmens (EQR). Damit soll der europäische Bildungsraum transparenter und die Mobilität auf dem europäischen Arbeitsmarkt erhöht werden.

Auf dem DQR-Niveau 1 und 2 stehen die Vorbereitungen zur Berufsausbildung. Die zweijährigen beruflichen Erstausbildungen werden auf Niveau 3 und die dreijährigen auf Niveau 4 eingestuft. In Stufe 5 folgen spezifische Fortbildungen. Auf Niveau 6 des DQR stehen die Abschlüsse Bachelor, Meister und Fachwirt. Erstmals wird damit die Gleichwertigkeit von akademischer und beruflicher Bildung festgeschrieben. Master und Promotion sind Niveau 7 und 8 zugeordnet.



Arbeits- und Sozialpolitik

ASL-Positionspapier: Tarifeinheit schafft Rechtssicherheit und Betriebsfrieden

■ Seit einiger Zeit bemühen sich immer mehr Gewerkschaften um einzelne Berufsgruppen oder fühlen sich für ganze Betriebe tarifzuständig. Unternehmen sehen sich immer häufiger mehreren Gewerkschaften gegenüber, die jeweils eigene Tarifverträge einfordern. Das Problem der „Häufung der Tarifverträge“ in einem Betrieb wird in den deutschen Gesetzen nicht explizit geregelt. In der Vergangenheit hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) die Tarifpluralität über das Prinzip der Tarifeinheit (ein Betrieb = ein Tarif) gelöst. Dieses Prinzip hat das BAG jedoch im Jahr 2010 auch unter Hinweis auf eine fehlende gesetzliche Regelung aufgehoben. Das öffnete den Weg zur Tarifpluralität und zur Geltung mehrerer Tarifverträge in einem Betrieb.

In erster Linie profitieren von der Rechtsprechungsänderung des BAG die so genannten Spartengewerkschaften, die nunmehr erfolgreich auch kleinere Berufsgruppen tarifrechtlich vertreten können. Doch ebenso konkurrieren die großen Branchengewerkschaften untereinander um die Alleinzuständigkeit für einen Betrieb. In der Spedition- und Logistikbranche versucht seit einiger Zeit insbesondere in der Kontraktlogistik die IG-Metall die Tarifeinheit von ver.di anzugreifen.

Der Arbeitgeberverband Spedition und Logistik Deutschland (ASL) setzt sich in seinem Positionspapier „Gesetzliche Regelung der Tarifeinheit zur Sicherung des Betriebsfriedens und Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland“ dafür ein, die Tarifeinheit gesetzlich zu regeln, um sowohl dem Arbeitgeber als auch der Belegschaft tarifpolitische

Rechtssicherheit zurückzugeben. Hierbei nimmt der ASL die Gesetzesinitiative der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) auf, setzt aber bei den Abgrenzungskriterien andere Schwerpunkte.

Nach den Vorstellungen des ASL soll diejenige Gewerkschaft tarifpolitisch für ein Unternehmen zuständig sein, die dem Betrieb aufgrund des wirtschaftlichen Schwerpunktes fachlich und sachlich am Nächsten steht. Die Tarifverträge der anderen Gewerkschaften würden wegfallen. Es kommt damit im Wesentlichen auf den wirtschaftlichen Schwerpunkt eines Betriebes an und nicht, wie nach den Vorstellungen der BDA, auf den Organisationsgrad einer Gewerkschaft. Der ASL löst mit seiner Forderung auch die Konkurrenzsituation zwischen großen Branchengewerkschaften – etwa ver.di und IG-Metall.

