



Jahresbericht 2014

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Als Spitzenorganisation deutscher Speditions- und Logistikdienstleister repräsentiert der DSLV etwa 3.000 Betriebe mit 530.000 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 Logistikbetriebs. 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 einer 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 Verbandes 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 2014

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Die Politik	6
Spezial Europapolitik	9
Der Markt	10
Landverkehr	12
Zoll-, Außenwirtschaftsrecht und Umsatzsteuer	16
Seehafen- und Seeschifffahrtsspedition	18
Luftfrachtsspedition	20
Binnenschifffahrtsspedition und Hafenwirtschaft	22
Gefahrgutlogistik und Umwelt	24
Prozesse, Standards, elektronischer Geschäftsverkehr	26
Recht und Versicherung	28
Aus- und Weiterbildung	30
Arbeits- und Sozialrecht	32
DSLVL-Unternehmertag 2014 in Berlin	34
Messeaktivitäten des DSLVL	36
Vorschau DSLVL-Unternehmertag 2015 in Düsseldorf	37
Gesamtvorstand	38
Landesverbände	40
Geschäftsstelle	42
Impressum	45



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Speditions- und Logistikbranche hat erneut ein bewegtes Jahr hinter sich. Deutschland hat im Ranking des Logistics Performance Indexes 2014 der Weltbank den ersten Platz zurückerobert. Dieser Erfolg ist ein eindrucksvoller Beleg für die Leistungsfähigkeit unserer Branche, die sich in einem zunehmend schwieriger werdenden Umfeld dennoch gut behaupten konnte.

War der Beginn des Jahres 2014 noch geprägt von einer spürbaren Aufhellung der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und Europa, so sorgten im weiteren Verlauf Ereignisse wie die Russland-Krise und Gesetzespläne wie die Einführung des Mindestlohns für Verunsicherung in der Wirtschaft. Dies zeigt wieder einmal: Weltpolitische Ereignisse können die Organisation des Warenverkehrs genauso empfindlich beeinträchtigen wie Maßnahmen des nationalen Gesetzgebers.

Ein gutes Beispiel hierfür ist das Mindestlohngesetz, das bereits vor seinem Inkrafttreten zu Beginn des Jahres 2015 für erhebliche Konfusion bei Speditions- und Logistikunternehmen im In- und Ausland sorgte. Dabei hatte der DSLV schon frühzeitig auf mögliche Probleme hingewiesen. Ähnliches Ungemach lassen das Tarifeinheitsgesetz und das IT-Sicherheitsgesetz befürchten. Hier setzt sich der DSLV nachdrücklich dafür ein, dass der Gesetzgeber den Bedenken der Wirtschaft Rechnung trägt und eine weitere Belastung der Unternehmen vermeidet.

Die Lkw-Maut blieb auch 2014 ein politischer Dauerbrenner. Infolge der prognostizierten, erheblichen Mautmindereinnahmen plant das Bundesverkehrsministerium, die Lkw-Maut auf weitere Bundesstraßen und auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen auszuweiten. Gleichzeitig brachte die Bundesregierung das Gesetz für die Mauterhebung bei gebietsfremden Pkw auf den Weg. Der DSLV sieht das Vorhaben weiterhin skeptisch. Aus seiner Sicht kann nur eine Maut für alle Straßenverkehrsnutzer dem Finanzierungsdefizit bei Infrastrukturmaßnahmen wirksam abhelfen.

Wie Sie dem Jahresbericht 2014 entnehmen können, hat sich der DSLV auch im vergangenen Jahr in vielfältiger Weise für die von ihm vertretenen Verkehrsträger – Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt, Luftfracht – eingesetzt und den Informationsaustausch gefördert. Neue Plattformen sind unter anderem die DSLV-Luftfrachttagung und der 2014 neu eingerichtete Arbeitskreis Schienengüterverkehr/Kombinierter Verkehr.

Diesen Weg einer engen Zusammenarbeit mit Wirtschaft und Politik wird der Verband auch in Zukunft beschreiten.



Herzliche Grüße,
Ihr Mathias Krage



06

Die Politik

Einfluss geopolitischer Risiken steigt

■ Die fortschreitende Globalisierung hat zunehmenden Einfluss auf die Entwicklung der Weltwirtschaft. Im Euro-Raum führten die bisherigen haushaltspolitischen Reformschritte zu einem positiven gesamtwirtschaftlichen Trend. Dennoch sorgte deren schleppende Umsetzung in Staaten wie Frankreich, Italien und Griechenland für ein anhaltendes Konjunkturrisiko. Die insgesamt volatile Stimmungslage der europäischen Wirtschaft erfuhr negative Verstärkung durch die Krise in der Ukraine und die Konfliktherde im Nahen Osten. Die EU-Sanktionen gegenüber der Russischen Föderation trafen nicht nur die Automobilindustrie und den Maschinen- und Anlagenbau.

Die politisch und wirtschaftlich zunehmend instabile Lage in den Staaten Afrikas und des Nahen Ostens sowie der um sich greifende islamistische Terror haben wachsende Flüchtlingsströme in Richtung Europa ausgelöst. Diese haben nicht nur wirtschaftliche, sondern auch gesellschaftliche Folgen. Leider hat die europäische Staatengemeinschaft hierzu noch keine wirkungsvolle Strategie anbieten können.

Derartige Unwägbarkeiten der Weltpolitik werden lokal durch Risikofaktoren wie Epidemien oder extreme Wetterphänomene verstärkt, die zusätzlichen Einfluss auf die Sicherheit internationaler Lieferketten haben können. Infolgedessen müssen nicht nur global agierende Logistikdienstleister Risikomanagementstrategien verstärkt in ihre unternehmerischen Entscheidungen einbeziehen.

Stabile EU-Wirtschaftspolitik nötig

■ Vor diesem Hintergrund sollte eine stabilitätsorientierte EU-Finanzpolitik für Sicherheit sorgen, was jedoch nur bedingt der Fall ist. Ein Experiment mit unsicherem Ausgang ist die expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank. Nachdem der Leitzins auf ein Rekordtief nahe der Null-Prozent-Linie gesetzt wurde, sorgte die Ankündigung von EZB-Präsident Mario Draghi für Irritationen, ab dem Jahr 2015 bis zum Ende des Jahres 2016 europäische Staatsanleihen im Wert von 60 Millionen Euro pro Monat aufzukaufen.

Einerseits soll dem Konjunkturrisiko einer Deflationsspirale vorgebeugt werden. Ebenso profitiert die Exportwirtschaft – nicht nur in Deutschland – von einem fallenden Eurokurs. Kritiker sehen andererseits die Reformbemühungen in den europäischen Krisenstaaten durch die Politik des billigen Geldes ausgehebelt. Die Staatsverschuldung in den Eurostaaten nimmt weiter zu. Und wenn die lange Null-Zins-Phase nicht genutzt wird, um die Wirtschaftsstrukturen in den Krisenstaaten und deren Staatshaushalte in Ordnung zu bringen, droht eine neue Finanzkrise.

Eine große Chance zur politischen Gestaltung der Globalisierung bietet das Transatlantische Partnerschafts- und Investitionsabkommen (TTIP), das derzeit zwischen den USA und der EU verhandelt wird. Sollten die Bemühungen zum Abbau der insbesondere nicht-tarifären Handelshemmnisse erfolgreich enden und die beiden größten Wirtschaftsräume weltweit näher zusammenrücken, brächte dies neuen Schwung für Wachstum und Beschäftigung auf beiden Seiten des Atlantiks. Davon würden nicht alleine die exportstarke deutsche Wirtschaft, und mit ihr die Logistikbranche, sondern ebenso die krisengeschüttelten europäischen Südländer profitieren.



Erneut Logistikweltmeister – wie lange noch?

■ Wegen seiner guten Standortbedingungen und seines dichten Verkehrsnetzes wird Deutschland seit März 2014 wieder auf Platz 1 des Logistics Performance Indexes der Weltbank geführt. Ein Anlass, sich auf diesen Lorbeeren auszuruhen, ist dies nicht. Die Erkenntnis, dass zahlreiche Verkehrswege in Deutschland einer Grundsanierung bedürfen, besteht dank massiver Intervention der Wirtschaft inzwischen bei allen politischen Fraktionen des Bundestags. Allerdings reichen die daraus resultierenden verkehrs- und finanzpolitischen Maßnahmen noch nicht aus.

Der Ende November 2014 vom Deutschen Bundestag im Rahmen des Bundeshaushalts für 2015 beschlossene Verkehrsetat liegt mit 10,8 Milliarden Euro immer noch deutlich unter den vom DSLV geforderten 15 Milliarden Euro jährlich. Trotz voraussichtlicher Mehreinnahmen in den Jahren 2015 bis Ende 2017 in Höhe von 875 Millionen Euro aus der geplanten Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw ab 7,5 Tonnen und zusätzliche Bundesstraßen können kurzfristig keine ausreichenden Mittel zur Finanzierung der Ertüchtigung des deutschen Straßennetzes bereitgestellt werden. Denn der vom BMVI erwartete Einnahmewachstum wird im genannten Zeitraum durch die gleichzeitige Reduktion der bisherigen Mautsätze um insgesamt 460 Millionen Euro auf einen Restbetrag von 415 Millionen Euro reduziert.

Auch unter Berücksichtigung der externen Emissionskosten deckt der Straßengüterverkehr seine Wegekosten, im Gegensatz zur Eisenbahn und zur Binnenschifffahrt.

Dass die alternativen Verkehrsträger ihre Wegekosten nicht selbst werden decken können, sollte nicht im Widerspruch zur Forderung nach verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreisläufen stehen. Wasserstraßen und Schienenwege sind Teil einer die Volkswirtschaft stützenden Logistik. Die Mittel zu deren Ausbau können aber nicht vom Straßengüterverkehr aufgebracht werden, sondern müssen aus Steuermitteln finanziert werden.

Die Einführung der in den Koalitionsvertrag diktierten Pkw-Maut allein für Ausländer hat zum Beginn der Regierungsarbeit der Großen Koalition zu viele Ressourcen gebunden. Der Bundesverkehrsminister vergibt damit die Chance, von allen Verkehrsnutzern einen spürbaren Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung zu erheben. Anstatt sich wie bei der Lkw-Maut an dem Grundsatz einer kollektiven Finanzierungslast zu orientieren, geht die Politik bei der Pkw-Maut den erforderlichen Weg nur zur Hälfte und verzichtet dabei auf dringend benötigte Einnahmen. Zusätzlich offenbart sich die Unlogik der entstandenen „Mautlücke“ für Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen.

Große Koalition fasst Tritt – und tritt daneben

■ Nach über einjähriger Amtszeit greifen die Räder der Regierungsmaschine ineinander, auch wenn sich der Eindruck verstärkt, dass innerhalb der Großen Regierungskoalition aus CDU/CSU und SPD insbesondere SPD und CSU ihre Themen durchsetzen konnten. Damit verfolgten beide Parteien jedoch eher die Partikularinteressen ihrer jeweiligen Wähler als das Gesamtwohl des Wirtschaftsstandorts Deutschland.



Auch wenn die Speditions- und Logistikbranche kein Niedriglohnsektor ist und der DSLV stets die leistungsgerechte Entlohnung qualifizierter Mitarbeiter unterstützt hat, ist die Einführung eines Mindestlohns in Deutschland ein wirtschafts- und gesellschaftspolitisch falsches Signal.

Schon während des Gesetzgebungsprozesses zeichneten sich schnell die praktischen Unwägbarkeiten bei der Einführung von Mindestlöhnen und der Dokumentation hierüber ab. Die Verwaltung des Mindestlohns wird zum Bürokratiemonster für Unternehmen und überwachende Behörden. Auch die Rente mit 63 und die Mütterrente werden Einfluss auf den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland haben.

Neue negative Trends

- Dort, wo der Gesetzgeber keinen eindeutigen Rechtsrahmen schafft, fordern Interessengruppen zunehmend Entscheidungen der Gerichte. Dies betrifft sowohl die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, vor einem endgültigen Urteil zur Elbvertiefung zunächst auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu warten, als auch die des Bundesverfassungsgerichts, das die Steuerprivilegien für Firmenerben grundsätzlich für verfassungswidrig erklärt hat. Beide Urteile werden entscheidende Auswirkungen auf den deutschen Wirtschafts- und Logistiksektor haben.

Andere ungewöhnliche Ereignisse sorgten national ebenso für Unsicherheit. Eher an eine konservative Streikkultur in Deutschland gewöhnt, wurde 2014 die Geduld von Passagieren besonders strapaziert und Improvisationsvermögen von verladender Wirtschaft und Spediteuren gefordert.

Mehrfach in Folge legten Spartengewerkschaften den Luft- und Bahnverkehr lahm. Jedoch sorgten kompetente Logistiker trotz mehrtägigen Stillstands dafür, dass die Güterversorgung nicht abbrach. Die Politik ist jetzt gefordert, einen Rechtsrahmen zu schaffen, in dem die grundrechtlich verankerten Mittel des Arbeitskampfs nicht zu einem Freibrief für Erpressungen der Wirtschaft durch gewerkschaftlich organisierte Kleinstgruppen werden.

Starke Logistik für einen starken Standort

- Die Logistik ist von entscheidender Bedeutung für Wirtschaft und Wohlstand. Ohne sie würden die Fließbänder der Industrie stillstehen und die Regale in den Läden leer bleiben. Diese tragende Rolle der Logistik ist der Öffentlichkeit offenbar nicht bekannt. Deshalb arbeitet der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV) intensiv daran, das Bewusstsein für die Systemrelevanz von Spedition, Güterverkehr und Logistik für die Volkswirtschaft zu schärfen. Logistik ist die bestmögliche Systemkombination aus allen Verkehrsträgern und nutzt nicht nur den Straßen-transport, sondern auch den Bahnverkehr, die See- und Binnenschifffahrt sowie die Luftfracht. Somit unterstützt Logistik Prozesse, die direkt in Industrie und Handel integriert sind. Dies geschieht effizient und umwelo-optimiert mit einem hohen Digitalisierungs- und Spezialisierungsgrad. Logistik ist Hightech.

Spezial Europapolitik

DSLVL rückt Europapolitik in den Fokus

■ Annähernd 70 Prozent deutscher Gesetze werden durch europäische Verordnungen und Richtlinien bestimmt. Dies unterstreicht die Wichtigkeit für die verbandliche Arbeit, direkt am europäischen Entscheidungsprozess in Brüssel beteiligt zu sein. Zu Beginn des Jahres 2014 hat der DSLV in seiner Berliner Geschäftsstelle ein Referat für Europäische Angelegenheiten eingerichtet, um europäische Gesetzgebungsvorhaben bereits bei ihrer Entstehung zu begleiten, die Interessen der Speditions- und Logistikbranche einzubringen und über die jüngsten Entwicklungen zu informieren.

Der DSLV steht damit in direktem Kontakt mit den europäischen Institutionen, den deutschen Mitgliedern des Europäischen Parlaments sowie der Ständigen Vertretung Deutschlands bei der EU. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Verband für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT).

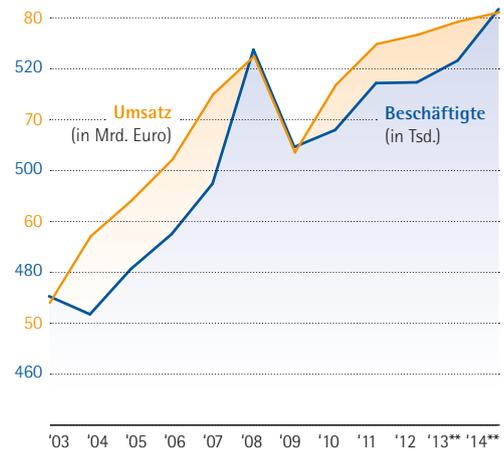
2014 wurde das neue Europäische Parlament gewählt. Zum ersten Mal einigten sich die großen Fraktionen auf Spitzenkandidaten für das Amt des Kommissionspräsidenten. Die Europäische Volkspartei (EVP) ist aus der Wahl als stärkste Fraktion hervorgegangen, gefolgt von der Fraktion der Sozialisten und Demokraten. Jean-Claude Juncker wurde trotz anfänglicher Widerstände im Rat zum Präsidenten der Kommission gewählt. Aus Sicht des DSLV ist insbesondere der Verkehrsausschuss von besonderer Bedeutung. Der Ausschuss wird jetzt geleitet von Michael Cramer (Fraktion Europäische Grüne Partei).

Im November nahm die neue Europäische Kommission ihre Arbeit auf. Die Slowenin Violeta Bulc wurde zur neuen Verkehrskommissarin ernannt. Es wird davon ausgegangen, dass sie die Liberalisierungspolitik ihres Vorgängers fortführen wird, wobei die soziale Komponente einen größeren Stellenwert bekommen wird. Erwartet werden im neuen Jahr Vorschläge zu den Themen Berufskraftfahrerqualifikation, Liberalisierung des Straßengüterverkehrsmarktes und Kombierter Verkehr. Auch in Fragen der Kabotage, bei Maßen und Gewichten sowie beim 3. Hafnenpaket und 4. Eisenbahnpaket sprechen DSLV und CLECAT mit.





Umsatz und Beschäftigte in der Speditionswirtschaft



(Quelle: Umsatzsteuerstatistik, Statistisches Bundesamt, Beschäftigtenstatistik, Bundesagentur für Arbeit, ** DSLV-Prognose für 2013 (Umsatz) u. 2014 (Umsatz u. Beschäftigte)

Der Markt

Gute Stimmung zu Beginn des Jahres

■ Das Jahr 2014 begann aussichtsreich mit einer spürbaren Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und Europa. Eine anhaltend positive Entwicklung des Arbeitsmarkts, die steigende Kaufkraft sowie günstige Finanzierungsbedingungen und vermehrte Investitionen deutscher Unternehmen stützten die Binnenwirtschaft. Die deutschen Unternehmen starteten mit ausgesprochen guter Stimmung in das Jahr. Im ersten Quartal 2014 verstärkte sich das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Deutschland auf 0,8 Prozent gegenüber dem Vorquartal. Die Bundesregierung und verschiedene Wirtschaftsinstitute korrigierten zu dieser Zeit ihre Wachstumsprognosen nach oben auf nahezu zwei Prozent.

Die nicht vorhersehbaren geopolitischen Entwicklungen des Jahres sowie die Pläne zur Einführung des Mindestlohns sorgten jedoch für zeitweilige Verunsicherung in der Wirtschaft. Zusammen mit der nur moderaten weltwirtschaftlichen Entwicklung trübte sich die deutsche Konjunktur in der Folge zunehmend ein. Im zweiten Quartal 2014 ging das BIP deshalb leicht zurück (minus 0,1 Prozent). In der zweiten Jahreshälfte verbesserte sich die Konjunktur wieder und die deutsche Wirtschaft wuchs, zunächst nur zögerlich um 0,1 Prozent im dritten Quartal, dann spürbar um 0,7 Prozent im vierten Quartal. Über das gesamte Jahr 2014 ist nach den Informationen des Statistischen Bundesamts die deutsche Wirtschaft um 1,6 Prozent gewachsen.

Trotz des durch die Krise bewirkten Rückgangs der Exporte in die Länder der GUS sind nach vorläufigen Ergebnissen die deutschen Ausfuhren in 2014 deutlich um 3,7 Prozent auf 1.133,6 Milliarden Euro gewachsen. Gleichzeitig nahmen die Einfuhren etwas schwächer um zwei Prozent auf 916,5 Milliarden Euro zu. Beide Werte übertreffen damit den bisherigen Außenhandelsrekord aus dem Jahr 2012.

Transportbranche trotz wechselnden Geschäftserwartungen

■ Auch in der Speditions- und Logistikbranche war die Verunsicherung der Unternehmen zwischenzeitlich deutlich spürbar. Dennoch ist der ifo Geschäftsklimaindex der Speditions- und Logistikbranche in 2014 von einer Talfahrt verschont geblieben und hat nach einem wechselhaften Jahresverlauf und einem deutlichen Rückgang im Oktober zum Jahresende nahezu wieder das Januar-Niveau erreicht. Zum Vergleich: Der ifo Geschäftsklimaindex der gesamten gewerblichen Wirtschaft sank sechs Mal in Folge.

Entsprechend vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts ist in 2014 das Transportaufkommen im gesamtmodalen Güterverkehr deutlich um 2,9 Prozent auf 4,5 Milliarden Tonnen angewachsen. Der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2008 wurde damit um 0,4 Prozent überschritten. Die gesamtmodale Güterverkehrsleistung stieg um 1,9 Prozent auf 656,9 Milliarden Tonnenkilometer.



11

Zum Wachstum des Transportaufkommens trug insbesondere der Straßengüterverkehr bei, der nach ersten Schätzungen des Bundesverkehrsministeriums um 3,7 Prozent auf 3,5 Milliarden Tonnen angewachsen ist. Getrieben wurde diese Entwicklung unter anderem durch die witterungsbedingt erhöhte Bauproduktion zu Beginn des Jahres. Gleichzeitig wird von einem Wachstum der Transportleistung um 3,1 Prozent auf 467,5 Milliarden Tonnenkilometer ausgegangen.

Auch die Binnenschifffahrt profitierte zu Jahresbeginn von den steigenden, aufkommensreichen Baustofftransporten. Entsprechend der vorläufigen Ergebnisse wuchs das Transportaufkommen über das gesamte Jahr moderat um 0,8 Prozent auf 228,6 Millionen Tonnen. Die tonnenkilometrische Leistung gab spürbar um 1,3 Prozent nach und lag bei 59,3 Milliarden Tonnenkilometer.

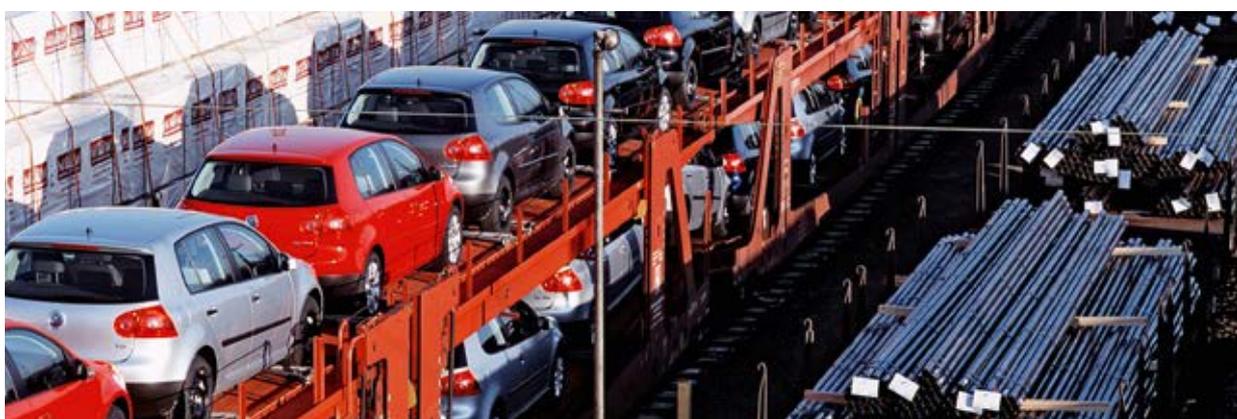
Im Eisenbahngüterverkehr ging das Transportaufkommen um 2,4 Prozent auf 364,9 Millionen Tonnen zurück. Die Transportleistung auf den Schienen stagnierte bei 112,6 Milliarden Tonnenkilometer. Ein Grund für den Rückgang dürfte ein Verlust von Tonnage aufgrund der Streiks der Lokomotivführer sein. Das Transportaufkommen in der Seeschifffahrt stieg nach den vorliegenden Daten um 2,4 Prozent auf 301 Millionen Tonnen, während die Transportmenge in der Luftfracht um 1,9 Prozent auf 4,4 Millionen Tonnen anwuchs.

Umsatz und Beschäftigung legen erneut zu

Die Umsätze in Spedition und Logistik wachsen seit fünf Jahren wieder und dürften auch im Jahr 2014 um gut ein Prozent auf etwa 80,4 Milliarden Euro zugenommen haben. Der zunächst befürchtete Rückgang der Beschäftigung in 2013 ist nicht eingetreten, und auch für 2014 wird nach verfügbarer Datenbasis ein Anstieg auf nunmehr 530.000 Personen erwartet.

Erneut lässt der Ausblick auf das neue Jahr einen konjunkturellen Aufschwung erhoffen. Für 2015 wird weiterhin ein moderates Wachstum der deutschen Wirtschaft erwartet. Die aktuellen Prognosen für die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts liegen zwischen 1,0 und 1,5 Prozent.

Die Logistikweisen, eine Gruppe Logistik-Sachverständiger aus Wirtschaft und Wissenschaft, prognostizieren der Branche in 2015 ein Wachstum von zwei bis drei Prozent. Bestätigt wird dieser Ausblick ebenso durch die aussichtsreichen Geschäftserwartungen des ifo Konjunkturtests der Speditions- und Logistikbranche vom Dezember sowie im Großen und Ganzen in der Tendenz auch durch das ZEW-Transportmarktbarometer des vierten Quartals 2014.





Landverkehr

Mautentwicklung 2014

■ Das mit großer Verspätung im März 2014 vorgestellte Wegekostengutachten (WKG) berücksichtigt neben den Kosten der Infrastruktur auch erstmals die externen Kosten der verkehrsverursachten Luftverschmutzung. Dennoch führt die neue Wegekostenrechnung aufgrund des von ihr zu berücksichtigenden geringen Zinsniveaus zu einer Absenkung der ab 1. Januar 2015 geltenden neuen Lkw-Mautsätze. Dies hat zur Folge, dass die Mauteinnahmen bis Ende 2017 deutlich niedriger ausfallen werden, als es vor dem Hintergrund der zu bewältigenden Infrastrukturmaßnahmen notwendig wäre.

Im Frühjahr 2014 stellte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt mit Blick auf die sich aus dem WKG ergebenden beträchtlichen Mautmindereinnahmen erstmals seine Pläne zur räumlichen Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.000 Bundesstraßen-Kilometer ab 1. Juli 2015 und zur zusätzlichen Einbeziehung von Lkw ab 7,5 Tonnen mit Wirkung vom 1. Oktober 2015 vor.

Ob sich dieses Konzept tatsächlich als „Meilenstein“ in der Nutzerfinanzierung der Infrastruktur erweisen wird, bleibt abzuwarten. Was im Grundsatz einen Schritt in die richtige Richtung bedeutet, offenbart sich bei genauerem Hinsehen als ein in vielen Details verbesserungsbedürftiges Konzept. Zwar konnte der DSLV die Politik davon überzeugen, dass keine unterschiedlichen, sondern einheitliche Mautsätze auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen gelten sollten. Wenig entgegenkommend zeigte sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aber gegenüber der Forderung, die geplanten drei Mautänderungen im Jahr 2015 nicht an drei verschiede-

nen Terminen, sondern in nur zwei Schritten umzusetzen, damit sich die Verhandlungen von Transportverträgen nicht unverhältnismäßig ausweiten.

Speziell die zum 1. Oktober 2015 geplanten Mautänderungen können nicht nachvollzogen werden, da das BMVI die hierfür verwendeten Berechnungsgrundlagen nicht vorlegt. Der DSLV kritisiert daran, dass die Anfang 2015 abgesenkten Mautsätze auf breiter Front wieder angehoben werden sollen. Für Euro-V-Lkw mit fünf Achsen, die den weitaus größten Anteil der Mautkilometer fahren, plant das BMVI sogar, die Mauttarife über dem Niveau der Mautsätze des Jahres 2014 festzulegen. Für diese Fahrzeuge würde somit aus der kurzfristigen Absenkung zu Beginn des Jahres 2015 eine längerfristige Verteuerung.

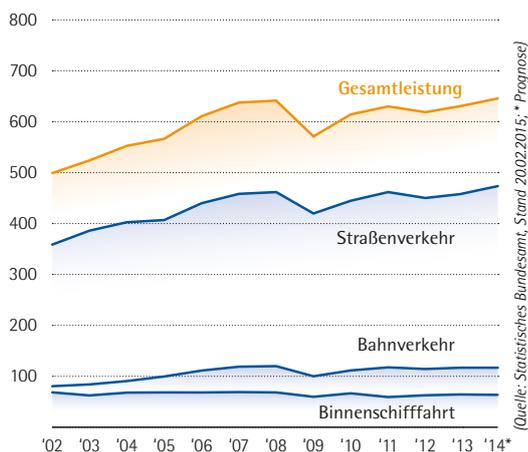
Darüber hinaus ist zu erwarten, dass die bei Einführung einer Pkw-Maut entstehende „Maut-Lücke“ für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen dann auch schnell geschlossen würde.

Die Rahmenbedingungen für die Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD) standen ebenfalls im Fokus der Mautentwicklung des Jahres 2014. Der Ansatz verfolgt das Ziel, in allen mautpflichtigen Streckennetzen der EU mit nur einem Fahrzeuggerät, auf Basis eines Vertrages bei einem einzigen Anbieter, die Lkw-Maut entrichten zu können.