ASL-Positionspapier: Werkverträge stärken Wirtschaftsstandort Deutschland

■ Die Vergabe von Arbeiten an Geschäftspartner im Rahmen von Werkverträgen stellt ein wichtiges und unverzichtbares Instrument auch in der Speditions- und Logistikbranche dar. Die Unternehmen können sich auf ihre Kernkompetenz konzentrieren oder neue Geschäftsbereiche erschließen. Seit einiger Zeit wird jedoch vermehrt über einen etwaigen Missbrauch von Werkvertragsgestaltungen diskutiert. Gewerkschaften und einige politische Initiativen wollen den Einsatz von Werkvertragsunternehmen erschweren, nachdem die neue Rechtsprechung bereits den Einsatz von Leiharbeitnehmern restriktiv bewertet. Insbesondere soll dem Betriebsrat des Auftraggebers ein Mitbestimmungsrecht über den Einsatz von Fremdpersonal im Betrieb zugebilligt werden. Diese Lösungsansätze greifen aber unangemessen in die verfassungsrechtlich geschützte unternehmerische Freiheit ein.



Der ASL lehnt in seinem Positionspapier „Werkverträge sind kein neues Lohndumping-Instrument“ die stärkere Regulierung von Werkverträgen durch Stärkung der Betriebsratsrechte ab. Die bestehenden Gesetze und Leitlinien der Gerichte reichen aus. Der ASL setzt sich vielmehr für eine konsequente Anwendung dieser Regelungen ein, um rechtsmissbräuchliche Scheinwerkverträge erfolgreich bekämpfen zu können. Es ist zu erwähnen, dass der Inhalt des Koalitionsvertrages zwischen CDU/CSU und SPD in diesem Punkt im Wesentlichen den Forderungen des ASL zum Thema „Werkverträge“ entspricht.

Reform des steuerlichen Reisekostenrechts

■ Durch die im Jahr 2013 abgeschlossene Reform treten umfassende Änderungen des steuerlichen Reisekostenrechts in Kraft, die sich unmittelbar auf mögliche Spesen-zahlungen auswirken. Zentraler Punkt der Neuregelungen ist die gesetzliche Definition der ersten Tätigkeitsstätte, welche die regelmäßige Arbeitsstätte ersetzt. Die erste Tätigkeitsstätte soll vorrangig anhand der arbeits- oder dienstrechtlichen Festlegungen durch den Arbeitgeber bestimmt werden. Positiv hierbei ist, dass die verwirrende Altregelung zur „regelmäßigen Arbeitsstätte“ inklusive Prognoseentscheidung, die auch auswärtige Anfahrtstellen beim Kunden als Arbeitsstätte möglich gemacht hätte, vom Tisch ist.

Zudem sind bei der steuerfreien Erstattung von Fahrtkosten, Verpflegungsmehraufwendungen und Übernachtungskosten wichtige Neuerungen zu beachten. Die dreistufige Staffelung der Verpflegungspauschalen und Mindestabwesenheitszeiten wird durch eine zweistufige Staffelung ersetzt. Für die Verpflegungspauschalen gelten danach die Sätze von 12 und 24 Euro. Die Pauschale von 12 Euro wird etwa für eine eintägige Dienstreise bei einer

Mindestabwesenheitszeit von acht Stunden gewährt. Bei mehrtägiger Abwesenheit und Übernachtung kann für den An- und Abreisetag ein Pauschalbetrag in Höhe von 12 Euro ohne Prüfung einer Mindestabwesenheit vom Arbeitgeber an den Arbeitnehmer gezahlt werden.

Personalleitersitzung mit besonderen Highlights

■ Im Mittelpunkt der Personalleitersitzung des ASL im Jahr 2013 stand vor allem das Thema „Social Media im Personalmarketing – Chancen und Risiken in der betrieblichen Praxis“. Dazu referierte Henner Knabenreich von knabenreich consult GmbH aus Wiesbaden. Mit ebenso großem Interesse verfolgten die Teilnehmer die Analyse des DGB-Schiedsgerichtsurteils in Sachen Egerland (Tarifpluralität). Der ASL plant auch in Zukunft Personalleitungen mit praxisnahen Referaten und Diskussionsrunden zu organisieren. Sie haben sich als Plattform für einen intensiven Erfahrungs- und Meinungsaustausch von Fragen und Problemen in der Personalpolitik mehr als bewährt.