Berufskraftfahrerqualifikation: Ein bürokratischer Flickenteppich

■ Am 10. September 2014 ist für die meisten deutschen Berufskraftfahrer die erste Fünfjahresfrist ihrer Pflicht zur Berufskraftfahrer-Weiterbildung abgelaufen. Das Chaos, das aufgrund der geringen gemeldeten Weiterbildungszahlen befürchtet wurde, ist jedoch ausgeblieben. Den-

Beförderungsleistungen in Deutschland in Milliarden tkm



noch hat es in der Praxis bei der Umsetzung dieser Vorschrift von Anfang an erhebliche Probleme gegeben, die größtenteils andauern. So fehlen einheitliche Kontrollen, inhaltliche Verbindlichkeit und fälschungssichere Bescheinigungen. Die Umsetzung der Regelungen zur Berufskraftfahrerqualifikation wird in jedem Bundesland anders gehandhabt, was im Ergebnis zu einem bürokratischen Flickenteppich führt.

Hinzu kommt die unterschiedliche Interpretation der entsprechenden EU-Vorschriften im europäischen Ausland. Stellvertretend für die Speditions- und Logistikbranche hat der DSLV Empfehlungen zu einer Gesetzesreform erarbeitet und diese dem BMVI überreicht. Gefordert wird darin insbesondere die Einrichtung einer zentralen Erfassungsstelle für Anbieter und Teilnehmer von Schulungen.

Mautharmonisierung

Die Förderprogramme des Bundes im Rahmen der Mautharmonisierungsmaßnahmen begleiten die meisten Unternehmen schon seit deren Beginn im Jahr 2009 mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Um sich jedes Jahr erneut die Fördermittel der De-minimis- sowie Aus- und Weiterbildungsprogramme sichern zu können, ist für Unternehmen ein Kurzstudium des Förderrechts erforderlich. Vor dem Hintergrund sich ständig verschärfender internationaler Wettbewerbsbedingungen sind die Fördermittel jedoch nach wie vor für Kraftwagenspediteure eine angemessene Kompensation der hohen Mautbelastung.

Mit Beginn des Förderjahres 2014 sollte zunächst die Möglichkeit entfallen, dass jede Niederlassung eines Unternehmens einen eigenen Förderantrag stellen kann. Aufgrund der Neudefinition des Unternehmensbegriffs hätte das Recht auf finanzielle Förderung nur noch für die

gesamte Unternehmenseinheit bestanden, was zu einer drastischen Reduzierung der Fördergelder für Unternehmen mit mehr als einer Niederlassung geführt hätte.

Die völlig überraschende Verwendung dieses neuen Unternehmensbegriffs auf den De-minimis-Antragsformularen für das Förderjahr 2014 konnte auf Drängen des DSLV in letzter Sekunde verhindert werden. Auch die Anwendung des geänderten Unternehmensbegriffs auf das Förderjahr 2015 konnte verschoben werden. Viele Unternehmen hätten kurzfristig auf eine Förderung verzichten müssen.

Regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrzeug

Nachdem Belgien und Frankreich das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug mit drastischen Bußgeldern und Strafen belegen, hat das BMVI auf Drängen des DSLV bei der EU-Kommission kurzfristig eine verbindliche Auslegung zur Anwendung des europäischen Rechts und zur Recht- und Verhältnismäßigkeit der nationalen Regelungen angefordert. Eine einheitliche europäische Lösung ist in jedem Fall einzelstaatlichen Alleingängen vorzuziehen. Der DSLV fordert daher eine nationale Regelung, die sich an einer europäischen Lösung orientiert, und dass Verstöße gegen die neue Vorschrift zur Wochenruhezeit europaweit einheitlich geahndet werden.

Vorteile des Lang-Lkw überzeugen

Der im Herbst 2014 vorgelegte Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum seit 2012 laufenden Feldversuch mit Lang-Lkw zeigt, dass sich die von den Gegnern des Lang-Lkw geäußerte Kritik an dem neuen Nutzfahrzeugkonzept bislang nicht bestätigt hat. Die vorausgesagten Verlagerungseffekte von der Schiene



auf die Straße haben nicht stattgefunden. Vielmehr hat sich der Lang-Lkw insbesondere im Vor- und Nachlauf als geeignete Systemkomponente des Kombinierten Verkehrs erwiesen.

Die ökonomischen und ökologischen Vorteile des Lang-Lkw konnten eindeutig nachgewiesen werden. Die im Frühjahr ergangene Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Rechtmäßigkeit des Feldversuchs hat deutschen Unternehmen die notwendige Rechtssicherheit für die Fortführung des Einsatzes von Lang-Lkw in Deutschland gebracht.

Der DSLV hält es darum für dringend erforderlich, dass Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Thüringen bis 2016 noch mehr Strecken zulassen und zumindest ihre Autobahnen für Lang-Lkw freigeben. Darüber hinaus sollten geeignete Zulassungsbedingungen für den dauerhaften Einsatz dieser Fahrzeuge nach Beendigung des Feldversuchs im Jahr 2016 gefunden werden.

Unklare Rechtslage auf EU-Ebene

■ Die EU-Kommission hat auf Druck des Europäischen Parlaments und des EU-Rats der Verkehrsminister bedauerlicherweise den vorgesehenen grenzüberschreitenden Einsatz des European Modular System (EMS) in der EU aus ihrem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG über Maße und Gewichte im Straßenverkehr herausgenommen.

Die EU-Kommission interpretiert die bestehenden Gesetze so, dass grenzüberschreitende Fahrten mit Lang-Lkw bereits nach heutiger Rechtslage erlaubt sind, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten dies zulassen.

Auf deutscher Seite ist der Lang-Lkw aber nur im Rahmen des Feldversuchs zugelassen und nicht im grenzüberschreitenden Verkehr. Vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen mit dem Lang-Lkw setzt sich der DSLV daher für ein Umdenken in Europa und für eine klare gesetzliche Regelung zur Zulassung des Lang-Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr ein.

Der Liberalisierungsmotor im Straßengüterverkehr stottert

■ Die EU-Kommission hat im April 2014 den gemäß europäischer Marktzugangsverordnung VO (EG) Nr. 1072/2009 geforderten Bericht zur Situation des Straßengüterverkehrsmarktes in der EU vorgelegt. Darin verlangt sie eine weitere Liberalisierung des Marktes. Damit sollen der hohe Leerfahrtenanteil verringert und die Effizienz des Straßengüterverkehrs durch eine stärkere Öffnung der nationalen Verkehrsmärkte erreicht werden.

Gleichzeitig räumt die EU-Kommission ein, dass es derzeit noch an einer einheitlichen Umsetzung der Markt- und Berufszugangsregeln fehlt. Auch der DSLV unterstützt grundsätzlich eine weitere Marktöffnung. Abzulehnen ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt eine Liberalisierung vor dem Hintergrund der bestehenden erheblichen Unterschiede der sozialen und fiskalischen Rahmenbedingungen in der EU, insbesondere in Ost- und Südosteuropa.

Zuerst sollte sich die EU-Politik für eine effizientere Durchsetzung der geltenden Regelungen und eine stärkere Harmonisierung der nationalen Rechtsvorschriften sowie eine konsequente und nachhaltige Bestrafung von Verstößen einsetzen.



Neue Arbeitskreise im DSLV

- Um die Behandlung spezifischer Themen des Landverkehrs zu vertiefen, hat der DSLV vier neue Arbeitskreise (AK) gegründet.

Im AK Schienengüterverkehr/Kombinierter Verkehr werden Positionen der Bahnspedition vorbereitet. In seiner konstituierenden Sitzung im Dezember 2014 in Köln bewerteten die Arbeitskreismitglieder Potenzial und Zukunft des Schienengüterverkehrs aus Sicht der Spedition. Die zukünftige Tagesordnung des Arbeitskreises wird sowohl von nationalen, wie auch von europäischen Themen bestimmt.

Dauerbrenner ist der diskriminierungsfreie Zugang auf das deutsche Schienennetz, der zwar de jure besteht, aber nach wie vor wirtschaftliche Hemmnisse aufweist. Solange Betrieb und Netz in den Händen nationaler Staatsbahnen sind, verhalten Forderungen des Marktes nach einem Ausbau der Schieneninfrastruktur ungehört und Innovationsleistungen von Logistikdienstleistern und privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpuffen zu oft.

Der AK Technik soll die Positionierung des Verbands bei Gesetzes- und Forschungsvorhaben zur Fahrzeug-, Aufbau- und Umschlagtechnik sowie bei Fragen der Ladungssicherung erarbeiten.

Der AK Lademittelmanagement/Rampe hat bei seinem Treffen im Juni 2014 an Lösungen gearbeitet, wie die Akzeptanz der neuen Einteilung von Palettenqualitätsstufen durch die Normierungsgesellschaft GS1 Germany auf Seiten der Verlager gefördert werden könnte. Der Handel hatte sich für eine Aufweichung der Anforderungen an die unterste noch tauschbare Qualitätsstufe C einer Euro-Palette eingesetzt. Nach Ansicht des DSLV müssen sich dieselben Verlager nun dafür einsetzen, dass diese Qualitätsstufe in der Praxis auch weiterhin als tauschfähig akzeptiert wird.

Die Entwicklung der Kosten des Stückgutmarktes nach einheitlichen Kriterien zu erfassen sowie nachvollziehbar und transparent in einer Zeitreihe darzustellen, ist eine besondere Aufgabe des DSLV. Der Verband hat einen AK Kostenindex Sammelgut eingerichtet, um die Grundlagen und Erhebungskriterien für den neuen DSLV-Kostenindex Sammelgutspedition unter wissenschaftlicher Leitung zu erarbeiten. Der Index soll die Entwicklung der Personal-, Sach- und Transportkosten unter Einbeziehung der Treibstoff- und Mautkostenentwicklung abbilden und im Herbst 2015 veröffentlicht werden. Als Basis wurde das Jahr 2014 bestimmt.

„Engpass Rampe“ weiterhin Teil des Aktionsplans

- Die oftmals schwierigen Verhältnisse an den An- und Ablieferstationen von Industrie und Handel werden Teil der verkehrspolitischen Agenda im Rahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik bleiben. Anfang Mai 2014 hatte das BMVI das Handbuch „Schnittstelle Rampe – Gute Beispiele“ vorgestellt. Die Sammlung von Beispielen effizienter Prozessabläufe an den Verlagerampen ist das Ergebnis einer Arbeitsgruppe, an der auch der DSLV mitgewirkt hat.

Der DSLV begrüßt, dass sich das Ministerium auch weiterhin diesem wichtigen Thema widmen wird. Hier kommt es in der Speditiionspraxis immer wieder zu Zeitverlusten und damit verbundenen hohen Kosten. Der vom BMVI eingerichtete Arbeitskreis kann dazu beitragen, den Dialog über weitere Optimierungspotenziale an den Rampen zwischen den Beteiligten der Logistikkette aufrechtzuerhalten.



Zoll-, Außenwirtschaftsrecht und Umsatzsteuer

Weitreichendes Russland-Embargo in Kraft getreten

- Zum 1. August 2014 hat die Europäische Union umfangreiche Wirtschaftssanktionen gegen Russland verhängt und im September erheblich ausgeweitet. Diese beinhalten ein Waffenembargo, Maßnahmen im Bereich des Kapitalmarkts sowie Verbote für die Ausfuhr von sogenannten Dual-Use-Gütern und Ausrüstungsgegenständen für den Energiesektor. Zudem stehen mittlerweile über 100 Personen und Organisationen auf „schwarzen Listen“.

Besondere Risiken sieht der DSLV bei den güterbezogenen Sanktionen. Spediteure und Logistiker müssen sich in den meisten Fällen auf Informationen verlassen, die aus den Frachtpapieren und Aufträgen hervorgehen. Die Unternehmen haben weder exakte Kenntnis über die Ware noch deren Verwendungszweck in Russland. Bei Verstößen drohen drastische Strafen. Bereits fahrlässige Embargoverstöße werden mit einer Geldbuße in Höhe von bis zu 500.000 Euro geahndet, vorsätzliche Zuwiderhandlungen mit einer Freiheitsstrafe von drei Monaten bis fünf Jahren und Verstöße gegen das Waffenembargo mit einer Freiheitsstrafe von ein bis zehn Jahren.

Der DSLV hat umfangreiche Informationen sowie Handlungsempfehlungen für seine Mitgliedsunternehmen veröffentlicht und rät zur Verwendung einer Exportvollmacht. Bei reinen Transporten ohne Verzollung sollten sich Speditions- und Logistikunternehmen von ihren Kunden die vom DSLV herausgegebene Erklärung zur Exportkontrolle unterschreiben lassen, um ihre Haftungsrisiken zu minimieren.

Unionszollkodex in Kraft getreten

- Der neue Zollkodex der Union (UZK) ist am 9. Oktober 2013 in Kraft getreten und soll in der Praxis ab Mai 2016 angewendet werden. Weitere Verzögerungen sind nicht ausgeschlossen. Erst mit Anwendungsbeginn wird der aktuelle Zollkodex aufgehoben, der bis dahin weiter gilt. Die Bestimmungen zum elektronischen Datenaustausch und zur Datenspeicherung sollen gar erst bis Ende 2020 umgesetzt werden.

Der DSLV ist über seinen europäischen Dachverband CLECAT eng in die laufende Arbeit an den Durchführungsvorschriften eingebunden und auf nationaler Ebene hierzu gemeinsam mit den anderen Spitzenverbänden in Abstimmung mit dem Bundesfinanzministerium (BMF).

Berechnung nicht getauschter Paletten ist Schadensersatz

- In dem BMF-Schreiben vom 5. November 2013 zur umsatzsteuerlichen Behandlung der Hin- und Rückgabe von Transportbehältnissen ist insbesondere der Einsatz und Tausch von Paletten (Europaletten, Gitterboxpaletten und sonstige Tauschpaletten) geregelt. Es enthält unter anderem die für die Praxis wichtige Klarstellung, dass im Rahmen des Palettentauschs Zahlungen für nicht zurückgegebene Paletten kein Entgelt für eine steuerbare Leistung des Palettengläubigers, sondern echter Schadensersatz sind. Rechnungen über nicht getauschte Paletten sind demnach umsatzsteuerfrei auszustellen.

Aufgrund einer zweimal verlängerten Nichtbeanstandungsregelung waren bei einer entgegenstehenden Abrechnungspraxis bislang aber keine rechtlichen Nachteile zu befürchten.



17

Diese Regelung lief zum 1. Januar 2015 aus. Der DSLV empfiehlt allen Speditions- und Logistikunternehmen daher erneut, die eigene Abrechnungspraxis, aber auch die der Vertragspartner zu überprüfen und – wenn notwendig – anzupassen.

Neue Initiative zur Änderung des EUSt-Erhebungsverfahrens

■ Auf Einladung der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation haben hochrangige Vertreter von Unternehmen, Verwaltung und Verbänden im Januar 2014 in Berlin die Auswirkungen des deutschen Einfuhrumsatzsteuer-Erhebungsverfahrens für die Wirtschaft diskutiert. Der DSLV, der sich seit vielen Jahren für eine Anpassung des deutschen Verfahrens an das Modell benachbarter Mitgliedstaaten, insbesondere der Niederlande, einsetzt, unterstrich in seinem Vortrag den dringenden Handlungsbedarf.

Während bei einer Einfuhr nach Deutschland über einen deutschen Hafen die Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 19 Prozent an die Zollverwaltung zu entrichten ist, fällt diese bei der Einfuhr über den Rotterdamer Hafen (innergemeinschaftliche Lieferung über einen Fiskalvertreter) nicht an, was zu einem erheblichen Liquiditätsvorteil führen kann.

Eine abschließende Entscheidung wurde – erwartungsgemäß – nicht getroffen, da neben Hamburg auch die übrigen Bundesländer noch in den Entscheidungsprozess eingebunden werden müssen. Die Vertreter des Bundesfinanzministeriums haben aber zugesagt, sich gemeinsam mit den Bundesländern dieses Problems annehmen zu wollen.

Zur Situation des Carnet TIR-Verfahrens in Russland

■ Die zum 1. Juli 2014 ausgelaufene TIR-Bürgschaftsvereinbarung mit dem nationalen bürgenden TIR-Verband ASMAP wurde zwischenzeitlich zweimal bis zum 28. Februar 2015 verlängert, ohne dass es zu einer grundsätzlichen Klärung kam. Damit müssen russische Zollbehörden weiterhin Carnets an den russischen Grenzen akzeptieren und erledigen. Der russische Zoll fordert unverändert seit September 2013 zusätzliche Sicherheiten für alle Straßentransporte unter Carnet TIR über russisches Territorium. In der Praxis werden Waren unter Carnet TIR jedoch nach wie vor bei der Einreise in die Eurasische Zollunion über die belarussische oder kasachische Außengrenze ohne zusätzliche Sicherheiten ordnungsgemäß abgefertigt und erreichen die Bestimmungszollstellen in und außerhalb Russlands, da an den russischen Binnengrenzen aktuell keine Zollkontrollen stattfinden.



Seegüterumschlag Hamburg Antwerpen Range 2014

Hafen	Gesamtumschlag		Massengut		Stückgut		Container		Container	
	2014* in Mio. t	Zuwachs in %	2014* in Mio. TEU	Zuwachs in %						
Hamburg	145,7	4,8	43	1,7	102,7	6,1	100,7	6,2	9,7	5,1
Bremische Häfen	78,4	-0,4	11	11,1	67,4	-2,1	59,2	-2,8	5,8	-1,1
Rotterdam	444,7	1	291,1	-1,7	153,6	6,3	127,6	5,2	12,3	5,8
Antwerpen	199	4,3	76,3	3,3	122,7	4,9	108,3	5,9	9	4,7
Summe	867,8		421,4		446,4		395,8		36,8	

(Quelle: Häfen Hamburg Marketing; Hafengesellschaften, * vorläufige Zahlen)

18

Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition

Wirtschaftliche Entwicklung 2014

■ Im Jahr 2014 hat sich der Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen positiv entwickelt. In Hamburg erreichte der Containerumschlag mit 9,7 Millionen TEU ein in der Nordrange überdurchschnittliches Plus von 5,1 Prozent, bleibt aber knapp unter der erwarteten Rekordmarke von 10 Millionen TEU, die nun für das Jahr 2015 angepeilt wird. Im gleichen Zeitraum konnte Antwerpen seinen Umschlag um 4,7 Prozent und Rotterdam um 5,8 Prozent steigern. Bremen hatte bereits im Jahre 2011 sein Vorkrisenniveau wieder erreicht. Nach einem Rekordumschlag in 2013 mussten die bremischen Häfen in 2014 ein Minus von 1,1 Prozent hinnehmen.

Spannend bleibt die Frage, wie sich die weltweite Konjunktur im Jahr 2015 entwickeln wird. Erst im Oktober 2014 hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seine Prognose für das Jahr 2015 nach unten korrigiert und rechnet nunmehr mit einem weltweiten Wachstum von 3,8 Prozent. Unsicherheitsfaktoren sind die Ukraine-Krise und deren Auswirkungen auf die russische Wirtschaft. Auch die Konjunktur Brasiliens zeigte sich zuletzt schwächer als erwartet. Weniger problematisch beurteilt der IWF die Situation in China, dessen Wirtschaftswachstum in den nächsten beiden Jahren konstant über sieben Prozent bleiben soll. Auch die wirtschaftliche Situation in Indien hat sich nach einer schwächeren Phase wieder stabilisiert.

Insofern spricht einiges dafür, dass die größten Nordrange-Häfen auch im Jahr 2015 wieder mit moderaten Wachstumszahlen aufwarten können. Diese Einschätzung deckt sich mit der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundesver-

kehrsministeriums, die davon ausgeht, dass das Umschlagsvolumen der deutschen Häfen jährlich um durchschnittlich 2,8 Prozent zunehmen wird. Der Containerumschlag soll sogar um 4,3 Prozent steigen und damit bis 2030 im Vergleich zu 2010 über 130 Prozent zulegen.

Unverändert mit Sorge betrachten die Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure aber nach wie vor das völlig unzureichende Preisniveau. Aufgrund der hohen Anzahl von Ablieferungen von Großcontainerschiffen werden die Seefrachtmärkte weiterhin stark volatil bleiben.

Entscheidungen zur Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser erneut verschoben

■ Nachdem das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2013 bereits das Verfahren zum Ausbau der Weser ausgesetzt und dem Gerichtshof der Europäischen Union Fragen zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt hat, erzielte am 2. Oktober 2014 auch das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Elbe das gleiche Schicksal. Die deutschen Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure haben diese Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts mit Unverständnis zur Kenntnis genommen.

Der daraus resultierende Zeit- und Handlungsverlust droht die Stellung der deutschen Seehäfen als internationale Warendrehkreuze nachhaltig zu gefährden. Es ist mehr als enttäuschend, dass Jahre nach der Antragstellung für die Fahrrinnenanpassungen immer noch keine Planungssicherheit vorliegt. Aus Sicht der deutschen Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure ist dies ein Paradebeispiel von bürokratischen Hürden in Deutschland, die der Umsetzung notwendiger Infrastrukturprojekte im Wege stehen. Zudem wird hier deutlich, dass das deutsche Planungsrecht dringend geändert werden muss, um wichtige Bauvorhaben schneller realisieren zu können.



Dazu gehört auch eine Neuregelung des Verbandsklage-rechts, das zu einem Instrument für pauschale Verhinderungen von geplanten Infrastrukturvorhaben mutiert ist.

Neue Schwefelgrenzwerte in der Seeschifffahrt – Wie Umweltschutz zum Bumerang wird

■ Zum Jahreswechsel 2014/2015 treten in der Nord- und Ostsee schärfere Abgasvorschriften für die Seeschifffahrt in Kraft. Um den neuen Vorschriften gerecht zu werden, haben Reedereien die Möglichkeit, Abgasreinigungsanlagen einzubauen oder auf alternative Schiffstreibstoffe zu wechseln.

Allerdings sind diese Alternativen für die Reedereien mit Kosten verbunden, die sich auf die Akteure der Transportkette auswirken. Daher spielt für die deutschen Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure insbesondere die Frage eine wichtige Rolle, in welcher Höhe die Seetransporte mit zusätzlichen Kosten belastet werden und welche Transportverlagerungen damit einhergehen könnten. Denn es muss damit gerechnet werden, dass es auf bestimmten Routen in der Ostsee zu einer Verlagerung vom Seeverkehr auf die Straße kommen wird. Die Folgen spüren die Häfen, die dort tätigen Spediteure und natürlich die Kunden.

Im Zusammenhang mit den bevorstehenden neuen Schwefelgrenzwerten geht das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) davon aus, dass rund 600.000 Lkw-Trailer sowie rund 800.000 Container im Ostseeraum mit einem Verlagerungsrisiko auf die Straße behaftet sind. In erster Linie sind hiervon die Verkehre in Richtung Baltikum betroffen. Infolge der Subventionierung von Trassenpreisen zeigen sich Verlagerungen auf die Schiene bei den Schweden-Verkehren schon heute.

Obligatorische Überprüfung von Containergewichten kommt 2016

■ Es hatte sich schon im letzten Jahr abgezeichnet, dass die International Maritime Organisation (IMO) dem Drängen interessierter Kreise nachkommen und eine obligatorische Überprüfung der Containergewichte im Rahmen des völkerrechtlich verbindlichen SOLAS-Übereinkommens (International Convention for the Safety of Life at Sea) durchsetzen will.

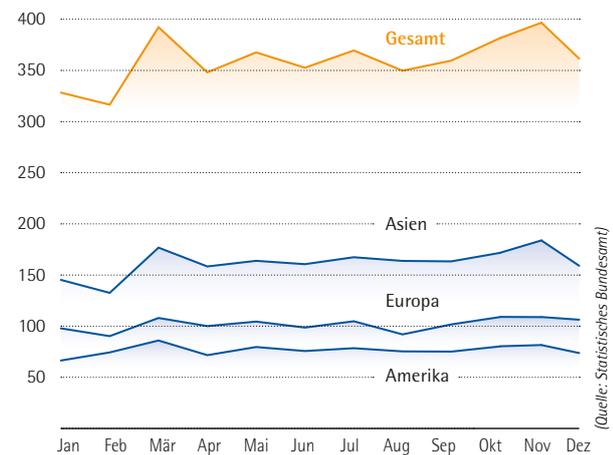
Mitte November 2014 hat nunmehr die IMO beschlossen, dass mit Wirkung vom 1. Juli 2016 die Gewichte von Containern vor Verladung an Bord eines Seeschiffes zu verifizieren sind. Dazu sind zwei gleichberechtigte Möglichkeiten vorgesehen:

1. Verriegelung des fertig beladenen und versiegelten Containers.
2. Ermittlung der einzelnen Sendungsgewichte, inklusive Verpackungs-, Stau- und Sicherungsmaterial, sowie des Container-Eigengewichts nach einer zertifizierten und zugelassenen Methode.

Die verbleibende Zeit muss jetzt dazu genutzt werden, um die nach wie vor noch offenen Fragen zu klären. Der DSLV und das KDS sind diesbezüglich bereits in einer Arbeitsgruppe im Bundesverkehrsministerium aktiv und bringen dort die Interessen der deutschen Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure ein.



Luftfracht deutscher Flughäfen in 2014
in Tausend t



Luftfrachtspedition

DSLVL initiiert Runden Tisch mit Airlines

■ Mit den im Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) organisierten Airlines verständigt sich der DSLVL regelmäßig auf gemeinsame Positionen gegenüber Behörden und Flughafenbetreibern. Gleichzeitig sollen die Schnittstellenprozesse bei der Luftfrachtanfertigung optimiert werden. Hier kommt es leider immer wieder zu Beschwerden von Luftfrachtspediteuren über die Abfertiger der Fluggesellschaften. Nach Auffassung des DSLVL kann der Handling Agent dem Spediteur nicht zusätzliche Gebühren für ADR-Checks oder für die Be- und Entladung der Lkw an Flughäfen anlasten. Schließlich ist der Cargo Handling Agent regelmäßig nicht der Vertragspartner des Spediteurs, sondern handelt als Erfüllungsgehilfe der Airline.

Einige Luftfrachtanfertiger berechnen Gebühren für die Überprüfung von Import-Gefahrgutsendungen an die Empfangsspedition. Dabei muss sich jeder Verloader gefährlicher Güter vor der Übergabe an den Beförderer für den Lkw-Nachlauf vergewissern, ob die Klassifizierungsvorschriften der Gefahrgutverordnung korrekt umgesetzt sind. Der DSLVL sieht deshalb für eine Berechnung dieser öffentlich-rechtlichen Überprüfungspflicht an die Abholer keine Rechtsgrundlage und hatte deren Rücknahme gefordert.

DSLVL hält ADR-Checkgebühr für unbegründet

■ Leider hat die Handlingtochter eines großen deutschen Flughafens auf das neuerliche Gesprächsangebot des DSLVL im Juni 2014 nicht mehr reagiert und kurz darauf den Weg der gerichtlichen Klärung beschritten. Die sachlichen und rechtlichen Argumente stützen nach Auffassung des DSLVL überzeugend die Rechtsposition der beklagten Spedition. Gleichwohl wäre eine partnerschaftliche Lösung zwischen den Beteiligten der Luftfrachtprozesskette einem Gerichtsentscheid vorzuziehen.

Die Spediteure sollten gegenüber den Abfertigern deutlich machen, dass sie die Abrechnung der Rechnungsposition für ADR-Checks für nicht berechtigt halten, und auch keinen entsprechenden Auftrag dazu erteilen. Der DSLVL rät außerdem dazu, die Handling-Agenten vorsorglich zu informieren, dass das abholende Fahrpersonal nicht ermächtigt ist, Arbeitsscheine zu unterschreiben oder sonstige Verpflichtungen rechtswirksam einzugehen.

DSLVL bildet Arbeitskreis LTU

■ Sowohl für die Spediteure als auch für die Luftfracht-Trucking-Unternehmen (LTU) stellt die ineffiziente Organisation der Be- und Entladeprozesse bei vielen Handling-Unternehmen ein akutes Problem dar. Inakzeptabel lange Stand- und Wartezeiten verursachen nicht nur erhebliche Kostensteigerungen und Probleme mit der Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften. Sie führen auch dazu, dass Fahrzeugumläufe insbesondere im Fernverkehr kaum noch planbar sind. Um die Interessen der Luftfracht-Trucker gebündelt vertreten zu können, hat der DSLVL einen „Arbeitskreis LTU“ unter dem Dach seines Fachausschusses Luftfrachtspedition eingerichtet. Damit unterstützt der DSLVL Spediteure und Transporteure mit dem Ziel einer nachhaltigen Reduzierung überlanger Standzeiten bei den Handling-Agenten der Airlines.