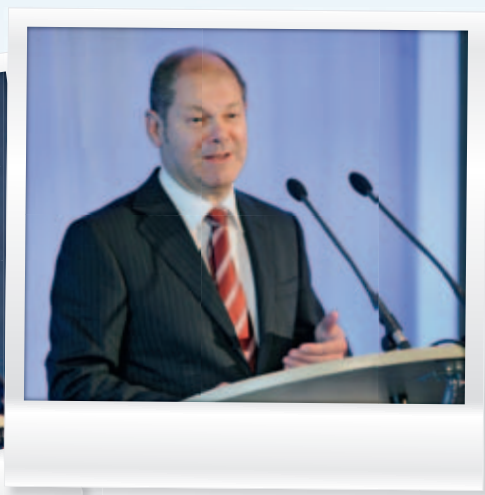


Begrüßungskomitee für den Gastredner
(v.l.n.r.): Mathias Krage (DSLVL-Präsident),
Ole von Beust (Erster Bürgermeister i.R.),
Jutta Knell (DSLVL-Geschäftsführerin),
Willem van der Schalk (DSLVL-Vizepräsident),
Frank Huster (DSLVL-Hauptgeschäftsführer)



DSLVL-Unternehmertag 2013

20. und 21. Juni in Hamburg



Sorgten für eine gelungene
Eröffnungsveranstaltung:

Ole von Beust (Erster Bürgermeister i.R.)
beleuchtete in seiner Rede Chancen
und Risiken Deutschlands im interna-
tionalen Wettbewerb.

Der Erste Bürgermeister Hamburgs
Olaf Scholz begrüßte die Teilnehmer des
DSLVL-Unternehmertags im Radisson
Blu Hotel Hamburg.

„Logistik im nachhaltigen Dreiklang: ökonomisch,
ökologisch und sozial“

Unter der Moderation von Dr. Wulf Schmiese
(3.v.r.) diskutieren (v.l.n.r.): Dr. Hansjörg Rodi
(Vorstandsvorsitzender Schenker Deutschland
AG); Dr. Kay Lindemann (VDA-Geschäftsführer);
Klaus-Peter Siegloch (BDL-Präsident); Dr. Anton
Hofreiter MdB (Vorsitzender Fraktion Bündnis
90/Die Grünen); Willem van der Schalk (DSLVL-
Vizepräsident)



Begrüßung im ehrwürdigen
Hamburger Rathaus durch Frank
Horch, Senator der Behörde für
Wirtschaft, Verkehr und Innovation



Hafenrundfahrt mit der
„Louisiana Star“:

Gutes Essen und gute Gespräche
vor imposanter Kulisse



35



„Luftverkehr im Brennpunkt“
präsentiert von Klaus-Peter Siegloch
(Präsident Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft BDL)

Politik trifft Branche:

Frank Huster übergibt die DSLV-
Positionen zur Bundestagswahl
2013 an Enak Ferlemann MdB
(Parl. Staatssekretär im Bundes-
verkehrsministerium)



Prämierte Nachwuchsspediteure
(v.l.n.r.):

Jelena Graefenstein (Lexzau, Scharbau/
Hamburg, 2. Platz), Christian Hensen
(DHL Global Forwarding/Hamburg,
1. Platz), Finn Heußner (Interfreight/
Mörfelden-Walldorf, 3. Platz)



Freuten sich mit den Gewinnern
(Bildmitte) des Nachwuchspreises
Spedition und Logistik 2013:

Enak Ferlemann MdB (Parl. Staatssekretär),
Gabriele Schwarz (Vorsitzende DSLV-Kommis-
sion Berufliche Bildung), DSLV-Präsident
Mathias Krage und DVZ-Chefredakteur
Günther Hörbst (v.l.n.r.).



Messeaktivitäten des DSLV

2004 bis 2014: Zehn Jahre Erfolg durch Messen

■ In 2014 blickt der Deutsche Speditions- und Logistikverband auf zehn Jahre erfolgreiche Messearbeit zurück. Zum fünften Mal wird in diesem Jahr die „transport logistic China“ in Schanghai stattfinden.