DSLVL unterstützt sichere Lieferkette

■ Bis 2013 waren die Übergangsvorschriften der EU-Luftsicherheitsverordnung 185/2010 endgültig umzusetzen. Die Branche konnte mit dezentralen Frachtkontrollen und einer ausreichenden Kapazität an Röntgengeräten entscheidend dazu beitragen, den allgemein befürchteten Abfertigungsstau an den großen Hubflughäfen zu verhindern. Die Sicherheitsprozesse haben sich seither weiter verbessert. Gleichwohl bleibt die Luftfrachtsicherheit ein wichtiges Thema auf der Agenda des Verbands.

Aktuelle Regelungsvorschläge aus Brüssel, wie zum Beispiel die geänderte Transporteurserklärung, sorgen immer wieder für Klärungsbedarf mit dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Zuweilen sorgt auch das LBA selbst mit einer überraschenden Änderung seiner Auslegungspraxis für Verunsicherung bei den als „Reglementierte Beauftragte“ zugelassenen Luftfrachtpediteuren. Der DSLV setzt sich im Kontakt mit dem LBA für transparente und planbare Vorgaben ein, lehnt aber rein schematische Anordnungen ohne erkennbaren Sicherheitsgewinn ab.

DSLVL bezieht Position zu LBA-Schulungsvorgaben

■ In der Arbeitsgruppe Schulung des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) gestaltet der DSLV die Schulungsvorgaben aktiv mit. Der Verband hat in einer gemeinsamen Stellungnahme mit anderen Verbänden zu den geplanten Anpassungen bei der Implementierung des sogenannten Modulsystems erneut Position bezogen. Der DSLV ist davon überzeugt, dass für die einzelnen Personengruppen nur solche Schulungsinhalte verbindlich vorgeschrieben werden sollten, die für die praktische Ausübung der jeweiligen Tätigkeit relevant sind.

Unnötige Doppelschulungen, starre Zeitvorgaben oder die Vermittlung von reinem „Wissensballast“ führen zu erheblichem Ressourcenaufwand bei den Anwendern ohne einen Mehrwert an Sicherheit.

DSLVL-Luftfrachttagung erfolgreich gestartet

■ Einen gelungenen Auftakt bildete die erste DSLVL-Luftfrachttagung 2014 vor mehr als hundert Teilnehmern in Frankfurt/Main. Der DSLV war erstmals alleiniger Veranstalter, nachdem die gemeinschaftlichen Tagungen mit Lufthansa Cargo in gegenseitigem Einvernehmen aufgegeben wurden. Damit konnte der DSLV als Verband auch der Luftfrachtpediteure in der Wahrnehmung seiner Mitglieder sowie der Öffentlichkeit gestärkt werden. Im Brennpunkt der Tagung stand der gesamte Abfertigungsprozess einer Luftfrachtsendung. Als Beteiligte der Luftfrachtkette diskutierten Transporteur, Spediteur, Airline und Abfertiger am Beispiel der Pharmabranche, wie sie die zuvor präsentierten Erwartungen des Versenders erfüllen können.

DSLVL fordert effizientere Abfertigungsprozesse

■ Dabei wurde auch deutlich, dass Verbesserungen der Prozesse bei Abfertigung und Datenaustausch ohne eine nachhaltige Unterstützung seitens der verladenden Wirtschaft kaum durchsetzbar sind. Alle Beteiligten der Lieferkette müssen an einem Strang ziehen, um die Prozesse weiter zu optimieren. Dabei sind auch die Betreiber der Hubflughäfen gefordert, die Funktion ihrer Frachtbereiche und damit den Luftfrachtstandort Deutschland insgesamt zu stärken.



Binnenschiffahrtsspedition und Hafenwirtschaft

CDNI: Ende der Übergangsfristen

■ Bereits am 1. November 2009 ist das Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI) in Kraft getreten. Zum 1. November 2014 sind auch die letzten Übergangsfristen abgelaufen. Das CDNI verfolgt den Schutz der Umwelt. Wichtige Regelungsbereiche sind die Reinigung der Laderäume der Binnenschiffe nach der Löschung und die Pflicht zur Einrichtung von Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich der Schiffe.

Vor Ablauf der Übergangsfristen hat der DSLV beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) zum Thema CDNI Stellung genommen. So hat der DSLV zum wiederholten Mal den Reinigungsstandard „vakuumrein“ problematisiert. Für bestimmte Arten von Gütern darf das Waschwasser nach dem Löschen nur noch dann in das Gewässer eingeleitet werden, wenn der Laderaum vakuum-gereinigt worden ist.

Derzeit gibt es jedoch bei der Trockenschiffahrt insbesondere für unebene Schiffsböden und Bordwände noch keine technischen Möglichkeiten, diesen Reinigungsstandard zu erfüllen. Gleichzeitig bleibt für die Praxis die Definition eines Reinigungsstandards unklar.

Zudem hat der DSLV darauf hingewiesen, dass sich die erhöhten Anforderungen gemäß CDNI je nach Produktart auf die Liegezeit der Schiffe auswirken. Das wird künftig zu erheblichen Engpässen an Liegestellen führen.

Abschließend ist festzustellen, dass Annahmestellen für Abfälle in ausreichender Zahl weiterhin nicht vorhanden sind.

Unter dem Strich ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des CDNI zu einer Verteuerung der Binnenschifftransporte und damit zu einer Einschränkung in der Nutzung des Systems Wasserstraße führen könnte. Die Politik sollte bei allen nachvollziehbaren Bemühungen, die Umwelt zu schützen, darauf achten, einen ökologisch starken Verkehrsträger wie die Binnenschiffahrt nicht derart zu schwächen, dass eine Verlagerung der Transporte auf andere Verkehrsträger die Folge wäre.

Fortsetzung des Nationalen Hafenkonzepts

■ Das Nationale Hafenkonzept wird auch in der neuen Legislaturperiode fortgeführt. Die Politik hat hierzu frühzeitig die Weichen gestellt. Primäres Ziel ist es, vermehrt Güter auf die Wasserstraße zu verlagern sowie See- und Binnenhäfen stärker miteinander zu verknüpfen. Die Binnenschiffahrt spielt bei der Versorgung der Seehäfen eine entscheidende Rolle und umgekehrt ist die Binnenschiffahrt auf die Seehäfen angewiesen.

Die von den Binnenländern Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen zur Stärkung der Binnenhäfen und als Gegenstück zur Ahrensburger-Liste (Küstenländer) erstellte zweite Version der Düsseldorfer Liste beinhaltet als Infrastrukturprojekt beispielsweise, dass die Seehafenanbindung der Binnenhäfen an die ZARA-Häfen in der deutschen Verkehrspolitik einer stärkeren Gewichtung bedarf.

Transportaufkommen der Binnenschifffahrt nach Güterarten*

in Millionen t

Güterart	2014 (Jan.-Okt.)	2013 (Jan.-Okt.)	Veränderung (in Prozent)
Chemische Produkte	22,31	21,46	+ 3,9
Maschinen u. Ausrüstungen	1,86	1,69	+ 10,5
Erze, Steine u. Erden	47,67	45,84	+ 4,0
Konsumgüter, Holzwaren	11	10,34	+ 6,3
Kohle, Erdöl, Erdgas	29,08	30,74	- 5,4
Kokerei, Mineralölerzeugnisse	30,9	32,31	- 4,4
Metalle, Metallerzeugnisse	10,17	9,43	+ 7,9
sekund. Rohstoffe, Abfälle	10,44	10,15	+ 2,9
Land- u. forstwirts. Produkte	13,93	14,24	- 2,2
sonstige Produkte	13,32	12,44	+ 7,1
Gesamtverkehr	190,67	188,63	+ 1,1

(Quelle: Statistisches Bundesamt; * vorläufige Zahlen)



Der DSLV unterstützt diese Forderung und setzt sich für eine ausgewogene Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts ein. Die Interessen sowohl der Küsten- als auch der Binnenländer müssen gleichwertig berücksichtigt werden. Die Interessenvertreter innerhalb der einzelnen Verkehrsträger sind aufgerufen, nicht kontraproduktiv zu handeln und so den gesamten Verkehrssektor zu schwächen.

Zuverlässigkeit des Systems Wasserstraße erhalten

■ Neben der Anbindung der ZARA-Häfen wird sich der DSLV auch in Zukunft für Maßnahmen einsetzen, die die Infrastruktur stärken und ihre Funktionsfähigkeit sichern. Um die Zuverlässigkeit des Systems Wasserstraße sicherzustellen, haben Wartung, Reparatur und bedarfsgerechter Ausbau der Schleusen oberste Priorität.

Voraussetzungen für die von der Politik angestrebte Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt im Modal Split sind insbesondere die Anhebung der Kanalbrücken für einen durchgängigen zwei- oder dreilagigen Container-

verkehr sowie ein Ausbau der Donau im Bereich Straubing/Vilshofen entsprechend der Variante C 2.80 mit Staustufe und Schleuse. Ein Ausbau gemäß der Planungsvariante A mit ausschließlich flussregelnden Maßnahmen würde eine nachhaltige Verkehrsverlagerung konterkarieren.

Binnenschifffahrtsspedition und Hafenwirtschaft sind auf eine leistungsstarke Infrastruktur angewiesen. Entscheidend hierfür sind die Herstellung einer zuverlässigen Fahrrinnentiefe der Mittel- und Oberelbe, die Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindung der Binnenhäfen, die Ausdehnung der Förderung des kombinierten Verkehrs auch auf Stück- und Massengutverkehre sowie die Verbesserung und Erweiterung der Hafeninfrastrukturen und Suprastrukturen. Nur wenn diese Maßnahmen mit hoher Priorität umgesetzt werden, kann der Binnenschifffahrtsweg auch in Zukunft eine umweltfreundliche und zuverlässige Transportalternative bieten.





Gefahrgutlogistik und Umwelt

DSLVL gestaltet Gefahrgutvorschriften aktiv mit

■ Trotz der turnusgemäßen Überarbeitung der harmonisierten Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter ergaben sich zum Jahreswechsel 2014/2015 für die Spedition keine wesentlichen strukturellen Neuerungen. Die Änderungen erschöpfen sich immer mehr in Details.

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. Die Gefahrgutvorschriften im Landverkehr sind damit ab 1. Januar 2015 anwendbar. Allerdings greift wie üblich auch dieses Mal im ADR, im RID und im ADN eine halbjährige Übergangsfrist. Die verbindliche Anwendung muss somit zum 1. Juli 2015 erfolgen.

Die für die Spedition relevanten, mit dem ADR 2015 verbundenen Änderungen wurden erneut in einem DSLVL-Leitfaden ausführlich besprochen. Dass sich die Änderungen allerdings im Wesentlichen in Details verlieren, zeigt beispielhaft die Änderung in Abschnitt 5.4.3 zu den sogenannten „Schriftlichen Weisungen“. Auf Seite 1 der Vorgabe wird lediglich der bisherige Verweis „Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen und keine elektrische Ausrüstung einschalten“ ergänzt und in „Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen oder elektronische Zigaretten oder ähnliche Geräte verwenden und keine elektrische Ausrüstung einschalten“ geändert.

Diese Ergänzung und eine Präzisierung eines Normzitates auf Seite 4 der „Schriftlichen Weisungen“ führen im Resultat allerdings dazu, dass die in der Kabine der Fahrzeugbesatzung mitzuführenden Weisungen entsprechend auszutauschen sind. Auf Intervention (unter anderem des DSLVL) konnte in den internationalen Gremien wenigstens eine verlängerte Übergangsfrist – nämlich bis zum 31.06.2017 – im Regelwerk verankert werden. Die bislang verwendeten „Schriftlichen Weisungen“ bleiben also vorerst gültig und können somit nach und nach ausgetauscht werden.

Das hier explizit genannte Änderungsbeispiel zeigt deutlich, dass die turnusgemäße Überarbeitung der Vorschriften zwar prinzipiell der Anpassung an den Stand der Technik dient (Aktualisierung des Normzitates) und somit aktuellen Entwicklungen Rechnung getragen wird, strukturelle Änderungen und damit sicherheitsrelevante Aspekte aber sind mit solchen Änderungen nicht (mehr) verbunden. Die Neuerungen erschöpfen sich also im Detail, auch weil sich kein weiterer Regelungsbedarf zeigt.

National umgesetzt werden die Änderungen im Landverkehr mit der 7. Änderungsverordnung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn, Binnenschiff (GGVSEB). Die Anpassung der Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt (RSEB) wird, wie auch in den Jahren zuvor, im ersten Halbjahr 2015 entsprechend folgen. Im Seeverkehr wurde das 37. Amendment bereits inhaltlich im Herbst 2013 fertiggestellt. Diese Version des IMDG-Code 2014 ist ebenfalls erst seit 1. Januar 2015 anwendbar, die völkerrechtlich verbindliche Anwendung ist aber erst ab 1. Januar 2016 zwingend.

Auch im Luftverkehr gibt es Änderungen, da die Anpassung der Luftfracht-Vorschriften der IATA-DGR im Zwölf-Monats-Rhythmus erfolgt. Hier stehen wie in jedem Jahr Detailänderungen an.



Die 56. Ausgabe der IATA-DGR ist zum 1. Januar 2015 ohne Übergangsfrist umzusetzen. So sind Lithium Metallbatterien (UN 3090) ab 1. Januar 2015 auf Passagierflugzeugen generell verboten. Die eigentliche Herausforderung wird dann, wie üblich, in der Umsetzung der zahlreichen Carrier- und State-Variations bestehen.

Elektronisches Beförderungspapier: Moderne Datenkommunikation auch für Gefahrgutfahrer

■ Trotz vielfältiger elektronischer Alternativen verlangt das Gefahrgutrecht nach wie vor für das ADR-Beförderungsdokument einen Papiausdruck. Moderne Datenkommunikation am Arbeitsplatz des Gefahrgutfahrers ist somit Fehlangelegenheit. 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 und 2013 ein erstes Konzept erarbeitet. Diese Ergebnisse müssen allerdings nun in die Vorschriften sinnvoll integriert werden, und dies fällt den zuständigen Institutionen bislang schwer.

Vertritt Deutschland einen eher pragmatischen Ansatz im Sinne aller Beteiligten, versuchen andere Regierungsvertreter nach wie vor, auf diesem Wege Monitoring-Systeme zur Lenkung und Verlagerung von Gefahrguttransporten einzuführen. Deshalb schlägt das BMVI eine nationale Initiative zur Klärung der Rahmenbedingungen für die kurzfristige innerstaatliche Nutzung eines sogenannten elektronischen Beförderungspapiers vor.

Der DSLV begrüßt ein solches Konzept und wird sich an der Ausarbeitung der Details im Frühjahr 2015 beteiligen und federführend eine Gruppe organisieren, die „sich mit der Situation an Bord des Beförderungsmittels“ befasst.

AwSV: Verordnung immer noch nicht verabschiedet

■ Nach wie vor bereiten der Güterverkehrswirtschaft die Anforderungen, die sich aus einer vom Bundesumweltministerium (BMUB) zu erlassenden Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) ergeben können, Sorgen. Der DSLV begrüßt prinzipiell, dass mit dieser Verordnung individuelles Länderrecht zugunsten einer bundeseinheitlichen Regelung aufgegeben werden soll. Zunächst waren die Entwürfe des BMUB 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 den ersten Entwürfen nicht sichergestellt werden.

Nachdem unter anderem der Bundesrat auch aufgrund der massiven Proteste der Wirtschaft nachbesserte, konnten die schlimmsten Befürchtungen – zusätzliche Auflagen an die Bodendichtigkeit und an Löschwasserrückhaltesysteme ohne Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit und entsprechenden Bestandsschutz – ausgeräumt werden. Die damit gefundene Lösung liegt aber immer noch auf Eis, da sich nun das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) aufgrund verschiedener Änderungen des Bundesrates nicht mehr an diesen mit allen beteiligten Ministerien gemeinsam erarbeiteten Kompromiss gebunden sieht. Dieser Schwebezustand ist aus Sicht der Logistikbranche und des produzierenden Gewerbes nicht annehmbar. Notwendige Investitionen werden – auch wegen fehlender Rechtssicherheit – verschoben oder finden im benachbarten Ausland statt.

Der DSLV hat bereits einen Leitfaden zu den Auswirkungen auf die Spedition vorbereitet. Dieser wird aber erst mit der endgültigen Verabschiedung der Vorschrift veröffentlicht.



Prozesse, Standards, elektronischer Geschäftsverkehr

Pläne für IT-Sicherheitsgesetz konkretisieren sich

■ Das Bundesinnenministerium hat im November 2014 mit einem überarbeiteten Referentenentwurf seine Pläne zur Schaffung eines Gesetzes zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz) konkretisiert.

Mit dem Ziel einer signifikanten Verbesserung der Sicherheit informationstechnischer Systeme in Deutschland sieht der Gesetzentwurf für sogenannte Betreiber Kritischer Infrastrukturen die Pflicht zur Einhaltung eines Mindestniveaus an IT-Sicherheit und zur Meldung erheblicher IT-Sicherheitsvorfälle vor. Im Gegenzug sollen die Betreiber Kritischer Infrastrukturen von den Meldungen anderer Betreiber und der Bewertung durch das BSI profitieren.

Nach wie vor ist der konkrete Adressatenkreis des Gesetzes jedoch unklar. Die Bestimmung der Kritischen Infrastrukturen soll erst nach Verabschiedung durch Rechtsverordnung erfolgen.

Für Speditions- und Logistikunternehmen ist die aktuelle Lage daher unbefriedigend. Der vorliegende Referentenentwurf lässt befürchten, dass Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche künftig mit erheblichen Belastungen und Kosten durch zusätzliche Bürokratie im Nachweis der Einhaltung von Mindestsicherheitsstandards und durch die Meldepflicht bei IT-Sicherheitsvorfällen rechnen müssen.

Der DSLV begrüßt zwar grundsätzlich den von der Bundesregierung angestoßenen Diskussionsprozess zur branchenübergreifenden Verbesserung des IT-Sicherheitsniveaus. Eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Staat, Wissenschaft und Wirtschaft scheint essenziell notwendig, um den wachsenden Bedrohungspotenzialen mit passenden Sicherheitsantworten zu begegnen.

Freiwillige Lösungen sollten dabei jedoch jederzeit gesetzlichen Regelungen vorgezogen werden. Abgesehen davon fordert der Verband nach wie vor, Unternehmen der Branche vollständig vom Wirkungsbereich des Gesetzes auszunehmen, da sie keine Betreiber Kritischer Infrastrukturen im Sinne des Gesetzentwurfs sind. So wird der Ausfall oder die Beeinträchtigung von Einrichtungen oder Anlagen der Unternehmen der Branche keine erheblichen Versorgungsengpässe oder Gefährdung für die öffentliche Sicherheit bedeuten. Der DSLV wird das Gesetzgebungsverfahren und die Diskussion um die ausführende Verordnung weiter begleiten.

Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie

■ Zusammen mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) hat der DSLV weiter an der Standardisierung des Geschäftsverkehrs zwischen Zulieferindustrie, Speditionen und Herstellern in der Automobilindustrie gearbeitet. Die Änderung der Gesetzesgrundlage, die seit Oktober 2013 die Übermittlung des Nachweises der Verbringung von Waren in ein anderes EU-Land zur Berechtigung der Umsatzsteuerbefreiung auch auf elektronischem Wege zulässt, war Anlass zur Arbeit an einer Empfehlung zur Übertragung der „weißen Spediteurbescheinigung“ via strukturiertem elektronischen Datenaustausch EDI.



Die im Juli 2014 veröffentlichte VDA-Empfehlung 4991 deckt neben den gesetzlichen Anforderungen an die Spediteurbescheinigung für innergemeinschaftliche Lieferungen auch die gesetzlichen Anforderungen an die Spediteurbescheinigung als Ausfuhrnachweis in das Drittlandsgebiet ab. Zudem können mit der Nachricht logistische Angaben übertragen werden, die die beteiligten Unternehmen benötigen, um eine zuverlässige Verbindung zwischen Lieferdokumenten, der Spediteurbescheinigung und den Abrechnungsdokumenten herzustellen.

In einem weiteren Projekt arbeitet der DSLV gemeinsam mit dem VDA an einer umfangreichen Aktualisierung der VDA-Empfehlung für Transport- und Sendungsbelege (VDA 4939). Dabei handelt es sich um eine Empfehlung für einheitliche Belegdokumente, inklusive der entsprechenden EDI-Nachricht, für die Güterversendung in der Automobilindustrie zwischen Versender, Spediteur und Empfänger.

Die bisherige Empfehlung wurde grundlegend überarbeitet, der Informationsgehalt der Belege den aktuellen Erfordernissen angepasst und dabei so konzise wie möglich gestaltet. Verschiedene Formulare sind in einen Belegsatz zusammengeführt und eine weitgehende Redundanzfreiheit der Daten ist erreicht.

So können bisher genutzte Belege wie Lieferschein, DFÜ-Warenbegleitschein, Speditionsauftrag, Frachtbrief und gegebenenfalls firmenspezifische Pick-Up- und Transportbelege bei Nutzung der Sendungsbelege nach dieser Empfehlung im nationalen Verkehr entfallen. Die VDA 4939 wird voraussichtlich im ersten Quartal 2015 veröffentlicht.

Entwicklung der elektronischen Rechnung auf EU-Ebene

■ Die EU-Kommission plant, die elektronische Rechnung bis 2020 zur vorherrschenden Fakturierungsmethode zu entwickeln. Zur Unterstützung dieses Vorhabens wurde die Richtlinie 2014/55/EU des Europäischen Parlaments und des Rats erlassen. Diese verpflichtet die öffentlichen Auftraggeber der Mitgliedstaaten ab 27. November 2018, elektronische Rechnungen entgegenzunehmen und zu verarbeiten. Zudem ist in dieser Richtlinie die Normung einer elektronischen Rechnung bis 2016 festgelegt.

Das Forum elektronische Rechnung Deutschland (FeRD) strebt nach der erfolgreichen Veröffentlichung der Version 1.0 des Zentralen User Guide des Forums elektronische Rechnung (ZUGFeRD) nun auch die Etablierung ihres Standards für die elektronische Rechnung als einheitliches europäisches Format an. Hervorzuheben ist, dass das ZUGFeRD-Format bereits auf dem vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) entwickelten Standard Cross Industry Invoice (CII) und den Message User Guides (MUG), die den Rechnungsaustausch auch im internationalen Geschäftsverkehr ermöglichen sollen, basiert. Damit bestehen gute Voraussetzungen, um die vom FeRD angestrebte Etablierung von ZUGFeRD als einheitliches europäisches Format zu erreichen.

Auch der Arbeitsausschuss „Elektronisches Geschäftswesen“ des Deutschen Instituts für Normung (DIN), in dem der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) Mitglied ist, unterstützt die weitere Entwicklung des ZUGFeRD-Formats auf europäischer Ebene. Die elektronische Rechnung steht für Vorzüge, wie effizientere, kostengünstigere und weniger fehleranfällige Prozesse. Diese Vorteile können auch Speditions- und Logistikunternehmen zugutekommen.



Recht und Versicherung

ADSp-Verhandlungen: Kein Ende in Sicht

■ Seit zwei Jahren verhandelt der DSLV mit den Verladerverbänden über eine Neufassung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp), ohne dass bisher konkrete Zwischenergebnisse vorliegen. Dies ist zum einen der Tatsache geschuldet, dass die Verbände der verladenden Wirtschaft viele neue Themenbereiche und Formulierungsvorschläge eingebracht haben, die aus Sicht des DSLV problematisch sind. Zum anderen nehmen sie den Forderungskatalog des DSLV kritischer unter die Lupe als in der Vergangenheit. Deshalb ist auch die Zukunft der ADSp als gemeinschaftliches Empfehlungswerk der verladenden Wirtschaft und der Spedition noch nicht gesichert. Erfreulich ist jedoch, dass alle beteiligten Verbände an dem Ziel festhalten, gemeinsame ADSp zu gestalten.

(Noch) keine verbesserte Zahlungsmoral

■ Seit dem 29. Juli 2014 gilt das Gesetz zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr. Ziel dieser gesetzlichen Maßnahme ist es, die Zahlungsmoral zu verbessern. Dazu wurden:

- der gesetzliche Verzugszins von acht auf neun Prozentpunkte über dem Basiszinssatz angehoben;
- eine Beitreibungspauschale in Höhe von 40 Euro eingeführt, die der Gläubiger bei Verzug des Schuldners pauschal verlangen kann;

- die vertraglichen Möglichkeiten, Zahlungen hinauszuzögern, eingeschränkt. Insbesondere wurde ein Klauselverbot aufgenommen, wonach Zahlungsfristen von mehr als 30 Tagen nach Empfang der Gegenleistung (Ab- oder Auslieferung des Gutes) im Zweifel unangemessen lang und deshalb als allgemeine Geschäftsbedingung (AGB) unwirksam sind.

Bislang ist jedoch nicht zu beobachten, dass sich das neue gesetzliche Instrumentarium in der Praxis in nennenswertem Umfang durchgesetzt hat.

Wertdeklaration als summenmäßige Haftungsbegrenzung

■ Für alle Speditions- und Logistikunternehmen ist es in der täglichen Praxis wichtig, Haftungsrisiken zu begrenzen und damit kalkulierbar und versicherbar zu gestalten. Solche vertraglichen Einschränkungen des Haftungsumfangs sind nach dem Gesetz zulässig. Soweit sie aber in AGB oder sonstigen vorformulierten Vertragsbedingungen niedergelegt sind, unterliegen sie einer gerichtlichen Inhaltskontrolle.

So hat zum Beispiel bislang die Rechtsprechung Freizeichnungen des Lagerhalters und seiner Erfüllungsgehilfen bis zur Grenze grober Fahrlässigkeit grundsätzlich akzeptiert, eine umfassende Freizeichnung von wesentlichen Pflichten des Lagerhalters dagegen für unwirksam gehalten. Haftungstechnisch liefern damit insbesondere summenmäßige Haftungsbeschränkungen ins Leere, da es kaum möglich ist, eine risikogerechte Haftungssumme zu bestimmen, die – den Anforderungen der Rechtsprechung genügend – zugleich den vorhersehbaren typischen Schaden abdeckt.



Nunmehr hat jedoch der BGH in seinem Beschluss vom 17. Oktober 2013 auf die Möglichkeit hingewiesen, durch eine Wertdeklaration, mit der der Vertragspartner – gegen Entgelt – durch eine (einseitige) Erklärung eine ausreichende Absicherung erreichen kann, eine summenmäßige Haftungsbegrenzung auch in AGB wirksam zu vereinbaren.

Obwohl diese Entscheidung seit Anfang des Jahres 2014 bekannt ist, hat noch keine intensive Diskussion darüber eingesetzt, wie in der Praxis von dieser Gestaltungsmöglichkeit Gebrauch gemacht werden kann. Der DSLV empfiehlt jedoch allen Mitgliedsunternehmen, diese relativ einfache Möglichkeit einer „gerichtsfesten“ summenmäßigen Haftungsbegrenzung in der Vertragspraxis zu nutzen.

Volle Haftung bei eigenmächtiger Verladung

■ An den Rampen von Industrie und Handel wird immer wieder erwartet, dass das Fahrpersonal entgegen der Pflichtenverteilung nach § 412 HGB bei der Be- und Entladung mitwirkt. Soweit diese Mitwirkung auf Veranlassung des Absenders oder Empfängers und unter dessen Aufsicht erfolgt, ist anerkannt, dass ein Fahrer quasi als Erfüllungsgehilfe des Absenders/Empfängers tätig wird und Spediteur oder Frachtführer für Be- und Entladeschäden nicht haften. Diese strikte Trennung von Personalrisiko und Verhaltenszurechnung wird von der Rechtsprechung aber immer mehr durchlöchert. So auch in einem vom BGH (Urteil vom 28.11.2013) entschiedenen Fall, der jedoch die Besonderheit aufwies, dass der Fahrer die Güter eigenmächtig, also ohne Kenntnis des Absenders, verladen hatte. Der BGH führt zu diesem Ausnahmefall aus, dass das Fehlverhalten des Fahrers einen Schadensersatzanspruch des Absenders gegen den Frachtführer nach § 280 Bürgerliches Gesetzbuch in unbegrenzter Höhe auslöst.

In diesem besonderen Fall sei kein Raum für die Anwendung von frachtvertraglichen Haftungsbegrenzungen, da das eigenmächtige Mitwirken an der Verladung keine Obhut an dem zu befördernden Gut begründe.

Diese Rechtsprechung war für viele Speditionsunternehmen Anlass, die „Fahrerhandbücher“ und die dort niedergeschriebenen Verhaltensempfehlungen zu überprüfen und ihre Fahrer im Hinblick auf dieses Haftungsrisiko zu schulen.