Der DSLV nutzt dabei die Möglichkeiten des Auslandsmesseprogramms der Bundesregierung, um besonders mittelständischen Logistikdienstleistern den Zugang zu schwierigen Märkten zu erleichtern, die aufgrund ihrer nationalen und kulturellen Besonderheiten mit Barrieren und Risiken aufwarten. Das Auslandsmesseprogramm umfasst Messen und Ausstellungen im Ausland, bei denen eine Beteiligung des Bundes in Kooperation mit dem Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft durchgeführt wird. Mit diesem Instrument der Außenwirtschaftsförderung ermöglicht das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) Speditions- und Logistikunternehmen unter dem Motto „Logistics made in Germany“ eine Messeteilnahme zu interessanten Konditionen.

Die Auswahl der für eine Beteiligung vorgesehenen Messe-Veranstaltung erfolgt auf Vorschlag der am Außenhandel interessierten Wirtschaftsorganisationen.

Im Arbeitskreis für Auslandsmessebeteiligungen beim Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft, dem neben weiteren Verbänden und Spitzenorganisationen der deutschen Wirtschaft auch der DSLV angehört, wird das Auslandsmesseprogramm beraten. Besonders wegen der Einbindung der Branchenverbände ist das Auslandsmesseprogramm besonders nachfrageorientiert.

254 Messen in 2014 gefördert

■ Für 2014 sind 254 Branchennessen mit Firmengemeinschaftsbeteiligungen des Bundes bewilligt worden, auf denen sich deutsche Unternehmen zu attraktiven Bedingungen präsentieren können. Der DSLV ist in drei dieser Messen involviert: die „TransRussia“ in Moskau, die „transport logistic China“ in Schanghai und die „logitrans“ in Istanbul. Erstmals im Auslandsmesseprogramm aufgenommen wurde in 2013 die „Intermodal South America“ in São Paulo.

Jährlich nehmen rund 6 000 Firmen am Auslandsmesseprogramm teil, darunter viele Mittelständler. Obwohl die Ausstellungen von großem Nutzen sind, scheuen viele mittelständische Unternehmen den finanziellen und organisatorischen Aufwand, der mit einer Messe verbunden ist. Dabei ist die Förderung durch den Bund besonders für Einsteiger interessant, denn der gemeinsame Messeauftritt erleichtert viele technische und organisatorische Abläufe. Teilnehmende Unternehmen erhalten für einen fairen Preis ein umfangreiches Leistungspaket, das auch die Betreuung durch die Durchführungsgesellschaft am Messeort garantiert und dadurch zusätzliche Sicherheit vermittelt.



Welchen Nutzen haben Messen für ihre Aussteller?

■ Selbstverständlich können einmalige Messeauftritte nicht den kompletten Jahresvertrieb stimulieren. Sie sind auch kein Allheilmittel für ein ansonsten vernachlässigtes Marketing oder für den eigenen Vertrieb. Es sind vielmehr Ziele wie Neukundengewinnung, Steigerung des Bekanntheitsgrades, Kundenpflege, Markterschließung und Imagepflege, die Aussteller veranlassen, Messen in ihrem Marketing-Mix zu nutzen. Die Multifunktionalität von Messen ist ein Hauptvorteil zu anderen Medien und Kommunikationsinstrumenten. Auch die Frage, was es kosten würde, die festgesetzten Ziele auf anderen Kommunikationskanälen zu erreichen, und ob diese ohne direkten und persönlichen Kontakt überhaupt zu erreichen wären, sollte bei der Abwägung einer Messeteilnahme gestellt werden?

Messen bieten höchste Konzentration von Angebot und Nachfrage auf engstem Raum, in kürzester Zeit, ohne Streuverluste. Aussteller der deutschen Firmengemeinschaftsbeteiligungen unter dem Motto „Logistics made in Germany“ profitieren von der gebündelten und einheitlichen Präsentation des Leistungsspektrums der deutschen Logistikwirtschaft und rücken dadurch stark in das Blickfeld der Fachbesucher.

Die Entwicklung der Messebeteiligungen in den letzten zehn Jahren beweist, dass das Ansehen von Messen ungebrochen ist. Die Ausstellungsflächen der „transport logistic China“ und der „TransRussia“ wachsen mit jeder neuen Veranstaltung und auch die seit 2011 bestehende „logitrans“ in Istanbul entwickelt sich zufriedenstellend. Die erstmalige Beteiligung an der „Intermodal South America“ in São Paulo im April 2013 eröffnete neue Perspektiven. Allerdings ist ein weiteres Engagement des DSLV in Brasilien wegen der dort vorgefundenen Rahmenbedingungen vorerst nicht absehbar. Der DSLV wird diese Veranstaltung aber weiterhin beobachten und, unter veränderten Bedingungen, auch hier wieder aktiv werden.

Eine kürzlich durchgeführte Befragung der DSLV-Mitgliedsunternehmen zu der Bedeutung der Region Südostasien für ihre Unternehmen, dokumentiert Interesse an einer Veranstaltung in Singapur. ITE London, Veranstalterin der „TransRussia“ in Moskau, konzipiert derzeit eine Transport- und Logistikmesse, die „TransAsia“ in Singapur. Diese wird im November 2014 erstmals durchgeführt werden. Der DSLV wird diesen Markt aufmerksam beobachten. Auch wenn hier bisher noch kein Antrag für eine deutsche Firmengemeinschaftsbeteiligung in 2014 gestellt wurde, unterstützt er seine Mitgliedsunternehmen, sofern diese bereits eine Teilnahme an der Erstveranstaltung in Betracht ziehen.

Der DSLV setzt sich intensiv für die Durchdringung der Messeaktivitäten in seiner Mitgliedschaft ein. Damit dient er der Stärkung des Logistikstandortes Deutschland und unterstützt deutsche Firmen, wenn es darum geht, in wichtigen, umkämpften Märkten wahrgenommen zu werden. Auch der internationale Wettbewerb präsentiert sich in beeindruckender Weise auf den weltweiten Transport- und Logistikmessen. Hier kann die Leistungsfähigkeit der deutschen Logistikbranche Akzente setzen und sich beweisen.



Geschäftsführung



Hauptgeschäftsführer

Frank Huster
FHuster@dslv.spediteure.de



Geschäftsführer
(stellv. Hauptgeschäftsführer)

Speditions- und
Transportrecht, Versicherung

RA Hubert Valder
HValder@dslv.spediteure.de



DSL-Präsenz Berlin

Daniela Henze
DHenze@dslv.spediteure.de



Verwaltung,
Finanzen, Personal

Yorick M. Lowin
YLowin@dslv.spediteure.de



Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit,
Sammelgutspedition
und KEP-Dienste

Ingo Hodea
IHodea@dslv.spediteure.de



Europäische
Angelegenheiten,
Schienengüterverkehr,
Kombinierter Verkehr

Niels Beuck
NBeuck@dslv.spediteure.de



Internationaler
Straßengüterverkehr

Helmut Große
HGrosse@dslv.spediteure.de



Nationaler
Straßengüterverkehr

Markus Olligschläger
MOlligschlaeger@dslv.spediteure.de



Arbeits- und Sozialrecht,
Binnenschiffahrtspedition
und Hafenwirtschaft

RA Andreas Stommel
AStommel@dslv.spediteure.de



Betriebswirtschaft und gewer-
bespezifische Steuerfragen,
Luftfrachtspedition, Lager-
und Distributionslogistik/
Getreidelagerung

Reinhard Lankes
RLankes@dslv.spediteure.de



Geschäftsführerin

Zoll und Umsatzsteuer,
Außenwirtschaftsrecht,
Internationale Handelspolitik

RA'in Jutta Knell
JKnell@dslv.spediteure.de



Seehafen- und
Seeschiffahrtsspedition

RA Kurt-Jürgen
Schimmelpfeng
Schimmelpfeng@dslv.spediteure.de



Marktbeobachtung
und Statistik/Prozesse,
Standards, Elektronischer
Geschäftsverkehr

Luana Eickmeyer
LEickmeyer@dslv.spediteure.de



Gefahrgutlogistik, Sicherheit,
Umwelt, Technik

Jörg Roth
JRoth@dslv.spediteure.de



Berufliche Bildung

Elke Schneider
ESchneider@dslv.spediteure.de



Messebeteiligung,
DSL-Versicherungsbüro

Saskia Müller
SMueller@dslv.spediteure.de

DSL-V Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Postanschrift: Postfach 1360 · 53003 Bonn

Büro Bonn: Weberstraße 77
53113 Bonn
Telefon 0228 91440-0
Telefax 0228 91440-99
info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org

Büro Berlin: Platz vor dem Neuen Tor 5
10115 Berlin
Telefon 030 2787469-0
Telefax 030 2787469-9
DHenze@dslv.spediteure.de

Gesamtvorstand

Das Präsidium des DSLV:
Dr. Michael Kubenz, Mathias Krage,
Dr. Hansjörg Rodi, Willem van der Schalk,
Dr. Johannes Offergeld (v.l.n.r.)



Mitglieder

Peter Auch

Auch GmbH Spedition & Lagerei
Labruner Straße 31 | 06925 Annaburg

Olaf Bienek

Kunzendorf Spedition GmbH
Nobelstraße 25 | 12057 Berlin

Manfred F. Boes

M. Boes MTL GmbH & Co. KG
Gadderbaumer Straße 19b | 33602 Bielefeld

Karlhubert Dischinger

dischinger gmbh
Gewerbepark Niedermatten | 79238 Kirchhofen

Susanne Convent-Schramm

Convent Spedition GmbH
Duisburger Straße 80 | 46446 Emmerich a. Rh.

Henning Dieter

DHL Global Forwarding
Flughafen CCS Gebäude 573 | 60549 Frankfurt/Main

Heinrich Doll

Landauer Transportgesellschaft Doll KG
Robert-Bosch-Straße 13 | 85748 Garching-Hochbrück

Kay A. Espey

L.W. Cretschmar GmbH & Co. KG
Reisholzer Bahnstraße 33 | 40599 Düsseldorf

Michael Gröning

Michael Gröning Schwergutspedition GmbH
Bei der Lohmühle 23 | 23554 Lübeck

Günter Haberland

M. Zietzschmann GmbH & Co. KG
Düsseldorfer Straße 31 | 41460 Neuss

Wolfgang Hinterberger

TKB-Spedition GmbH
Hafenstraße 4 | 93309 Kelheim

Dr. Wolfgang Kentner

Wilhelm Kentner Kraftwagenspedition GmbH & Co. KG
Wilhelm-Kentner-Straße 1 | 89520 Heidenheim

Peter Kretzschmar

Spedition Kretzschmar GmbH
Hinterm Bahnhof 14 | 08451 Crimmitschau

Rolf Kroeger

Spedition Kroeger
Kirchenplatz 2 | 18119 Rostock-Warnemünde

Präsident

Mathias Krage

Krage Speditionsges. mbH
Münchner Straße 44
30855 Langenhagen

Vizepräsident

Willem van der Schalk

a.hartrodt (GmbH & Co.) KG
Högerdamm 35
20097 Hamburg

Dr. h. c. Michael Kubenz

Kube & Kubenz Intern. Speditionsges. u.
Logistikgesellschaft mbH & Co. KG
Nagelsweg 39 | 20097 Hamburg

Dr. Johannes Offergeld

Adam Offergeld Spedition
GmbH & Co. KG
Grüner Weg 1-3
52146 Würselen

Dr. Hansjörg Rodi

Schenker Deutschland AG
Langer Kornweg 34 E
65451 Kelsterbach

41

Konrad Kurz

Wallenius Wilhelmsen Logistics Germany GmbH
Zum Blauen See 7 | 31275 Lehrte

Armin Rein

Nikolaus Rein GmbH
Carl-Zeiss-Straße 25 | 66740 Saarlouis

Hans-Wilhelm Lühr

LB GmbH
Am Gut Baarking 21 | 46395 Bocholt

Siegfried Ruhmann

NORDEMA Logistik GmbH
Daudieker Weg 1 | 21640 Horneburg

Gerhard Möller

Möller's Rhöntransporte Logistik GmbH & Co. KG
Am Oberriet 2 | 36419 Geisa

Johan Peter Schryver

H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.)
Sachsenstraße 5-7 | 20097 Hamburg

Peter Plank

Hellmold & Plank GmbH & Co. KG
Europastraße 9-11 | 35394 Gießen

Wolfgang Stromps

Stromps + Co. GmbH Internationale Spediteure
Untergath 204 | 47805 Krefeld

Herbert Putzmann

Emons Logistik GmbH
Poll-Vingster Straße 107a | 51105 Köln

Manfred Wargenau

w-trans Spedition GmbH
Goepelstraße 90 | 15234 Frankfurt/Oder

Simon Reimer

reimer logistics GmbH & Co. KG
Stephanikirchenweide 20 | 28217 Bremen

Gudrun Winner-Athens

Winner Spedition GmbH & Co. KG
Brinkhofstraße 41 | 58642 Iserlohn



Baden-Württemberg

Verband Spedition und Logistik
Baden-Württemberg e. V.

Geschäftsführer: Andrea Marongiu

Eduard-Pfeiffer-Straße 11 · 70192 Stuttgart
Telefon 0711 222946-6 · Fax 0711 222946-80
info@vsl-spediture.de
www.vsl-spediture.de

Bayern

Landesverband Bayerischer Spediteure e. V.

Geschäftsführerin: RA'in Edina Brenner

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

Berlin

Verband Verkehr und Logistik Berlin
und Brandenburg e. V.

Geschäftsführer: Klaus-Dieter Martens

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

Brandenburg

Landesverband des Berliner und Branden-
burger Verkehrsgewerbes (LBBV) e. V.

Fachvereinigung Spedition, Lagerei
und Möbeltransport

Geschäftsführer: Eberhard Tief

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

Bremen

Verein Bremer Spediteure e. V.

Geschäftsführer: Robert Völkl

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

Hamburg

Verein Hamburger Spediteure e. V.

Geschäftsführer:

RA Kurt-Jürgen Schimmelpfeng

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

Hessen/Rheinland-Pfalz

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

Geschäftsführer: Thorsten Hölser

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

Mecklenburg-Vorpommern

Verband Spedition und Logistik
Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Geschäftsführer: Gerd Berndt

An der Feuerwache 2 · 18147 Rostock
Telefon 0381 350464-0 · Fax 0381 350464-1
vrsp.mv@t-online.de

Niedersachsen

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

Geschäftsführer: Uwe Garbe

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

Nordrhein-Westfalen

Verband Spedition und Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.

Geschäftsführer: Dr. Rüdiger Ostrowski

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

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

Geschäftsführer: Dr. Christoph Kösters

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

Geschäftsstelle Düsseldorf

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

Saarland

Landesverband
Verkehrsgewerbe Saarland e. V.
Fachvereinigung Spedition und Logistik

Geschäftsführer:

Claus-Thomas Bodamer

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

Sachsen

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

Geschäftsführer: Dietmar von der Linde

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

Sachsen-Anhalt

Landesverband des Verkehrsgewerbes
Sachsen-Anhalt e. V.

Fachvereinigung Spedition, Möbelspedition
und Lagerei

Geschäftsführer: Matthias Schollmeyer

Morgenstraße 6 · 39124 Magdeburg
Telefon 0391 621988-6 · Fax 0391 621988-8
info@lvs-sachsen-anhalt.de
www.lvs-sachsen-anhalt.de

Schleswig-Holstein

Fachvereinigung Spedition und
Logistik Schleswig-Holstein e. V.

Geschäftsführer: Dr. Thomas Rackow

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

Verein Lübecker Spediteure e. V.

Breite Straße 6-8 · 23552 Lübeck
Telefon 0451 47009-0 · Fax 0451 47009-19
luebeck@spediteure.de

Thüringen

Landesverband Thüringen
des Verkehrsgewerbes (LTV) e. V.

Fachvereinigung Spedition, Logistik
und Möbelverkehr

Geschäftsführer: Thilo Müller

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

DSLVL-Unternehmertag 2014

18. und 19. September in Berlin

44



Zukunft gestalten – Infrastruktur stärken

■ Auch die neue Bundesregierung hat sich den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf ihre Fahne geschrieben. Dies verwundert kaum, ist doch der massive Substanzverlust bei Brücken, Autobahnen und Kanälen sowie dessen Auswirkungen in Form von Sperrungen und Umleitungen bereits heute überall zu spüren.

Grund genug für den DSLVL, das Thema ein knappes Jahr nach der Bundestagswahl auf dem Unternehmertag 2014 in Berlin unter dem Motto „Zukunft gestalten – Infrastruktur stärken“ erneut zentral zu platzieren. Der Bedarf ist erkannt, die Politik muss nun liefern. Ideen sind vorhanden; jetzt kommt es auf deren Umsetzung an. Vor diesem Hintergrund sind spannende Vorträge und eine hochkarätig besetzte Expertenrunde geplant.

Nach neun Monaten im Amt zieht Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt eine erste „Verkehrspolitische Bilanz“.

Namhafte Vertreter aus Politik, Verbänden und Wirtschaft diskutieren das Thema „Ein Jahr nach der Wahl – Logistik zieht Bilanz“, fachkundig moderiert von Dr. Wulf Schmiese aus der Redaktion des ZDF-Morgenmagazins.

Der traditionelle große DSLVL-Begrüßungsabend bietet den Rahmen für anregende Gespräche. Abgerundet wird die Tagung durch ein exklusives Begleit- und Rahmenprogramm in der deutschen Hauptstadt.

Veranstaltungsort

MARITIM Hotel Berlin

Stauffenbergstraße 26
10785 Berlin

Telefon 030 2065-0

Telefax 030 2065-1000

Info.ber@maritim.de

Weitere Infos in Kürze unter: www.dslv.org

Impressum

Herausgeber:

DSLVL Deutscher Speditions-
und Logistikverband e. V.

Weberstraße 77
53113 Bonn

Telefon 0228 91440-0
Telefax 0228 91440-99

info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon 0228 91440-40
Telefax 0228 91440-740

lhodea@dslv.spediteure.de

Repräsentanz Berlin

Platz vor dem Neuen Tor 5
10115 Berlin

Telefon 030 2787469-0
Telefax 030 2787469-9

DHenze@dslv.spediteure.de

Gestaltung:

GDE | Kommunikation gestalten
www.GDE.de

Fotos:

Reichstagsgebäude – Gerdt (Wikimedia Commons),
Fotolia (tomale, Gudellaphoto, Cmon, DeStagge, diego
cervo, Lara Nachtigall, Mihai Simonia, Supertrooper,
torsakarin, picsfive, 06photo, Christian Schwier, Syda
Productions, davis, lunamarina, Kara, sculpies, michaeljung,
savoieleysse, countrypixel, mborchert, liboriop, pmphoto,
lassedesignen, pitrs, anekoho, sattapapan tratong,
Trombax, Hildebrandt, Marco2811, Matthias Buehner,
SC-Photo, Wylezich, stevem, industrieblick, Jaroslav Pachý
Sr., carsten jacobson, LianeM, Mexrix, vicelord6, embeki,
goodluz, StudioLaMagica, mahoe, aerogondo, elxeneize,
Riopatuca Images, Monkey Business),
Fotograf Unternehmertag 2013: Sepp Spiegl



DSLVL-Premiumpartner:



Internationaler
Assekuranz-Makler