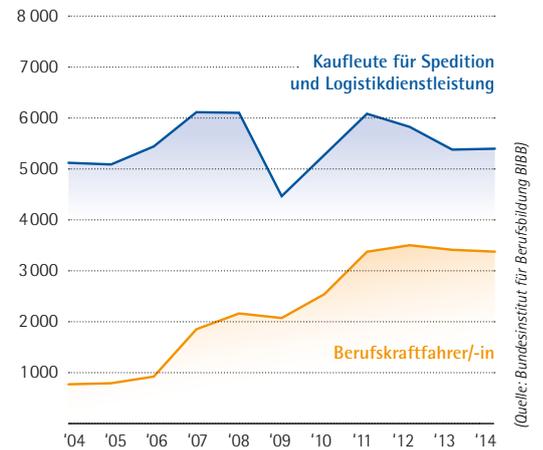
MOL Comfort: Erste erfreuliche Urteile

■ Im Juni 2013 brach das Containerschiff „MOL Comfort“ auf seinem Weg nach Hamburg auseinander und versank mit der gesamten Ladung. Von diesem Schiffsunglück waren zahlreiche deutsche Speditionsunternehmen betroffen, die nunmehr von den geschädigten Ladungsbeteiligten mit dem Hinweis in Anspruch genommen werden, sie müssten als Fixkostenspediteur wie ein Verfrachter für den Schaden haften.

Erfreulicherweise hat das Landgericht Hamburg in einigen ersten Urteilen eine Haftung des Spediteurs als Verfrachter nach §§ 459, 498 HGB abgelehnt. Nach Überzeugung des Gerichts beruht der Untergang der MOL Comfort auf einem Konstruktionsfehler, der weder für den Fixkostenspediteur noch für den Reeder als seinem Erfüllungsgehilfen erkennbar gewesen sei. Soweit ein Konstruktionsfehler vorliege, müsse sich zudem der Fixkostenspediteur wie auch der Reeder nicht fehlerhaftes Verhalten der Bauwerft oder der Klassifikationsgesellschaft zurechnen lassen. Es bleibt zu hoffen, dass diese rechtliche Bewertung sich auch in der Berufungs- und Revisionsinstanz durchsetzt.



Neue Ausbildungsverträge 2014



Aus- und Weiterbildung

Ausbildungsmarkt vor großen Herausforderungen

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge ist 2014 erneut gesunken. Die Negativbilanz der vergangenen drei Jahre setzte sich damit fort. Zugleich nahmen die Passungsprobleme zu: Immer mehr betriebliche Ausbildungsplätze blieben unbesetzt, obwohl viele junge Menschen noch eine Lehrstelle suchten.

Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) ermittelte, dass 2014 bundesweit rund 559.300 freie Ausbildungsplätze registriert waren. Das sind rund 0,7 Prozent weniger als 2013 (-3.900), darunter 539.200 betriebliche Angebote. Die Zahl der bei den Arbeitsagenturen gemeldeten Ausbildungsplatzinteressenten ging gleichzeitig um 9.700 (-1,6 Prozent) auf insgesamt 603.400 zurück. Als Ursache hierfür gilt in erster Linie die negative demografische Entwicklung. Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge sank gegenüber 2013 um 7.300 auf 522.200 (-1,4 Prozent). Insgesamt 37.100 der von der Bundesagentur für Arbeit registrierten Ausbildungsstellen konnten bis zum Stichtag 30. September 2014 nicht besetzt werden. Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 3.400 Stellen beziehungsweise zehn Prozent dar.

Erfreulich stabile Ausbildungszahlen in der Spedition

Zu Beginn des Ausbildungsjahres 2014 wurden nach Erhebungen des BIBB 5.427 neue Ausbildungsverträge für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung abge-

schlossen. Das ist ein leichtes Plus von 0,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr, als 5.409 junge Menschen eine kaufmännische Ausbildung im Speditionsbereich begannen. Auch bei den Fachkräften für Lagerlogistik (10.167) nahmen die Ausbildungszahlen wieder zu (+2,7 Prozent). Bei der zweijährigen Ausbildung der Fachlageristen/Fachlageristinnen (5.526) hingegen gingen sie im zweiten Jahr in Folge zurück (-1,6 Prozent). Ähnliches ist bei der Berufskraftfahrerausbildung zu beobachten: Bis September 2014 hatten 3.405 Jugendliche mit der dreijährigen Fahrerausbildung begonnen, ein leichter Rückgang von 1,1 Prozent gegenüber 2013.

Nachwuchspreis 2014



Im Beisein von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zeichnete DSLV-Präsident Mathias Krage während des DSLV-Unternehmertags 2014 in Berlin zum neunten Mal den erfolgreichen Speditionsnachwuchs aus. Die Siegerin Josefine Reder von Kühne + Nagel (AG & Co.) KG wird als nationaler Champion für Deutschland am internationalen Wettbewerb der FIATA 2015 teilnehmen.

Der DSLV sucht auch weiterhin Nachwuchstalente. Am Wettbewerb können Speditions- und Logistikkaufleute teilnehmen, die ihre Abschlussprüfung mit „sehr gut“ abgeschlossen haben.



Alle Informationen zum Wettbewerb und die Teilnahmebedingungen sind im Internetportal des Verbandes unter www.dslv.org/nachwuchspreis zusammengestellt. Der Bewerbungsschluss für dieses Jahr ist der 31. Juli 2015.

Auch international wieder auf dem Siebertreppchen

■ Auch auf internationaler Ebene waren Deutschlands Talente erneut erfolgreich. Christian Hensen, Nachwuchspreisträger des Vorjahres, setzte sich im FIATA Wettbewerb um die Auszeichnung des „Young International Freight Forwarder of the Year Award“ YIFFYA gegen die starke Konkurrenz aus Europa durch und wurde als Europasiieger während des FIATA-Weltkongresses 2014 in Istanbul geehrt.

Mindestlohn: Ausbildung und Praktika

■ Zum 1. Januar 2015 tritt das Mindestlohngesetz in Kraft. Wichtig für Ausbildungsbetriebe: Ausbildungsvergütungen werden nicht durch das Gesetz geregelt. Hier gelten weiterhin die tariflichen Vereinbarungen über eine „angemessene Vergütung“. Praktikanten hingegen sind Arbeitnehmer im Sinne des Mindestlohngesetzes und fallen daher grundsätzlich unter die neuen Regelungen. Insbesondere für freiwillige Praktika, die nach einer Berufsausbildung oder nach einem Studienabschluss geleistet werden, gilt ab 1. Januar 2015 uneingeschränkt der gesetzliche Mindestlohn.

Ausgeklammert vom Mindestlohn sind nur die sogenannten Pflichtpraktika, die aufgrund einer Schul-, Ausbildungs- oder Studienordnung (auch der Berufsakademien) vorgeschrieben sind. Ebenso fallen Praktika, die im Rahmen einer Einstiegsqualifizierung oder einer Maßnahme zur Berufsausbildungsvorbereitung geleistet werden, nicht unter das Gesetz. Freiwillige Praktika, die zur Orientierung für die Berufs- und Studienwahl dienen oder begleitend zu einer Berufs- oder Hochschulausbildung geleistet werden und nicht länger als drei Monate dauern, sind ebenfalls ausgenommen. Überschreiten sie aber die drei Monate, dann besteht vom ersten Tag an ein Anspruch auf den Mindestlohn.

Berufsbezeichnung für kaufmännische Fortbildungen

■ Die Berufsbezeichnungen für staatlich geregelte kaufmännische Fortbildungen werden zukünftig einheitlich „Fachwirt/Fachwirtin“ heißen. Die Unterscheidung zwischen Fachkaufmann (Funktionsspezialist) und Fachwirt (Branchenspezialist) wird damit aufgegeben. Dieser Beschluss hat auch Auswirkungen auf bereits in Kraft getretene Fortbildungsverordnungen. So wird der erst 2013 erlassene Abschluss zum/zur Fachkaufmann/Fachkauffrau für Logistiksysteme schon vor seinem eigentlichen Start in Fachwirt/Fachwirtin für Logistiksysteme umbenannt.

Auf dem Logistik-Weiterbildungsmarkt müssen sich Teilnehmer künftig zwischen dem allgemeineren Fachwirt für Logistiksysteme und dem speditionsspezifischeren Fachwirt für Güterverkehr und Logistik entscheiden. Es bleibt abzuwarten, wie diese zwei Logistikfortbildungen von der Speditionsbranche angenommen werden.



Arbeits- und Sozialrecht

2014: Das Jahr des Mindestlohns

■ Für den DSLV und seinen Arbeitgeberverband Spedition und Logistik Deutschland (ASL) war der Mindestlohn ein wirtschaftlicher Schwerpunkt des Jahres 2014. Diskutiert wird schon lange nicht mehr die Lohnuntergrenze von 8,50 Euro (brutto) pro Stunde, die ab dem 1. Januar 2015 gilt. Vielmehr gibt es andere Probleme und Regelungen, die die Speditions- und Logistikbranche in Zukunft vor große Herausforderungen stellen werden. Hierzu zählen insbesondere:

- die zivilrechtliche Auftraggeberhaftung ohne Exkulpationsmöglichkeiten;
- die bußgeldrechtliche Auftraggeberhaftung mit einem Bußgeldrahmen von bis zu 500.000 Euro;
- der Mindestlohn für ausländische Arbeitnehmer im grenzüberschreitenden Verkehr;
- die neuen Dokumentationspflichten der Arbeitszeiten für alle Arbeitnehmer;
- die Überprüfung und Kontrolle des Mindestlohngesetzes durch die zuständigen Behörden.

DSLV und ASL haben das Gesetzgebungsverfahren von Anfang an intensiv begleitet und viele Regelungen kritisiert und als praxisuntauglich abgelehnt. In diesem Zusammenhang ist jedoch festzustellen, dass die Politik das Verfahren sehr schnell abgeschlossen hat, ohne die Bedenken der Verbände und sonstigen Institutionen ausreichend zu berücksichtigen.

Im Nachgang zum Gesetzgebungsverfahren konnten DSLV und ASL weiter politisch Einfluss nehmen, um die Regelungen zum Mindestlohn für Spedition und Logistik praxisgerechter zu gestalten.

Die Möglichkeiten der zuständigen Ministerien, durch Verordnungen die Regelungen des Mindestlohngesetzes zu ändern, werden von den Ministerien allerdings im Wesentlichen unzureichend wahrgenommen. Die Mindestlohnaufzeichnungsverordnung (MiLoAufzV) und die Mindestlohnmeldeverordnung (MiLoMeldV) bestätigen das. Adressat der MiLoAufzV ist nach Rechtsansicht des Bundesfinanzministeriums im Regelfall nicht das Transportgewerbe, sondern zum Beispiel die Zeitungszusteller und Kurierdienste.

Die MiLoMeldV lässt weiterhin offen, wie eine Kontrolle ausländischer Arbeitnehmer auf deutschen Straßen durch die Behörden erfolgen kann. Immerhin hat das Bundesarbeitsministerium auf Drängen des DSLV und des ASL durch die Mindestlohndokumentationspflichten-Einschränkungs-Verordnung die Arbeitnehmer aus der Dokumentationspflicht der Arbeitszeiten herausgenommen, die monatlich mehr als 2.958 Euro (brutto) verdienen.





Gesetzesentwurf zur Tarifeinheit nicht hilfreich

■ Der im Dezember 2014 vom Kabinett verabschiedete Gesetzesentwurf zur Tarifeinheit ist für viele Branchen nicht zielführend. Es ist zwar richtig, dass die Gefahren der Tarifpluralität durch eine gesetzliche Regelung minimiert werden müssen, da die Geltung mehrerer Tarifverträge in einem Betrieb die Wahrscheinlichkeit kollektiver Konflikte und umfangreicher Arbeitskämpfe erhöht. Der Gesetzesvorschlag ist aber insoweit enttäuschend, als er den sogenannten Mehrheitsgrundsatz anwendet. Das heißt, bei kollidierenden Tarifverträgen ist die Gewerkschaft für einen Betrieb zuständig, die in diesem Betrieb die meisten Beschäftigten organisiert. Der Vorschlag beschränkt sich damit auf die Reglementierung der Spartengewerkschaften.

Ungelöst bleibt aber das Problem der Tarifpluralität in der Spedition und Logistik, wo verstärkt zu beobachten ist, dass große Branchengewerkschaften aggressiv um Mitglieder aus einem Betrieb werben. Der Mehrheitsgrundsatz heizt den Koalitionswettbewerb zusätzlich an und wirkt damit kontraproduktiv. Danach wird jede Gewerkschaft nun im Kampf um Mitglieder versuchen, die andere Gewerkschaft zu überbieten, damit sie bei Tarifabschluss die Mehrheit der Mitglieder vorweisen kann. Dieser Kampf führt zu einer massiven Störung des Betriebsfriedens.

Gemeinsam haben DSLV und ASL eine vermittelnde gesetzliche Regelung zur Tarifeinheit für alle Branchen vorgestellt, die sowohl die Konkurrenzsituation zu Spartengewerkschaften als auch diejenige zwischen großen Gewerkschaften beachtet.

Diese „Regel-Ausnahme-Klausel“ stellt auf den von der Politik vorgeschlagenen Mehrheitsgrundsatz als Regelfall ab. In den Fällen jedoch, in denen mindestens zwei große Branchengewerkschaften die tarif- und organisationspolitische Zuständigkeit für einen Betrieb beanspruchen, sollte nur diejenige Gewerkschaft ihre Zuständigkeit geltend machen können, die dem wirtschaftlichen Schwerpunkt des Betriebs am nächsten steht.

Mit einem Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zur Tarifeinheit ist im Jahr 2015 zu rechnen.

Personalleitersitzung mit besonderem Highlight

■ Im Mittelpunkt der Personalleitersitzung des ASL im Jahr 2014 stand vor allem das Thema „Active Sourcing“. Im Vergleich zu den bisherigen Methoden der Personalgewinnung ist inzwischen eine aktivere Rolle der Unternehmen gefragt. Mit ebenso großem Interesse verfolgten die Teilnehmer den Ausführungen der Referenten zu den Themen Mindestlohn, gesetzliche Regelung zur Tarifeinheit und Werkvertragsgestaltung.

Der ASL plant auch in Zukunft, Personalleiterrunden mit praxisnahen Referaten und Diskussionsrunden zu organisieren. Sie haben sich als Plattform für einen intensiven Erfahrungs- und Meinungsaustausch zu Fragen und Problemen in der Personalpolitik mehr als bewährt. Im Jahr 2015 werden sicherlich die ersten Erfahrungen zum Mindestlohn einen Schwerpunkt bilden.

Pressekonferenz

DSLVL-Präsident **Mathias Krage** begrüßt die Vertreter der Fachpresse im Vorfeld des Unternehmertags 2014 in Berlin.



DSLVL-Unternehmertag 2014

18. und 19. September in Berlin



Großer Bahnhof für Bundesminister Alexander Dobrindt

In seinem Vortrag betonte Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** die Systemrelevanz der Logistik und versprach der Branche seine Unterstützung bei der Entwicklung eines Leitbilds Logistik.



Hießen **Minister Dobrindt** auf dem DSLVL-Unternehmertag herzlich willkommen (von links):
DSLVL-Hauptgeschäftsführer **Frank Huster**,
DSLVL-Präsident **Mathias Krage** und
DSLVL-Vizepräsident **Willem van der Schalk**.



Zehn Tipps für gesunde Unternehmen

Fesselte die Zuschauer mit seinen Ratschlägen für eine erfolgreiche und zukunftsorientierte Personalpolitik: der Arzt und Unternehmenscoach **Dr. Dr. Cay von Fournier**.



Verdient um den Branchennachwuchs

Gabriele Schwarz, Vorsitzende der DSLV Kommission Berufliche Bildung, freute sich über die Verleihung der Silbernen Ehrennadel des DSLV als Dank für ihr langjähriges ehrenamtliches Engagement.



Zuversicht ohne Euphorie

empfahl **Folker Hellmeyer**, Chefvolkswirt und -analyst der Bremer Landesbank, seinen Zuhörern in seiner mutigen Analyse der europäischen und globalen Finanz- und Wirtschaftslage.



Verleihung Nachwuchspreis Spedition und Logistik

Präsentierten stolz ihre vom Minister überreichten Urkunden: **Josefine Reder** (Bildmitte), Siegerin des Nachwuchswettbewerbs 2014, sowie der Zweitplatzierte **Yannic Eggers** (2. v. r.) und der dritte Gewinner **Achim Prottengeier** (rechts).



Ein Jahr nach der Wahl – Logistik zog Bilanz

ZDF-Redakteur **Dr. Wulf Schmiese** (Bildmitte) gelang es, die Teilnehmer der Podiumsrunde zu einem kontroversen Schlagabtausch zu motivieren. Mit dabei waren (von links): **Folker Hellmeyer**, **Eduard Dubbers-Albrecht** (Geschäftsführender Gesellschafter Ipsen Logistics GmbH), **Dorothee Bär** (CSU/Parlamentarische Staatssekretärin BMVI/Logistikbeauftragte der Bundesregierung), **Martin Burkert** (SPD/Vorsitzender Bundestagsverkehrs-ausschuss), **Dr. Valerie Wilms** (Bündnis 90/Die Grünen/Obfrau Bundestagsverkehrs-ausschuss) und **Mathias Krage**.



Abschlussabend Tour der Deutschen Einheit

Als Gastredner zog der ehemalige Bundesaußenminister **Dr. Hans-Dietrich Genscher** das Publikum in seinen Bann. Auf amüsante und zugleich nachdenkliche Art ließ er die Ereignisse, die zum Fall der Mauer führten, sowie die Höhepunkte seiner Karriere wieder lebendig werden, und keiner der Gäste des Abends blieb unberührt.



Messeaktivitäten des DSLV

Kunden binden, Neukunden finden

■ Beide Kriterien waren ausschlaggebend bei der Entscheidung für eine Messeteilnahme an den vom DSLV initiierten deutschen Firmengemeinschaftsbeteiligungen. Aussteller der internationalen Leitmesse für Transport und Logistik (TransRussia, transport logistic china und logitrans) gaben an, neben der Stammkundenpflege und der Neukundengewinnung als drittes Ziel die Steigerung des Bekanntheitsgrades des Unternehmens im Ausland zu verfolgen. Die internationalen Plattformen leisten dazu einen wertvollen Beitrag. Längst hat sich herumgesprochen, dass persönliche Kontakte in diesen, für deutsche Unternehmen zwar besonders interessanten, aber eben auch sehr schwierigen Märkten die Basis für eine dauerhafte und gelingende Geschäftsbeziehung bilden.

Trotz Krisenstimmung Flagge zeigen

■ Sorgenvoll blickten die 54 Aussteller der deutschen Firmengemeinschaftsbeteiligung auf der TransRussia 2014 in die Zukunft. Die zu erwartenden Sanktionen der EU gegen Russland verunsicherten bereits im April viele Unternehmen. Nach dem Inkrafttreten der Embargos wird es zwar in 2015 wieder eine deutsche Beteiligung auf der TransRussia in Moskau geben, aber im Hinblick auf die nach wie vor politisch angespannte Lage in Russland werden das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie der Ausstellungs- und Messe- Ausschuss der deutschen Wirtschaft dort nicht mehr öffentlich in Erscheinung treten. Russlandkenner empfehlen deutschen Unternehmern dennoch, ihre Kontakte in Moskau auch

weiterhin zu pflegen und auf der nächsten TransRussia Flagge zu zeigen. Russische Geschäftspartner schätzen Treue und Zuverlässigkeit auch in stürmischen Zeiten. Ist die Beziehung erst einmal abgekühlt, bedarf es bei der Rückkehr zur Normalität teils erheblicher Anstrengungen.

Die sechste Auflage der transport logistic china 2014 bot DSLV-Mitgliedsunternehmen auch in Shanghai wieder Gelegenheit zum Netzwerken. Mit internationaler Air Cargo Ausstellung und anspruchsvollem Rahmenprogramm war die Messe eine Plattform für die deutsch-chinesische Annäherung. In keinem anderen Land ist das Fremdsein so augenscheinlich wie in China. Vor diesem Hintergrund erhalten Nähe und persönlicher Dialog eine ganz besondere Bedeutung.

Geduld und Fingerspitzengefühl in der Türkei gefragt

■ Auch in der Türkei gibt es ohne Nähe kein gutes Vorankommen, wie sich auf der diesjährigen logitrans in Istanbul wieder einmal zeigte. Neben einem exzellenten Produkt müssen deutsche Firmen in der Türkei Geduld und ein gutes Gespür mitbringen. Hier entstehen Geschäftsbeziehungen selten bei einem ersten Treffen und entwickeln sich größtenteils auf einer persönlichen Beziehung zum Partner.

Auf der logitrans, die sich im vierten Jahr nach ihrer Neuausrichtung durch die Messe München mit dem türkischen Partner Eko Fair sehr gut entwickelt hat, konnten sich deutsche Unternehmen einen Überblick über die Möglichkeiten des türkischen Marktes verschaffen und auch mit den zahlreichen Fachbesuchern aus den angrenzenden Ländern Zukunftsperspektiven entwickeln.



37

DSLVL-Unternehmertag 2015

17. bis 18. September in Düsseldorf

Gemeinsam. Europa. Vernetzen.

■ Die Mitgliedstaaten der EU bilden einen gemeinsamen Markt, der immer weiter zusammenwächst. Entsprechend müssen sich die einzelnen Regierungen immer enger abstimmen. Dieser Rahmen bietet Perspektiven, er setzt aber auch Grenzen. Kaum eine politische Entscheidung auf nationaler Ebene bleibt unbeeinflusst von EU-Recht oder unkommentiert von Seiten europäischer Institutionen. Gerade anhand jüngster deutscher Gesetze oder aktueller Rechtssetzungsvorhaben der Großen Koalition ist dies gut zu beobachten, wie das Mindestlohngesetz oder die geplante Pkw-Maut zeigen.

Der Logistikstandort Deutschland im Fokus Europas bildet deshalb den Themenschwerpunkt des DSLVL-Unternehmertags 2015 in Düsseldorf. Neben einer hochkarätig besetzten Podiumsrunde freut sich der DSLVL besonders auf die Gastvorträge von Christian Lindner, dem Bundesvorsitzenden der Freien Demokratischen Partei Deutschland, und von Mathias Horx, einem der aktuell renommiertesten Zukunftsforscher des deutschsprachigen Raums.

Ein hochwertiges und attraktives Rahmenprogramm begleitet den Unternehmertag des DSLVL, der von zwei Abenden, die der Unterhaltung und dem Networking gewidmet sind, abgerundet wird.

Veranstaltungsort

Hotel InterContinental Düsseldorf

Königsallee 59
40215 Düsseldorf

Telefon +49 (0)211 8285-0
Telefax +49 (0)211 8285-1111

duesseldorf@ihg.com
www.duesseldorf.intercontinental.com

Weitere Infos in Kürze unter: www.dslv.org

Gesamtvorstand

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



38

Mitglieder

Peter Auch

Auch GmbH Spedition & Lagerei
Labruner Straße 31 | 06925 Annaburg

Tino Bauer

Bauer Spedition GmbH
Altenburger Straße 28a | 09337 Callenberg

Olaf Bienek

Kunzendorf Spedition GmbH
Nobelstraße 25 | 12057 Berlin

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

Karlhubert Dischinger

dischinger gmbh
Gewerbepark Niedermatten | 79238 Kirchhofen

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

Rolf Kroeger

Spedition Kroeger
Kirchenplatz 2 | 18119 Rostock-Warnemünde

Konrad Kurz

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

Präsidium

Präsident

Mathias Krage

Krage Speditionsges. mbH
Münchener 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. Speditions- 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

39

Hans-Wilhelm Löhr

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 Speditions GmbH
Goepelstraße 90 | 15234 Frankfurt/Oder

Norbert Redemann

Redemann Norbert KG Spedition
Schmalkalder Straße 1 | 45665 Recklinghausen

Gudrun Winner-Athens

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

Simon Reimer

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

Armin Rein

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



Baden-Württemberg

Verband Spedition und Logistik
Baden-Württemberg e. V.

Geschäftsführer: Andrea Marongiu

Eduard-Pfeiffer-Straße 11 · 70192 Stuttgart
Telefon 0711 2229466 · Fax 0711 22294680
info@vsl-speditore.de
www.vsl-speditore.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-speditore.de
www.lbs-speditore.de

Berlin

Verband Verkehr und Logistik Berlin
und Brandenburg (VVL) 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 29a · 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

Am Seehafen 7 · 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 (LVS) 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 6219886 · Fax 0391 6219888
info@lvs-sachsen-anhalt.de
www.lvs-sachsen-anhalt.de

Schleswig-Holstein

Fachvereinigung Spedition und
Logistik Schleswig-Holstein (FSL) e. V.

Geschäftsführer: Dr. Thomas Rackow

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

Verein Lübecker Spediteure e. V.

Breite Straße 6-8 · 23552 Lübeck
Telefon 0451 74986 · Fax 0451 3973253
luebeck@spediteure.de

Thüringen

Landesverband Thüringen
des Verkehrsgewerbes (LTV) e. V.

Fachvereinigung Spedition, Logistik
und Möbelverkehr

Geschäftsführer: Martin Kammer

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

Geschäftsstelle

Geschäftsführung

42



Hauptgeschäftsführer

Frank Huster
Dipl.-Volkswirt
FHuster@dslv.spediteure.de



Geschäftsführer (stellv. Hauptgeschäftsführer) Speditions- und Transportrecht, Versicherung

Hubert Valder
Rechtsanwalt
HValder@dslv.spediteure.de



Politik und Kommunikation

Dr. Christoph Sokolowski
CSokolowski@dslv.spediteure.de



Verwaltung, Finanzen, Personal

Yorick M. Lowin
Dipl.-Wirtschaftsjurist (FH)
YLowin@dslv.spediteure.de



Stückgutlogistik und KEP-Dienste

Ingo Hodea
Dipl.-Volkswirt
IHodea@dslv.spediteure.de



Europäische Angelegenheiten, Schienengüterverkehr, Kombinierter Verkehr

Niels Beuck
Ass. Jur., MSc
NBeuck@dslv.spediteure.de



Internationaler Straßengüterverkehr

Helmut Große
Dipl.-Volkswirt
HGrosse@dslv.spediteure.de



Nationaler Straßengüterverkehr

Markus Olligschläger
Dipl.-Wirtschaftsjurist (FH)
MOlligschlaeger@dslv.spediteure.de



Arbeits- und Sozialrecht, Binnenschiffahrtsspedition und Hafengewirtschaft

Andreas Stommel
Rechtsanwalt
AStommel@dslv.spediteure.de



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

Reinhard Lankes
Dipl.-Volkswirt
RLankes@dslv.spediteure.de



Geschäftsführerin
Zoll und Umsatzsteuer,
Außenwirtschaftsrecht,
Internationale Handelspolitik

Jutta Knell
Rechtsanwältin
JKnell@dslv.spediteure.de



Seehafen- und
Seeschiffahrtsspedition

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



Marktbeobachtung
und Statistik/Prozesse,
Standards, Elektronischer
Geschäftsverkehr

Luana Eickmeyer
Dipl.-Wirtschaftswissenschaftlerin (FH)
LEickmeyer@dslv.spediteure.de



Gefahrgutlogistik, Sicherheit,
Umwelt, Technik

Jörg Roth
Dipl.-Ingenieur (FH)
JRoth@dslv.spediteure.de



Berufliche Bildung

Elke Schneider
ESchneider@dslv.spediteure.de



Messebeteiligung,
DSL-VERSICHERUNGSBÜRO

Saskia Müller
SMueller@dslv.spediteure.de

DSL-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
CSokolowski@dslv.spediteure.de

Impressum

44

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

Repräsentanz Berlin
Politik und Kommunikation

Platz vor dem Neuen Tor 5
10115 Berlin

Telefon 030 2787469-0
Telefax 030 2787469-9

CSokolowski@dslv.spediteure.de

Konzept und Layout:

GDE | KOMMUNIKATION GESTALTEN
www.GDE.de

Bildquellen:

Fotolia.com: S. 4 M. Schröder, S. 6 (links) Kornelia Danetzki, S. 6 (rechts) Peter Kerkhoff, S. 7 Soleg, Marco2811, S. 8 Thorsten Schier, Miredi, S. 9 xavdlp, S. 10 GDE, S. 11 Kzenon, GDE, S. 12 lassedesignen, S.13 WernerHilpert, S. 14 WestPic, S. 15 Mixage, erikdegraaf, S. 16 (links) endostock, S. 16 (rechts) GDE, S. 17 DB Systel GmbH, Alterfalter, S. 19 (links) HHM/Dietmar Hasenpusch (CSCL Globe), S. 19 (rechts) photowahn, S. 20 Pierre-Yves Babelon, alphaspirt, S. 21 Lufthansa (Ingrid Friedl), S. 22 Michael Tieck, corepics, S. 23 Pmphoto, Otto Durst, S. 24 Ulrich Müller, S. 25 SC-Photo, Marco281, S. 26 Pavel Ignatov, S. 27 Monkey Business, Sven Hoppe, alina. legoschina, S. 28 Thomas Siepmann, S. 29 Volvo, liveostockimages, S. 30 Yuri Arcurs, S. 31 (links) diego cervo, S.31 (rechts) GDE, S. 32 Kadmy, Shutterstock: Kzenon, S. 33 Maxoidos, Leo Li, S. 40 peshkova; Fotografin Unternehmertag 2014 (S. 34/35): Kornelia Danetzki



DSLVL-Premiumpartner:

