



Jahresbericht 2015

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

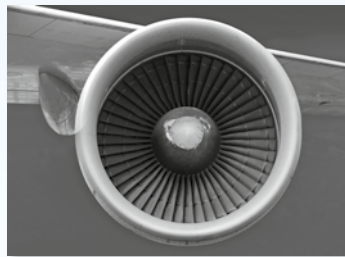
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Als Spitzenorganisation deutscher Speditions- und Logistikdienstleister repräsentiert der DSLV etwa 3.000 Betriebe mit mehr als 530.000 Beschäftigten. Diese erzeugen 90 Prozent des jährlichen Branchenumsatzes in Höhe von rund 94 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 2015

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Die Politik	6
Der Markt	9
Speditions- und Transportrecht, Versicherung	11
Arbeits- und Sozialrecht	13
Zoll, Außenwirtschaftsrecht und Umsatzsteuer	15
Straßengüterverkehr	17
Schienengüterverkehr und Bahnspedition	20
Luftfrachtspedition	22
Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition	24
Binnenschiffahrtsspedition und -hafenwirtschaft	27
Umwelt	28
Gefahrgutlogistik	29
Digitale Prozesse	31
Aus- und Weiterbildung	33
Vorschau DSLV-Unternehmertag 2016 in Berlin	35
DSLV-Unternehmertag 2015 in Düsseldorf	36
Gesamtvorstand	38
Landesverbände	40
Geschäftsstelle	42
Impressum	44



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland wird entscheidend geprägt durch die Stärke und Leistungsfähigkeit deutscher Speditionen und Logistikdienstleister. Die Logistik ist eine der größten Branchen nicht nur in Deutschland und in Europa. Ihr Funktionieren ist zwingende Voraussetzung für Wirtschaftswachstum, denn ohne Logistik können Industrie und Handel nicht erfolgreich agieren.

Spedition und Logistik müssen sich in einem sich rasant gesellschaftlich, politisch, ökonomisch und technisch ändernden Umfeld neuen Herausforderungen stellen. Globale Konflikte führen dazu, dass hunderttausende Menschen in ihren Heimatländern keine Perspektiven sehen und einen Lebensstandard anstreben, wie wir ihn seit Jahrzehnten gewohnt sind und für den Unternehmen und Beschäftigte in Deutschland mit großem Einsatz gearbeitet haben. Die Parteienlandschaft nicht nur in Deutschland sortiert sich neu, das bislang ökonomisch und politisch stabile Erfolgsmodell Europa wird zunehmend kritisch hinterfragt.

Insbesondere technische Innovationen in Kommunikation und Datenübertragung gruppieren Märkte neu, wodurch sich Konsumentenverhalten signifikant ändert und Industrie, Handel und Dienstleistung gefordert sind, ihre Produktions- und Absatzstrategien vollständig zu überdenken. „Kein Geschäft ohne App“ lautet die Prognose für die nächste Dekade und es scheint, dass „Logistik 4.0“ schnell Realität wird.

Für Speditionen und Logistikdienstleister, deren Marktchancen nicht nur durch die wirtschaftliche Lage in Deutschland und Europa bestimmt werden, sondern auch durch den Welthandel entstehen, ist die globale politische Entwicklung von hoher Bedeutung. Denn alle Branchen brauchen Planungssicherheit. Trotz drohender Szenarien ging die Mehrheit der deutschen Unternehmer, Führungskräfte und Entscheider mit Zuversicht in das Jahr 2016. Und Änderungen bieten gleichzeitig auch immer die Chance, Entwicklungen mitzugestalten und aktiv Einfluss zu nehmen. Dies bleibt auch eine zentrale Aufgabe des DSLV.

Wie unser Bundesverband seine Funktion im vergangenen Jahr wahrgenommen hat, lesen Sie bitte in diesem Jahresbericht.



Beste Grüße,
Ihr

A stylized handwritten signature in blue ink, reading 'Mathias Krage'.

Mathias Krage
Präsident



Die Politik

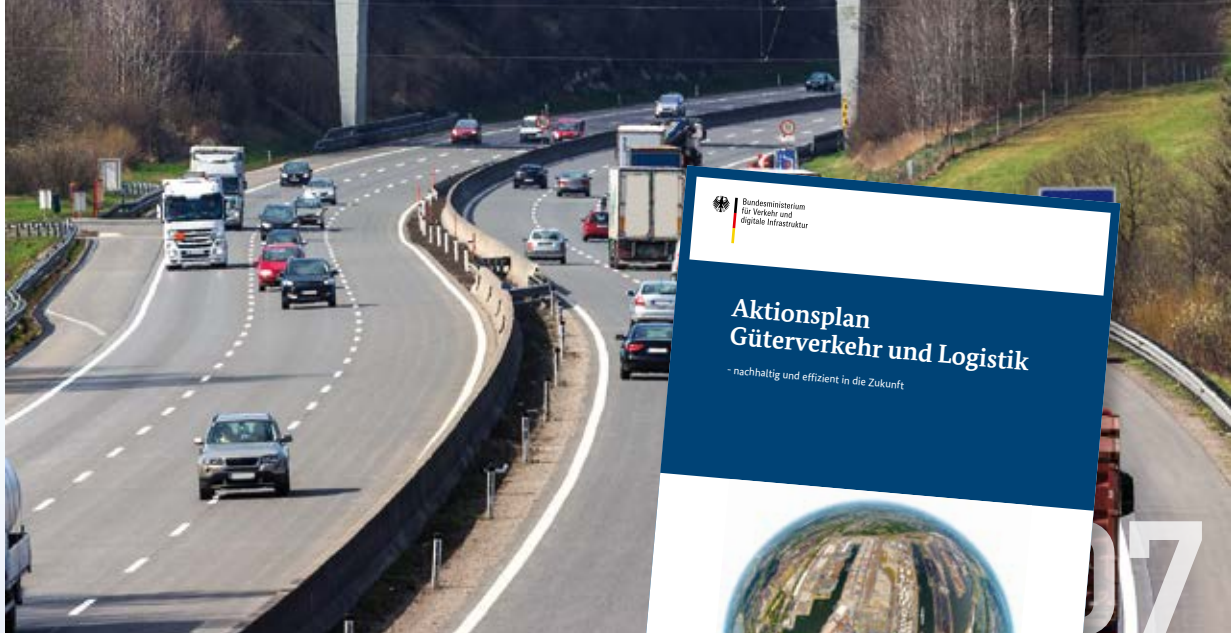
Deutsche Logistik im globalen Spannungsfeld

■ Die Welt geriet 2015 stark in Bewegung mit negativen Auswirkungen auch für die Speditions- und Logistikbranche. Auf die Flüchtlingskrise reagierten einige europäische Regierungen mit Grenzkontrollen, die zu einer Behinderung des freien Warenverkehrs führten. Debatten über Maßnahmen zur Beherrschung der Flüchtlingswelle führten zu Zerwürfnissen in der Europäischen Union. Wurde zuvor schon die europäische Währungsunion durch die Griechenland-Krise stark strapaziert, führte der Flüchtlingsstrom zu einer weiteren, außergewöhnlichen Belastungsprobe für die Mitgliedstaaten, in denen politische Gruppierungen zunehmend nationale Alleingänge propagieren. Angesichts dessen und der Drohungen Großbritanniens, die Europäische Union zu verlassen, stellt sich nicht nur die Frage nach der Zukunft des Schengen-Raums, sondern nach der Zukunft der EU als solcher, was Prozesse und Geschäftsmodelle der international arbeitenden Speditions- und Logistikbranche und ihrer Kunden massiv bedrohen würde. Die Wirtschaft Deutschlands profitiert vom freien Personen-, Kapital- und Warenverkehr des Staatenbündnisses, das trotz allem eine Wertgemeinschaft bleibt und Garant für Frieden und Sicherheit ist. Deshalb muss das Erfolgsmodell Europa unbedingt erhalten und stabilisiert werden.

Verkehrsinfrastruktur: Finanzierungskonzepte machen Fortschritte

■ Handel und Verkehr verbinden die Märkte für Rohstoffe und Waren und sichern so globales Wachstum und Wohlstand. Damit dieses System funktioniert, bedarf es leistungsfähiger, sicherer, frei zugänglicher und vor allem auch auskömmlich finanzierter Verkehrswege. Politik handelt oftmals leider erst, wenn der öffentliche Druck übermächtig wird oder Fakten keine Handlungsalternativen mehr zulassen. Eine Kombination aus für den Güterverkehr tatsächlich nicht mehr nutzbarer Verkehrswege und nicht nachlassender Interventionen der Wirtschaftsverbände hat das Bewusstsein für eine nachhaltige und verstetigte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in der Politik mittlerweile fest und parteiübergreifend verankert. Dies zeigen jetzt auch die Zahlen des Bundeshaushalts: der Ende 2015 vom Bundestag verabschiedete Verkehrsetat für das Jahr 2016 ist der größte Investitionshaushalt der Bundesregierung. Darin sind 2016 bei Gesamtausgaben von knapp 24,6 Milliarden Euro rund 12,3 Milliarden Euro für Investitionen in Straßen, Schienen- und Wasserwege vorgesehen. Zu begrüßen ist zudem die grundsätzliche Verankerung der überjährigen Verwendung von Haushaltsmitteln.

Die vom Bund jetzt bereitgestellten Mittel können aber nur dann ihre Wirkung entfalten, wenn sie auch tatsächlich verbaut werden. Daher richtet sich das politische Augenmerk zunehmend auf die Auftragsverwaltungen der Bundesländer, deren Leistungsfähigkeit höchst unterschiedlich ist. Während einige Länder zu wenige baufähige Projekte bereitstellen, planen andere auf Vorrat, um so frei werdende Mittel zügig verbauen zu können. Nachhaltig ist weder der eine noch der andere Weg.



Aus diesen Gründen wird seit dem Frühjahr 2015 die Gründung einer neuen Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes diskutiert, die von der von DIW-Präsident Marcel Fratzscher geleiteten Kommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ vorgeschlagen wurde. Seitdem streiten Bundes- und Landesregierungen sowie Parteien über Aufgabenbereiche, Rechtsformen und Finanzierungsmechanismen. Die Bundesregierung präferiert eine Gesellschaft im Eigentum des Bundes mit klaren Kompetenzen für den „Lebenszyklus Straße“, welche das Planen, Bauen, Betreiben, Erhalten und die Finanzierung bundeseigener Straßen, die mehr als die Hälfte der Fahrleistungen bewältigen, umfassen. Fast schon reflexartig nehmen die Länder eine konträre Position ein. Zu groß ist die Sorge, Kompetenzen, Planstellen und natürlich Finanzierungsmittel zu verlieren. Ende 2015 war bereits abzusehen, dass die Bundesländer allein auf Optimierungsprozesse innerhalb bestehender Strukturen setzen und dem Bund lediglich Kompetenzen in der Neuordnung von Finanzierungsstrukturen zubilligen möchten. Aus Sicht des DSLV sollte zumindest für Bundesautobahnen der Weg einer bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft mit eher zentralen Planungs- und Finanzierungskompetenzen beschritten werden, statt dogmatisch durch 16 Auftragsverwaltungen auf föderalistischen Strukturen zu beharren, die dringend benötigte überregionale Baumaßnahmen zerstückeln und damit bremsen.

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

■ Länger als angekündigt, nämlich bis November 2015, hat die Überarbeitung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik gedauert. Mit insgesamt 32 Einzelmaßnahmen zum Logistikstandort Deutschland, zur Verkehrsinfrastruktur, zur Verkehrsträgervernetzung, zur Umwelteffizienz des Güterverkehrs sowie zur Nachwuchssicherung und

zu Arbeitsbedingungen setzt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach ausführlicher Beteiligung der Verbände durchaus auf die richtigen Themen, in weiten Teilen bleibt die Ausarbeitung aber eher eine Zustandsbeschreibung als ein Plan, der konkrete Maßnahmen vorsieht. Dennoch ist die Benennung der auch für Speditionen und Logistikdienstleister zentralen Themen durch das BMVI öffentlichkeitswirksam und gleichzeitig Maßstab für den Zielerreichungsgrad der Bundesregierung. Das BMVI hat seinen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik als dynamisches Dokument konzipiert, an dessen Fortschreibung sich der DSLV beteiligen wird.

Bundesregierung setzt Akzente in der Arbeits- und Sozialgesetzgebung

■ Anders als die Verkehrspolitik bewegt sich die Arbeits- und Sozialpolitik der Bundesregierung in eine eher bedenkliche Richtung. Details des Mindestlohngesetzes (MiLoG) blieben trotz Nachbesserung unklar und ob das Gesetz als solches tatsächlich beschäftigungswirksam war, darf bezweifelt werden. Hier offenbaren sich eher fragwürdige gesellschaftspolitische Trends. Zum einen vertraut die Politik nicht mehr auf die Kräfte des Marktes von Arbeitsangebot und -nachfrage sowie auf bestehende Tarifpartnerschaften, zum anderen delegiert sie Kontrollpflichten – auch des Sozialrechts – auf die Akteure der Wirtschaft und hofft damit auf eine Steigerung der Wirksamkeit von Gesetzen, für deren Kontrollen aber nach wie vor der Staat zuständig ist. Staatliche Eingriffe in die Tarifautonomie der Sozialpartner münden nicht allein in Mindestlöhnen, die in ihrer momentanen Höhe vom DSLV nicht kritisiert werden,



sondern schaffen vor allem eine wirtschaftlich ungesunde Basis für überregionale Allgemeinverbindlichkeitserklärungen und Einheitsgewerkschaften, die eine sachliche, regionale und funktionale Differenzierung von Entgelthöhen am Ende nicht mehr zulassen.

Stets haben der DSLV und seine in Tariffragen zuständigen Landesverbände auskömmliche Lohn- und Gehaltsstrukturen in der Speditions- und Logistikbranche unterstützt, können aber für derartige staatliche Eingriffe in das freie Unternehmertum nur wenig Verständnis aufbringen. Denn zunehmend wird Arbeitgebern das Recht versagt, Arbeitsbedingungen im gesetzlich geforderten Rahmen umzusetzen, anstatt Tarifbindungen eingehen zu müssen. Die Bundesregierung will „weiße Flecken in der Tariflandschaft nicht dulden“. Dies ist ein deutlicher Vorstoß gegen die Tarifautonomie und die negative Koalitionsfreiheit des Arbeitgebers.

Immerhin scheint die Kritik aus der Wirtschaft an der Reformgesetzgebung der Bundesregierung, die sogar in der Forderung nach einem „Belastungsmoratorium“ mündete, bei der Bundesregierung allmählich Wirkung zu zeigen. Ein Entwurf des Bundesarbeitsministeriums zur Reform der Werk- und Zeitverträge wurde vom Kanzleramt als über den Koalitionsvertrag hinausgehend zurückgewiesen.

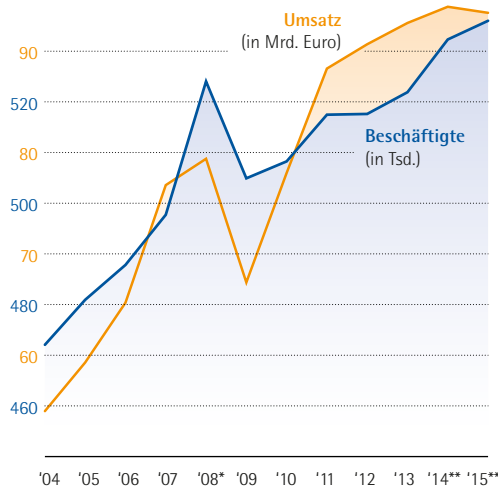
Der DSLV unterstützt sämtliche Maßnahmen des Gesetzgebers gegen soziale Missstände und illegales Handeln wie die vorsätzliche Umgehung von Sozialvorschriften, die deshalb EU-weit harmonisiert und konsequent behördlich überwacht werden müssen. Prozesse der internationalen, arbeitsteiligen Logistik in Europa dürfen aber nicht grundsätzlich mit rechtswidrigem Verhalten gleichgesetzt werden.

DSLV festigt Brüsseler Kontakte

■ Das Jahr 2015 war von vergleichbar wenig neuen europäischen Gesetzesvorhaben im Bereich Verkehr geprägt. Die Juncker-Kommission hat Ende 2014 ihre Arbeit aufgenommen. Ursprünglich wollte sich die Kommission in jedem Jahr einem bestimmten Verkehrsträger widmen. 2015 sollte im Zeichen der Luftfahrt stehen, für 2016 ist eine Befassung des Straßentransports geplant. Bereits die Vorbereitungen für beide Vorhaben haben sich derart verzögert, dass der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments die Kommission gemahnt hat.

Der DSLV hat 2015 seine Präsenz auf europäischer und internationaler Ebene weiter ausgebaut und Kontakte zu Mitgliedern des Europäischen Parlaments, der Ständigen Vertretung Deutschlands in Brüssel sowie zu den für die Speditions- und Logistikbranche entscheidenden Stellen der Europäischen Kommission (vor allem Generaldirektion MOVE) vertieft. Sie ermöglichen einen regen fachlichen Austausch und direkte Einflussnahme auf zukünftige Vorhaben der EU. Der DSLV hat an mehreren Branchenkonsultationen zum „Road Package“ direkt teilgenommen und tritt als verlässlicher und kompetenter Ansprechpartner auf. Der DSLV-Fachausschuss „Landverkehr“ hat im April 2015 erstmals in Brüssel getagt und die Möglichkeit genutzt, mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments und Kommissionsbeamten Fragen zum europäischen Straßengüterverkehr zu erörtern. Im nächsten Jahr, in dem die einzelnen Bestimmungen des Straßenpakets konkretisiert werden sollen, wird der DSLV den Dialog ausbauen und auch Vorhaben, wie das „Labour Mobility Package“ und die Förderung durch die „Fazilität Connecting Europe“ kritisch begleiten. Über den europäischen Speditionsverband CLECAT konnte der DSLV zusätzlich die europäische Gesamtposition der Spedition in allen Themenfeldern beeinflussen.

Umsatz und Beschäftigte in der Speditionswirtschaft



(Quelle: Dienstleistungsstatistik, Statistisches Bundesamt; Beschäftigtenstatistik, Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen. * Ab dem Berichtsjahr 2008 wird die revidierte Wirtschaftszweikklassifikation (WZ) angewendet (Ausgabe 2008)
** DSLV-Prognose für 2014 (Umsatz) und 2015 (Umsatz und Beschäftigte)



09

Der Markt

Deutsche Wirtschaft auf Wachstumskurs

■ Die konjunkturelle Lage in Deutschland war 2015 durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) war nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahresdurchschnitt um 1,7 Prozent höher als im Vorjahr. Damit setzte die deutsche Wirtschaft das deutliche Wachstum des vorangegangenen Jahres (plus 1,6 Prozent) fort. Längerfristig betrachtet lag das Wirtschaftswachstum 2015 wieder über dem Durchschnittswert der vergangenen zehn Jahre von plus 1,3 Prozent.

Wichtigster Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft im Jahr 2015 war die Binnennachfrage und hier überwiegend der Konsum: Die privaten Konsumausgaben lagen preisbereinigt um 1,9 Prozent, die Konsumausgaben des Staates sogar um 2,8 Prozent höher als im Jahr zuvor. Auch die Ausrüstungsinvestitionen legten deutlich zu: Im Inland investierten Unternehmen und Staat zusammen 3,6 Prozent mehr in Maschinen, Geräte und Fahrzeuge als in 2014. Die preisbereinigten Bauinvestitionen erzielten dagegen nur ein leichtes Plus von 0,2 Prozent. Die deutsche Wirtschaft profitierte insgesamt auch von stark gesunkenen Energiekosten, insbesondere durch den Verfall der Rohölpreise an den Weltmärkten.

Außenhandel gewinnt an Dynamik

■ Der deutsche Außenhandel gewann im Jahr 2015 trotz des Einbruchs im Handel mit Russland weiter an Dynamik: Die preisbereinigten Exporte von Waren und Dienstleistungen stiegen nach vorläufigen Berechnun-

gen des Statistischen Bundesamtes um 5,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Importe erhöhten sich infolge der robusten Binnennachfrage und nahmen preisbereinigt um 5,7 Prozent zu. Der resultierende Außenbeitrag, also die Differenz zwischen Exporten und Importen, leistete somit einen vergleichsweise geringen Beitrag zum BIP-Wachstum (plus 0,2 Prozentpunkte).

Geschäftsklima im Jahresverlauf erholt

■ Nach einem wechselhaften Jahresverlauf hat sich das Geschäftsklima der Speditions- und Logistikbranche zum Jahresende 2015 merklich aufgehellt. Der ifo Geschäftsklimaindex der Speditions- und Logistikbranche hat nach einer Berg- und Talfahrt deutlich zugelegt und lag im Dezember 2015 sogar noch etwas höher als zum Jahresende 2014. Auch der ifo Geschäftsklimaindex der gesamten gewerblichen Wirtschaft lag höher als Ende 2014. Die deutsche Wirtschaft zeigte sich von der zunehmenden weltweiten Unsicherheit unbeeindruckt, der Optimismus mit Blick auf die zukünftigen Geschäfte blieb unverändert hoch.





Transportaufkommen erneut auf Rekordhöhe

■ Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes stieg das gesamte Transportaufkommen 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent auf mehr als 4,5 Milliarden Tonnen. Damit wuchs der Güterverkehr in Deutschland im dritten Jahr in Folge. Die gesamtmodale Güterverkehrsleistung stieg um 1,2 Prozent auf 661,2 Milliarden Tonnenkilometer.

Im Straßengüterverkehr wurden nach einer Schätzung des Bundesverkehrsministeriums im vergangenen Jahr knapp 3,6 Milliarden Tonnen und damit 1,9 Prozent mehr Güter befördert als im Jahr 2014. Die Transportleistung stieg demnach sogar um 2,2 Prozent auf 474,2 Milliarden Tonnenkilometer.

Im Eisenbahngüterverkehr, bei dem es im Frühjahr 2015 zu Streiks der Lokomotivführer kam, ging die Beförderungsmenge im Vorjahresvergleich um ein Prozent auf 361,3 Millionen Tonnen zurück. Dagegen legte die Transportleistung den vorläufigen Zahlen der Statistiker zufolge um 1,4 Prozent auf 114,3 Milliarden Tonnenkilometer zu.

Die Binnenschifffahrt beförderte 221,3 Millionen Tonnen und damit 3,2 Prozent weniger Güter als im Vorjahr. Niedrigwasser führte hier im Herbst 2015 zu besonders starken Rückgängen des Transportaufkommens. Die tonnenkilometrische Leistung ging um sieben Prozent deutlich zurück und lag bei 55 Milliarden Tonnenkilometer.



In der Seeschifffahrt nahm die Beförderungsmenge mit einem Minus von 2,7 Prozent stark ab und lag bei 292,1 Millionen Tonnen. Der Empfang aus dem Ausland sank dabei stärker als der Versand ins Ausland. Die Transportmenge in der Luftfracht stagnierte 2015 bei 4,4 Millionen Tonnen. Dabei wirkten sich vor allem die Mengenrückgänge in den Verkehren von und nach Asien und den USA aus; dagegen konnten die Europaverkehre deutlich zulegen.

Umsatz und Beschäftigte legen weiter zu

■ Die nach der Dienstleistungsstatistik des Statistischen Bundesamtes ermittelten Umsätze in der Speditions- und Logistikbranche wachsen seit dem Einbruch 2009 kontinuierlich und dürften für das Jahr 2014 bei mehr als 94 Milliarden Euro liegen. Die Beschäftigtenzahlen der Branche sind 2014 auf rund 532.000 Personen angestiegen. Auch für 2015 wird nach verfügbarer Datenbasis ein weiterer Anstieg erwartet. Bestätigt wird dies durch die zum Jahresende 2015 stark angestiegenen Erwartungen an die Beschäftigungsentwicklung in der Speditions- und Logistikbranche nach dem ifo Konjunkturtest.

Konjunkturprognosen 2016 verhalten optimistisch

■ Der Ausblick auf 2016 lässt auf eine Fortsetzung des moderaten Wachstumskurses der deutschen Wirtschaft hoffen. Die Prognosen der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute für die Entwicklung des realen BIP 2016 bewegen sich überwiegend zwischen 1,6 und 1,9 Prozent. Die Logistikweisen, eine Gruppe Logistik-Sachverständiger aus Wirtschaft und Wissenschaft, prognostizieren der Branche für 2016 ein Wachstum von zwei Prozent.



Speditions- und Transportrecht, Versicherung

ADSp im Wandel

■ 90 Jahre waren die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) ein gemeinsames Empfehlungswerk der Spedition und der verladenden Wirtschaft, in dem beide Marktseiten einen Weg fanden, unterschiedliche Interessenlagen in gemeinsamen Geschäftsbedingungen zu bündeln. Die gewinnbringende Zusammenarbeit hat 2015 leider ein jähes Ende gefunden.

Schon zu Beginn des Jahres 2015 zeichnete sich in den Verhandlungen über eine Neufassung der ADSp immer deutlicher ab, dass die Verbände des Handels und der Industrie Regelungen verankern wollten, die von bisherigen Grundprinzipien des gemeinsamen Vertragswerks abweichen – ohne Rücksicht auf die Interessenlage der Speditions- und Logistikbranche. Mit der Forderung, im Rahmen der ADSp bestimmte Leistungspflichten und Haftungsregeln auch individuell und auftragsbezogen vereinbaren zu können, wäre das Konzept der ADSp als eine fertig bereitliegende Rechtsordnung infrage gestellt worden. Denn der große Vorteil der ADSp liegt darin, dass die Anwendung für beide Marktseiten Kosten und Zeit für aufwändige einzelvertragliche Verhandlungen spart.

Unüberbrückbare Interessengegensätze

■ Die Verbände der verladenden Wirtschaft forderten, Leistungspflichten wie zertifizierte Qualitätsstandards, Notfallplan- und Monitoringsysteme in den ADSp zu verankern, die weit über die gesetzlichen Anforderungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) hinausgehen. Mit der Festschreibung solcher Wettbewerbsparameter würde tief in die unternehmerische Organisationfreiheit der Spedition eingegriffen, ohne dass dies einen messbaren Nutzen entfaltet und die spürbar höheren Kosten gerechtfertigt hätte. Eine Konsequenz, die weder verbandspolitisch darstellbar noch kartellrechtlich unbedenklich ist. Hätte der DSLV diese Forderungen akzeptiert, hätte er seine Mitgliedsunternehmen de facto von der Anwendung der ADSp ausgeschlossen.

Zusätzlich forderten die Verladerverbände, dass Speditionen weitere, nicht ihrer Sphäre zurechenbare Kostenrisiken durch die Akzeptanz so genannter All-in-Vergütungen übernehmen. Dies hätte die zusätzliche Berechnung von Nebengebühren für außerplanmäßige und gesondert erbrachte Dienstleistungen, wie sie regelmäßig im internationalen Verkehr anfallen, verhindert und zu finanziellen Risiken für jeden ADSp-Anwender geführt.

Schließlich gehört es zu den Grundprinzipien der ADSp, einen Gleichklang von Haftung und Versicherung herzustellen und Zugeständnisse der verladenden Wirtschaft beim Haftungsumfang durch die Verpflichtung des Spediteurs, seine verkehrsvertragliche Haftung zu versichern, auszugleichen. Auch von dieser Maxime hatten sich die Verbände der verladenden Wirtschaft während den Verhandlungen verabschiedet. Forderungen nach einer durchgehenden Haftung bei Beförderungsleistungen oder der Fortfall von Haftungsbegrenzungen beim Lagergeschäft behinderten den ausgewogenen Interessenausgleich zwischen den Marktbeteiligten, weil damit Speditionen und Logistikunternehmen nicht versicherbare und damit existenzgefährdende Haftungsrisiken auferlegt worden wären.

ADSp 2016

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) werden ab dem 1. Januar 2016 vom Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLVL) zur Anwendung empfohlen. Diese Empfehlung ist unverbindlich. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, vom Inhalt dieser Empfehlung abweichende Vereinbarungen zu treffen.

1. Geltung der ADSp 2016, Vorrang zwingenden Rechts

- 1.1 Die ADSp 2016 gelten für alle Verträge und Leistungen des Spediteurs, es sei denn, die in Ziffern 2.3 und 2.4 definierten Ausnahmen liegen vor. Allgemeine Geschäftsbedingungen oder sonstige vorformulierte Vertragsbedingungen des Auftraggebers finden keine Anwendung, auch dann nicht, wenn sie lediglich ergänzende Regelungen zu den ADSp 2016 enthalten.
- 1.2 Nur gesetzliche Bestimmungen, von denen im Wege vorformulierter Vertragsbedingungen nicht abgewichen werden darf, gehen den ADSp 2016 vor.
2. Anwendungsbereich
- 2.1 Die ADSp 2016 gelten für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragsnehmer über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob die Speditionen, - (See-) Frachten, - Lager- oder sonstige Umschlagleistungen zum Speditionsgegenstand gehören. Die Geschäfts- (z. B. Zulieferung, Sendungsverfolgung, Umrüstung) betreffen.
- 2.2 Die ADSp 2016 gelten auch für speditionsähnliche logistische Leistungen, wenn diese aus der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen, insbesondere für Tätigkeiten wie Bildung von Ladeeinheiten, Kommodifizieren, Etikettieren und Verpacken von Gütern und Ressourcenabrechnung.
- 2.3 Die ADSp 2016 gelten nicht für Geschäfte, die ausschließlich zum Gegenstand haben:
 - 2.3.1 Verpackungsgeschäften
 - 2.3.2 die Beförderung und Lagerung von abbaufähigem oder zu brennendem Gut
 - 2.3.3 die Beförderung von Unfallschutt
 - 2.3.4 die Lagerung von Unfallschutt, wenn dafür die Allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Mitteleuropas (ALB) vereinbart sind.
 - 2.3.5 Kranarbeiten, Schweißen- oder Großraumbauarbeiten, wenn dafür die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Eisenarbeiten (AGB-BSK-Kran und Transport) vereinbart sind.
- 2.4 Die ADSp 2016 finden keine Anwendung auf Verkehrsverträge mit Verbrauchern i.S.v. § 13 BGB.



ADSp 2016: Bewährtes Klauselwerk in modernisierter Fassung

■ Mit den im Dezember 2015 jetzt allein vom DSLVL veröffentlichten ADSp 2016 liegt heute eine moderne Fassung der Spediteurbedingungen vor, die in Einklang mit der aktuellen Gesetzeslage und jüngerer Rechtsprechung steht und den aktuellen Entwicklungen im speditionellen Alltag Rechnung trägt. Bewusst ist der DSLVL bei der Ausgestaltung der ADSp 2016 der alten Tradition gefolgt, ein auf den Interessenausgleich zwischen den Marktbeteiligten ausgerichtetes Bedingungsnetzwerk herauszugeben. Hierfür steht insbesondere die Ausgestaltung der neuen ADSp-Haftungsklausel mit deutlich höheren Haftungssummen, die sich nunmehr an den im HGB verankerten Haftungshöchstsummen (einschließlich Seefrachtgeschäft) ausrichtet. Insbesondere wurde die Grundhaftung für den schadensträchtigen Bereich des speditionellen Umschlags sowie für das Lagergeschäft deutlich angehoben, nämlich von fünf Euro/kg auf 8,33 SZR/kg (etwa 10,50 Euro/kg).

Neuausrichtung der ADSp

■ Der Wert eines von Spedition und verladender Wirtschaft gemeinsam herausgegebenen Empfehlungswerks ist sehr hoch. Eine hohe Marktakzeptanz der ADSp erleichtert die Abwicklung von Speditionsgeschäften vor allem auch für Unternehmen aus Industrie und Handel als Kunden der Spedition. Da die Verbände der Industrie und des Handels nicht von ihren Forderungen abrücken wollten, haben sie Anfang September 2015 die ADSp-Verhandlungen einseitig beendet und zeitgleich mit der Veröffentlichung der Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) eigene Geschäftsbedingungen herausgegeben. Schon früh nach deren Veröffentlichung artikulierte sich nachhaltiger Kritik an den DTLB – selbst von Handels- und Industrieunternehmen. Die DTLB sind tatsächlich zu sehr an den Interessen der Großverlader ausgerichtet und für die Abwicklung von Speditionsgeschäften für den Mittelstand auf beiden Seiten untauglich. Noch deutlicher sieht die Kritik der Versicherungswirtschaft aus, die nicht bereit ist, die aus den DTLB erwachsenden Haftungsrisiken zu versichern. So verwundert es nicht, dass die DTLB derzeit nicht marktrelevant sind. Dennoch haben die Verladerverbände mit den DTLB neue Fakten geschaffen. Der DSLVL war gezwungen, mit einer Neufassung der ADSp unter eigener Regie hierauf zu reagieren.

Die sonstigen überarbeiteten und neugestalteten ADSp-Klauseln tragen den Interessen der Speditions- und Logistikunternehmen Rechnung. So wurden die ADSp 2016 um Klauseln ergänzt, die den zunehmenden Problemen an den Rampen von Industrie und Handel (Palettentausch, mit Hilfe des Fahrers beim Be- und Entladen) gegensteuern sollen. Zudem wurden vergütungsfreie Ver- und Entladezeiten definiert, bei deren Nichteinhaltung der Spediteur Standgeld fordern kann. Darüber hinaus sehen die ADSp 2016 vor, dass die papiermäßige Abwicklung und Dokumentation speditioneller Leistungen durch elektronische und digitale Medien bis hin zum standardisierten elektronischen Datenaustausch ersetzt und damit die Abwicklung insgesamt erleichtert werden kann. Leistungsanforderungen, die Spediteure aufgrund von Sicherheitsvorschriften im Rahmen der Terrorabwehr hinsichtlich der Auftragsabwicklung zu beachten haben, wurden ebenso berücksichtigt wie viele andere Detailfragen.

Der DSLVL wurde in seinem Vorgehen bestätigt, denn die ADSp 2016 werden heute als Branchen-AGB im Markt flächendeckend akzeptiert. Die ADSp 2016 gewährleisten einen Gleichklang von Haftung und Versicherung, der den Spediteur vor ruinösen Haftungsrisiken schützt und dem Verlader im Schadenfall über die einzudeckende Haftungsversicherung finanzielle Sicherheit bietet.



Arbeits- und Sozialrecht

Ein Jahr Mindestlohngesetz – die Unsicherheit bleibt

■ Auch ein Jahr nach Einführung des Mindestlohngesetzes (MiLoG) bestehen immer noch viele Unklarheiten über die genaue Anwendung der Vorschriften, die weder vom Gesetzgeber noch von der Rechtsprechung bislang geklärt wurden. Der DSLV hat gegenüber der Politik deutlich gemacht, dass die Probleme für Spedition und Logistik weniger in der Höhe des gesetzlichen Mindestlohns liegen, als vielmehr in überzogenen Haftungs- und Administrationsverpflichtungen, die zu untragbaren Belastungen für die Branche führen.

Im Zentrum der Kritik steht weiterhin die Auftraggeberhaftung, die im Zusammenhang mit dem weiten Geltungsbereich des MiLoG im internationalen Verkehr mit unkalkulierbaren Risiken verbunden ist. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat auf Drängen des DSLV zwar zugestanden, dass die Vorschriften der Auftraggeberhaftung in einigen Details nicht praxistgerecht seien. Einer grundlegenden Änderung hat das BMAS jedoch bislang nicht zugestimmt. Ebenso ist der Ausgang des EU-Vertragsverletzungsverfahrens zum Geltungsbereich des MiLoG weiter dahingehend offen, ob und in welchem Umfang Transitverkehre und grenzüberschreitende Verkehre vom Anwendungsbereich des MiLoG ausgenommen werden müssen.

Die bisher eingeführten Erleichterungen zum MiLoG sind nicht ausreichend. Die Aussetzung der Kontrollen im internationalen Verkehr gilt zeitlich begrenzt nur für Transitfahrten, aber nicht für die viel wichtigeren grenzüberschreitenden Beförderungen mit Ziel- oder Quellorten in Deutschland.

Die Verordnung der Dokumentationspflichten zur Aufzeichnung von Arbeitszeiten wurde innerhalb weniger Monate mehrmals überarbeitet. Das Ergebnis ist nicht zufriedenstellend, da sich die Beschränkung der Pflichten wegen einer Vielzahl von Bedingungen praktisch auf zwei Schwellenwerte von 2.000 Euro und 2.958 Euro monatlichem Bruttogehalt bezieht. Mehrere Schwellenwerte führen indes zu einer uneinheitlichen Handhabung im Betrieb und erneut zu einem Mehraufwand für die Wirtschaft. Letztendlich werden wichtige Fragen wohl erst durch höchstgerichtliche Rechtsprechung in den nächsten Jahren geklärt werden können.

Regulierung des Fremdpersonaleinsatzes erfolgt nicht praxiskonform

■ Im Koalitionsvertrag haben die Regierungsparteien vereinbart, den missbräuchlichen Fremdpersonaleinsatz durch rechtswidrige Vertragskonstruktionen zu reglementieren, um Lohndumping zu bekämpfen. Der DSLV unterstützt jede Maßnahme, die eine gezielte Umgehung arbeits- und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten durch Scheinwerkverträge verhindert. Der erste Referentenentwurf zur Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes und anderer Gesetze ist aber als völlig praxisfremd abgelehnt worden. Denn darin wurde die Abgrenzung ordnungsgemäßer Vertragsgestaltungen von Instrumenten verdeckter Arbeitnehmerüberlassung durch gesetzliche Kriterien



normiert, die deutlich zu weit gefasst wurden. Dieser Kriterienkatalog würde etablierte Prozesse der Arbeitsteilung zwischen Handel und Industrie einerseits sowie Logistik, Spedition und Transport andererseits stark behindern. Die Grenzen zwischen zulässiger und unzulässiger Werkvertragsgestaltung sind fließend und werden bereits heute detailliert und einzelfallbezogen durch die Rechtsprechung überprüft. Einer gesetzlichen Regelung bedarf es daher nicht. Zudem würde eine vom Gesetzgeber vorgesehene Gleichstellung der Löhne von Leiharbeitnehmern mit der Stammbesellschaft bereits nach neun Monaten eine ineffektive Rotation von Arbeitnehmern in den Unternehmen bewirken. Auch die geplante Höchstüberlassungsdauer für Zeitarbeitsbeschäftigte von 18 Monaten war deutlich zu kurz bemessen.

Eine Umsetzung derartiger Reglementierungen würde faktisch dazu führen, dass eine befristete Arbeitnehmerüberlassung für Unternehmen wirtschaftlich und organisatorisch überhaupt nicht mehr nutzbar gewesen wäre. Das Bundeskanzleramt hat deshalb auf die Kritik der Wirtschaft reagiert und den Referentenentwurf zur Überarbeitung an das BMAS zunächst zurückgewiesen. Der DSLV wird das Gesetzgebungsverfahren auch 2016 weiterhin aufmerksam und kritisch begleiten.

Tarifeinheitsgesetz verschärft Probleme in der Kontraktlogistik

■ Das zur Vermeidung von Tarifkollisionen im Juli 2015 bekanntgemachte Tarifeinheitsgesetz ist für Logistikdienstleister nicht sonderlich hilfreich, da es nur auf Lösungen für den Konflikt einer Branchengewerkschaft mit einer Spartengewerkschaft zielt. Der in dem Gesetz verankerte Mehrheitsgrundsatz löst nicht die Konkurrenzsituationen zweier gleich starker Branchengewerkschaften, was der DSLV der Politik in zahlreichen Stellungnahmen und mit einem eigenen Gesetzesvorschlag deutlich gemacht hat. In diesen Fällen besteht das Problem der Tarifpluralität weiter und ist vor allem in der Kontraktlogistik zu beobachten, in der auf dem Rücken der Arbeitgeber und Belegschaft ver.di und IG Metall heftig um die Tarifhoheit konkurrieren. Zur Lösung der Tarifzuständigkeit in der Kontraktlogistik stehen der DSLV und seine Landesverbände in Kontakt mit Gewerkschaften und weiteren betroffenen Arbeitgeberverbänden, um langfristige Rechtssicherheit für die Logistikunternehmen zu schaffen.





Zoll-, Außenwirtschaftsrecht und Umsatzsteuer

Iranembargo: Nur schrittweise Aufhebung der Sanktionen

■ Am 14. Juli 2015 wurde auf der Grundlage des im November 2013 beschlossenen gemeinsamen Aktionsplans mit dem Iran eine Einigung zur langfristigen und umfassenden Lösung der iranischen Nuklearfrage erzielt. Diese Vereinbarung hat der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (VN) in seiner Resolution 2231 (2015) einstimmig gebilligt. Das bedeutet allerdings nicht, dass dadurch die Sanktionen direkt und umfassend aufgehoben wurden. Vertragsgemäß ist es dafür zunächst erforderlich, dass die Internationale Atomenergiebehörde bestätigt, dass Iran die in der Vereinbarung vorgesehenen ersten zentralen Schritte zum Rückbau seines Nuklearprogramms umgesetzt hat. Erst dann treten die bisherigen VN-Sanktionen umfassend außer Kraft. Und erst zu diesem Zeitpunkt sind EU und USA zur Gewährung umfassender Sanktionserleichterungen verpflichtet. Bis auf Weiteres bleiben die EU-Sanktionen, die auch den Warenverkehr stark einschränken, zunächst unverändert in Kraft.

Neuorganisation der Zollverwaltung beschlossen

■ Das Gesetz zur Neuorganisation der Zollverwaltung vom 3. Dezember 2015 sieht die Einrichtung einer Generalzolldirektion als Oberbehörde mit Sitz in Bonn zum 1. Januar 2016 vor. Sie wird bundesweit die Durchfüh-

rung der Aufgaben des Zolls leiten. Die Zollverwaltung soll künftig nur noch aus der Generalzolldirektion und der „operativen Ortsebene“ bestehen. In der Generalzolldirektion werden die Aufgaben der bisherigen Mittelbehörden sowie die nicht zum unmittelbaren ministeriellen Kernbereich gehörenden Aufgaben der Zoll- und Verbrauchssteuerabteilung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) zusammengeführt.

Die Standorte der fünf Bundesfinanzdirektionen – Hamburg, Potsdam, Köln, Neustadt an der Weinstraße und Nürnberg – sowie des Zollkriminalamts Köln und des Bildungs- und Wissenschaftszentrums Münster bleiben bestehen. Sie sind Dienstsitze der Generalzolldirektion – neben dem Hauptdienstszitz in Bonn. Die Ortsebene der Zollverwaltung mit ihren 43 Hauptzollämtern, acht Zollfahndungsämtern und 271 Zollämtern bleibt erhalten.

Parallel zur Einrichtung der Generalzolldirektion wird die bisherige Zoll- und Verbrauchssteuerabteilung des BMF auf ihren ministeriellen Kernbereich reduziert und schrittweise bis Ende 2019 nach Berlin umziehen. Mit der Organisationsreform sollen diejenigen Dienstposten, die mit Gesetzgebungsaufgaben befasst sind, in den ersten Dienstsitz des BMF nach Berlin verlagert werden, beispielsweise die Bereiche des gesetzlichen Mindestlohns, die Bekämpfung der Schwarzarbeit und die Kraftfahrzeugsteuerverwaltung.

Einführung des Unionszollkodex weiterhin schleppt

■ Der Unionszollkodex (UZK) und sein Durchführungsrecht sollen ab 1. Mai 2016 zur Anwendung kommen. Das gilt nur für Änderungen, die sich ohne IT-Unterstützung umsetzen lassen. Das betrifft im Wesentlichen Neuerungen zum Zollwert, zur Zollschuldentstehung, die



vorübergehende Verwahrung und das Ursprungsrecht. Die schrittweise Umsetzung der zollrechtlichen IT-Prozesse soll erst Ende 2020 abgeschlossen sein, weitere Verzögerungen sind wahrscheinlich.

Die Durchführungsbestimmungen zum UZK (delegierter Rechtsakt und Durchführungsrechtsakt), die die heutige Zollkodex-Durchführungsverordnung (ZK-DVO) ersetzen, sind am 29. Dezember 2015 im Amtsblatt der EU veröffentlicht worden.

Unternehmen müssen sich künftig nicht nur mit diesen Bestimmungen, also dem UZK, dem delegierten Rechtsakt und dem Durchführungsrechtsakt, sondern parallel auch noch mit einem Übergangsrechtsakt auseinandersetzen, dessen Entwurf auf europäischer Ebene noch in der Abstimmung ist. Der Übergangsrechtsakt regelt die Übergangszeit bis zur vollständigen Realisierung der IT-Prozesse und soll voraussichtlich im Frühjahr 2016 veröffentlicht werden. Nach kompletter Fertigstellung der europäischen Rechtsvorschriften muss das nationale Recht, insbesondere die Dienstvorschriften der Bundesfinanzverwaltung, angepasst werden.

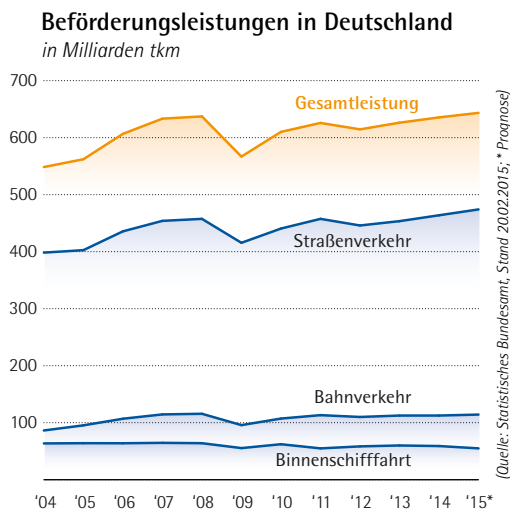
Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) hat gemeinsam mit den übrigen Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft und dem BMF mit hochkarätigen Vertretern des Bundesfinanzministeriums in einer Veranstaltungsreihe ausführlich über den aktuellen Stand des Gesetzgebungsprozesses und die bevorstehenden Änderungen des Zollrechts informiert.

Neuerungen beim Carnet TIR-Verfahren

■ 2015 hat die International Road Transport Union (IRU) weitreichende Entwicklungen und Änderungen im Rahmen des Carnet TIR-Abkommens angekündigt. Nachdem das Carnet TIR-Verfahren in Russland nach über zweijährigen Auseinandersetzungen zwischen dem russischen Zoll, der IRU und der auf UN-Ebene zuständigen Working Party 30 im Sommer 2015 wieder zugelassen wurde, steht der Beitritt Pakistans zum Carnet TIR-Verfahren im Januar 2016 und dessen Ratifizierung durch die Volksrepublik China im Laufe des Jahres 2016 an.

2016 sollen versuchsweise die Haftungsgrenze für das Carnet TIR von derzeit 60.000 Euro auf 100.000 Euro erhöht, die Anzahl der Carnets auf zukünftig zwei Arten – 4-Blatt- und 20-Blatt-Carnets – reduziert und die Abgabepreise deutlich gesenkt werden.





Straßengüterverkehr

Lkw-Maut dreimal in Folge geändert

■ Im Jahr 2015 wurde das Lkw-Maut-System in drei Schritten geändert. Die Häufigkeit der Mautänderungen erwies sich als unnötige Belastung der Unternehmen bei der Verhandlung langfristiger Transportverträge. Nach der Anpassung der Mautgebühren an die Ergebnisse des aktuellen Wegekostengutachtens wurde am 1. Juli die Maut auf weitere 1.100 km Bundesstraße ausgeweitet. Der DSLV konnte erreichen, dass – entgegen dem ursprünglichen Vorhaben des Bundesverkehrsministeriums – keine unterschiedlichen Mautsätze auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen eingeführt wurden. Einen dritten Änderungstermin markierte der 1. Oktober 2015 mit der Absenkung der mautpflichtigen Fahrzeuggrößen von 12 auf 7,5 Tonnen, einer weiteren Änderung der Mauttarife sowie einer veränderten Achsklassenaufteilung. An Stelle der bisherigen Unterscheidung in zwei Achsklassen trat eine Differenzierung in vier Achsklassen (zwei, drei, vier, fünf und mehr Achsen). Im Ergebnis geht die neue Mautstruktur am Ziel einer am Verschleiß orientierten Nutzerabgabe vorbei. Denn mit der neuen Struktur der Mauttarife werden Fahrzeuge mit höheren Achslasten günstiger bemautet und ein Anreiz geschaffen, fünf- durch vierachsige Fahrzeuge zu ersetzen. Während für alle anderen Fahrzeuge die Mautsätze zum 1. Oktober 2015 sanken, stiegen diese allein bei den größeren Lkw. Der vom Bundesverkehrsministerium berechnete Einnahmeüberschuss in Höhe von 415 Millionen Euro dürfte bis Ende 2017 vornehmlich durch diese Fahrzeugklasse eingefahren werden.

Mautharmonisierungsprogramme verlieren an Bedeutung

■ Der unendlichen Geschichte der BAG-Förderprogramme ist 2015 ein weiteres Kapitel hinzugefügt worden, indem Brüssel die Weiterbildungsmaßnahmen massiv eingeschränkt hat. Obligatorische, das heißt ohnehin gesetzlich verpflichtende Schulungen sind nach einer Entscheidung der EU-Kommission nicht mehr förderfähig. Dies betrifft die Berufskraftfahrerqualifikation und ADR-Schulungen, die sehr wichtige Beiträge zum Erreichen hoher Qualitätsstandards leisten und die Verkehrssicherheit verbessern. Auch direkte Interventionen des DSLV in Brüssel zeigten keine Wirkung. Eine inhaltlich abgespeckte Weiterbildungsförderung konnte somit erst im August 2015 starten, so dass auch 2015 die zur Verfügung stehenden Fördermittel erneut nicht ausgeschöpft werden konnten. Die kontinuierliche rechtliche Einschränkung der Fördermittelverfahren läuft somit zunehmend konträr zum eigentlichen Ziel der Mautharmonisierung, nämlich der Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen deutscher, mit Mautkosten zusätzlich belasteter Lkw-Spediteure.

Maut verteuert Stückgutlogistik

■ Die Neustrukturierung und Ausweitung der Lkw-Maut 2015 betraf vor allem den Stückgutlogistikmarkt. Erstmals mussten die im Vor- und Nachlauf zu den Stückgutterminals und -umschlaganlagen eingesetzten Nahverkehrsfahrzeuge über 7,5 Tonnen ab 1. Oktober 2015 die Lkw-Maut entrichten. Je nach Region sind bis zu 80 Prozent einer auch im Nahverkehr zurückgelegten Strecke mautpflichtig. Dies ist ein Ergebnis einer vom DSLV in Auftrag gegebenen Studie über die Effekte der neuen Mautstrukturen auf die Abwicklungskosten von



Stückgutsendungen. Danach haben sich die Mautkosten für eine durchschnittliche Sendung im Stückgutmarkt in einer Bandbreite von 25 bis 62 Prozent verteuert und die Gesamtkosten der Sendung sind bis zu 2,6 Prozent angestiegen. Mit Hilfe dieser Studie und einem IT-Tool zur Berechnung firmenindividueller sendungsbezogener Mautzusatzkosten konnten die Mitgliedsbetriebe des DSLV ihre Kunden über die komplexen Mautstrukturen des Jahres 2015 und deren Folgen für die Stückgut-Systemlogistik nachvollziehbar informieren. Erforderliche Preisanpassungen sind deshalb auch weitgehend akzeptiert worden.

DSLV veröffentlicht Kostenindex Sammelgutspedition

■ Im September 2015 hat der DSLV den neuen Kostenindex Sammelgutspedition vorgestellt. Dieser erfasst retrospektiv die Einflüsse der Sach- und Personalkosten sowie der Treibstoff- und Mautkosten auf die Sendungskosten im Stückgutmarkt und bildet sie in einer Zeitreihe bezogen auf das Basisjahr 2014 ab. Bei seiner ersten Veröffentlichung bezog sich der Kostenindex zunächst nur auf das erste Halbjahr 2015. Dabei verzerrte insbesondere der Rückgang der Treibstoffpreise das Bild, das einen dadurch relativ geringen Anstieg der Gesamtkosten von lediglich 1,54 Prozent ergab. Auch die Einflüsse aus der Mautausweitung 2015 sind noch nicht in den Indexwert eingeflossen. Die Betrachtung des Gesamtjahres 2015 dürfte darum deutlich höher ausfallen. Erste Ergebnisse dazu werden im zweiten Quartal 2016 vorliegen.

Der Kostenindex Sammelgutspedition soll einen verlässlichen, transparenten und nachvollziehbaren Benchmark über die Kostenentwicklung im Stückgutmarkt bieten.

Keinesfalls stellt der Index eine Marktprognose oder gar ein Preissignal dar. In Zukunft soll die Entwicklung der sendungsbezogenen Kosten jeweils über einen Zeitraum von zwölf Monaten betrachtet und regelmäßig jedes Jahr im Herbst veröffentlicht werden.

Lang-Lkw auf Erfolgskurs

■ Im Jahr 2015 startete der für fünf Jahre angelegte Feldversuch Lang-Lkw in seine dritte und finale Phase. Dabei schien der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im September 2014 veröffentlichte Zwischenbericht, der die ökonomischen und ökologischen Vorteile dieses Fahrzeugkonzepts in aller Deutlichkeit ausweist, bereits erste Früchte zu tragen. Nach anfänglicher Blockadehaltung haben sich Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen schließlich doch noch dazu bereit erklärt, am Feldversuch teilzunehmen. Die neu hinzugekommenen Strecken wurden bereits im Juli 2015 in die im Bundesanzeiger veröffentlichte Positivliste der für den Feldversuch zugelassenen Streckenabschnitte von Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Straßen des nachgeordneten Netzes mit aufgenommen.

Der DSLV hat den politischen Sinneswandel sehr begrüßt. Zu kritisieren bleibt dennoch, dass in Baden-Württemberg nach wie vor der Zugang des Lang-Lkw zum kombinierten Verkehr blockiert wird, und Nordrhein-Westfalen den Einsatz dieses innovativen Fahrzeugkonzepts lediglich auf die Variante des überlangen Sattelaufhängers mit 17,80 Meter Gesamtlänge begrenzt. Insgesamt befindet sich der Feldversuch Lang-Lkw jedoch auf einem sehr erfolgreichen Kurs. Ende 2015 beteiligten sich daran 51 Unternehmen mit 135 Fahrzeugkombinationen, die auf einem zugelassenen Netz von 10.000 Kilometer Länge fahren dürfen.



Als vorerst letztes Bundesland hat Brandenburg dem BMVI im Dezember 2015 eine Reihe von Strecken gemeldet. Danach nehmen bis auf Berlin, Rheinland-Pfalz und das Saarland alle Bundesländer am Feldversuch teil.

Der DSLV ist zuversichtlich, dass der Lang-Lkw im weiteren, wenn auch nur eingeschränkten, Testverlauf erneut nachweist, wie wichtig sein Beitrag zur Effizienzsteigerung des gesamten Güterverkehrs ist, und dass er keinesfalls – wie seine Gegner behaupten – eine Transportverlagerung von der Schiene auf die Straße begünstigt, sondern sich sogar auch im Kombinierten Verkehr als geeignete Systemkomponente erweisen kann.

Brüssel bereitet neue Gesetzgebung im Straßenverkehr vor

■ Nach der Verabschiedung der bis 2017 in den Mitgliedstaaten umzusetzenden Richtlinie (EU) 2015/719 über Maße und Gewichte im Straßenverkehr im April 2015 arbeitet die EU-Kommission zusätzlich verstärkt an einem Straßenverkehrspaket (Road Package). Das EU-Road-Package verfolgt drei Ziele: die Beseitigung rechtlicher und technischer Barrieren beim Zugang zum Straßenverkehrsmarkt, die Einführung diskriminierungsfreier Straßenbenutzungsgebühren auf der Grundlage des Verursacher- und Nutzerprinzips und eine bessere Durchsetzung der Sozialvorschriften.

Der europäische Straßengüterverkehr ist vermehrt durch negative Auswirkungen und soziale Verwerfungen der europäischen Marktliberalisierung geprägt, wie das regelrechte Nomadentum ost- und südosteuropäischer Fahrer, die oftmals über mehrere Wochen ununterbrochen in westeuropäischen EU-Mitgliedstaaten im Einsatz sind, zeigt. Mit dieser Form des teilweise illegalen Einsatzes von Arbeitnehmern verschlechtern sich nicht nur die Arbeits- und Lebensbedingungen für Lkw-Fahrer, der Wettbewerb auf dem europäischen Markt des Straßengüterverkehrs wird zusätzlich dramatisch verzerrt.

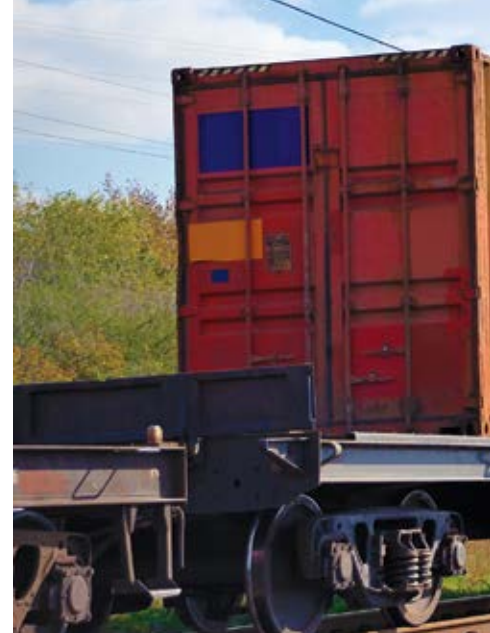
Der DSLV unterstützt sämtliche Maßnahmen des Gesetzgebers gegen soziale Missstände und illegales Handeln im internationalen Straßengüterverkehr und fordert nicht nur die Festschreibung EU-weit harmonisierter Sozialstandards, insbesondere eine einheitliche Regelung zum Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit, sondern vor allem auch deren konsequente Kontrolle.

Nachdem sich die Hoffnung auf eine Klarstellung durch die EU-Kommission zum Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit nicht erfüllt hat, sollte in Deutschland mit einer Änderungen des Fahrpersonalgesetzes – wie zuvor schon in Belgien und Frankreich – ein nationaler Lösungsansatz entwickelt werden. Vorgesehen sind Regeln für Transportunternehmen, Fahrzeuge und Fahrpersonal so zu disponieren, dass Fahrer ihre „regelmäßige Wochenruhezeit“ nur am eigenen Wohnort oder am Unternehmenssitz in einer festen Unterkunft verbringen dürfen. Ob sich dieser restriktive Vorschlag tatsächlich durchsetzen wird, bleibt abzuwarten.

Die Vorlage der Kommissionsvorschläge zur zukünftigen Straßengesetzgebung ist für Ende 2016 vorgesehen, wobei sich mittlerweile abzeichnet, dass Brüssel kein in sich geschlossenes Road Package vorlegen wird. Zukünftige Vorschriften für den Straßengüterverkehr sollen vielmehr in bestehende Regelwerke der EU integriert werden.

Europas Mautpläne

■ Derzeit existieren in der EU 16 verschiedene Mauterhebungssysteme auf Vignetten- und auf elektronischer Basis, die nicht miteinander verknüpft werden können. Der DSLV unterstützt deshalb die europäischen Bestrebungen zur Schaffung eines Rechtsrahmens für einheitliche elektronische Mautsysteme und einer Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Vignettenlösungen könnten zunächst erhalten bleiben, da diese ein einfaches und unbürokratisches Instrument der Gebührenerhebung für heute noch nicht mautpflichtige Verkehrsteilnehmer sind. Unterstützenswert wäre aber die Einführung eines europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) zur Schaffung interoperabler elektronischer Mautsysteme in der EU. Damit könnte die Lkw-Maut auf allen mautpflichtigen Streckennetzen der EU mit nur einem Fahrzeuggerät und auf Basis eines Vertrags bei einem einzigen Anbieter entrichtet werden.



Schienengüterverkehr und Bahnspedition

Mitgliedsunternehmen mit wachsendem Interesse an Arbeitskreis

■ Gut zwei Jahre nach seiner Gründung hat sich der Arbeitskreis „Schienengüterverkehr/Kombinierter Verkehr“ im DSLV etabliert. Neben dem Erfahrungsaustausch des wachsenden Kreises der am Schienengüterverkehr interessierten Teilnehmer befasst sich das Gremium mit nationalen und europäischen Gesetzgebungsvorhaben. Zudem hat der Arbeitskreis die Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der Schiene gefestigt. Die gemeinsame Siegburger Marktplatzveranstaltung des DSLV und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) „Potenziale für die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Spediteuren und Eisenbahnen“ fand 2015 zum zwölften Mal mit mehr als 100 Teilnehmern statt. Um die wachsende Nachfrage zu bedienen, wird das Konzept der Veranstaltung im Jahr 2016 modifiziert, um bis zu 150 Interessierten die Teilnahme zu ermöglichen.

Wagenladungsverkehr als dritte Säule des Schienengüterverkehrs

■ Die Schiene kann einen Beitrag zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrsmengenwachstums der Zukunft leisten. Speditionen als Organisatoren logistischer Prozesse setzen verstärkt auf den Schienengüterverkehr, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Diese sind in Bezug auf die behördliche Zulassung von Schienenbeförderungsmitteln

und Infrastrukturnutzungsmöglichkeiten vergleichsweise eng und erlauben Speditionen nur die Erschließung von Teilmärkten. Der DSLV befürwortet deshalb Maßnahmen zur Fortführung des klassischen Wagenladungsverkehrs als dritte Säule des Schienengüterverkehrs neben Ganzzügen und dem Kombinierten Verkehr. Im Jahr 2016 wird der DSLV sein Kooperationsprojekt „Wagenladungsverkehr“ starten, mit dem Optionen interessierter Mitgliedsbetriebe zur Zusammenarbeit nach dem Vorbild klassischer Speditionskooperationen ermittelt werden sollen. Es ist geplant, erste Ergebnisse auf der nächsten DSLV/VDV-Marktplatzveranstaltung im Juni 2016 zu präsentieren. Auch auf europäischer Ebene beteiligt sich der DSLV an Foren und Studien, die Ursachen für die dramatischen Verluste des Wagenladungsverkehrs der letzten Jahre analysieren und Wege aus der Krise erarbeiten.

Neues Eisenbahngesetz behindert private Gleisanschlüsse

■ Seine Standpunkte zum Schienengüterverkehr hat der DSLV gegenüber der Politik deutlich kommuniziert. Seine Stellungnahme zur Korrektur des Änderungsgesetzes zum Allgemeinen Eisenbahngesetz hat der DSLV erneuert, indem er seine Forderung zur Rücknahme der verpflichtenden Öffnung privater Gleisanschlüsse für Dritte erneuert hat. Mit der Detailvorschrift des Gesetzes ist die grundsätzlich zu begrüßende Liberalisierung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur fehlgeleitet, denn die ungehinderte Zugangsmöglichkeit von Wettbewerbern zu Gleisanschlüssen von Speditionen wirft Haftungsfragen für die privaten Anlagenbetreiber auf, verhindert Investitionen und beschleunigt einen Rückgang des Schienengüterverkehrsaufkommens anstatt es zu fördern.



Gemeinsam mit seinem europäischen Dachverband CLECAT begleitet der DSLV die Vorhaben Brüssels wie das 4. Eisenbahnpaket, das mit jeweils zusätzlichen drei EU-Verordnungen und -Richtlinien, das Ziel verfolgt, technische Standards für den grenzüberschreitenden Verkehr zu harmonisieren und den Eisenbahnmarkt insgesamt zu entflechten und zu liberalisieren. Der DSLV unterstützt die grundsätzlichen Ziele der EU zur Liberalisierung des Eisenbahnmarkts und spricht sich zur Förderung des Wettbewerbs vor allem für den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schieneninfrastrukturen der europäischen Staatsbahnen aus.

Kombinierter Verkehr: Ausweitung des Förderumfangs sinnvoll

■ Der Kombinierte Verkehr kann die Systemvorteile der verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpfen, so dass Schiene sowie Binnenwasserstraßen zur Entlastung der Straße beitragen können. Der DSLV befürwortet deshalb die Überarbeitung der Richtlinie über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (92/106/EWG) im Jahr 2016, um die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für den intermodalen Verkehr in den EU-Mitgliedstaaten zu unterstützen. Dies könnte vor allem durch präzisere und weitere Definitionen für den Kombinierten Verkehr geschehen.

Die seit 1998 bestehende nationale Förderung von Containerumschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wird auch über 2015 hinaus fortgesetzt. Dies wird vom DSLV begrüßt, allerdings macht der Verband geltend, dass auch der Umschlag beim klassischen gebrochenen Verkehr (beispielsweise der Verkehrsträgerwechsel beim Massenguttransport) die politisch gewollten Verlagerungsziele unterstützt und von der finanziellen Förderung des Bundes profitieren sollte. Dieser Auffassung hat sich das Bundesverkehrsministerium (BMVI) bislang mit Hinweis auf die noch anderslautende Definition in Richtlinie 92/106/EWG nicht angeschlossen.





Luftfrachtspedition

DSLVL intensiviert Dialog mit BARIG

■ 2015 wurde der regelmäßige Gedanken- und Meinungsaustausch des DSLVL mit den Fluglinien, die im Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) organisiert sind, fortgesetzt. Ein Schwerpunkt ist die nachhaltige Entwicklung des Luftfrachtstandorts Deutschland. DSLVL und BARIG sind sich darin einig, Positionen gegenüber Flughafenbetreibern, Behörden und anderen Interessengruppen zukünftig stärker gemeinsam zu vertreten. Ebenso stehen Schnittstellenprozesse bei der Frachtabfertigung und die vertraglichen Beziehungen der Beteiligten auf der Agenda. Gemeinsames Ziel ist, die Abfertigungswege deutlich zu verkürzen und effizienter zu gestalten sowie die Prozesse zwischen Spediteuren und Cargo Airlines in enger Zusammenarbeit zu optimieren.

Spedition unterstützt sichere Lieferkette in der Luftfracht

■ Die Luftfrachtsicherheit bleibt ein wichtiges Thema für die als „Reglementierte Beauftragte“ (RegB) zugelassenen Luftfrachtspediteure. Für Klärungsbedarf mit dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) sorgen dabei nicht nur Neuregelungen aus Brüssel, sondern zuweilen auch die Behörde selbst, indem sie die bisherige Auslegung einer Vorgabe ohne erkennbaren Anlass ändert. Der DSLVL setzt sich im Kontakt mit dem LBA für transparente und planbare Vorgaben ein, lehnt aber schematische Anordnungen ohne erkennbaren Sicherheitsgewinn ab.

DSLVL begrüßt Streichung des „Geschäftlichen Versenders“

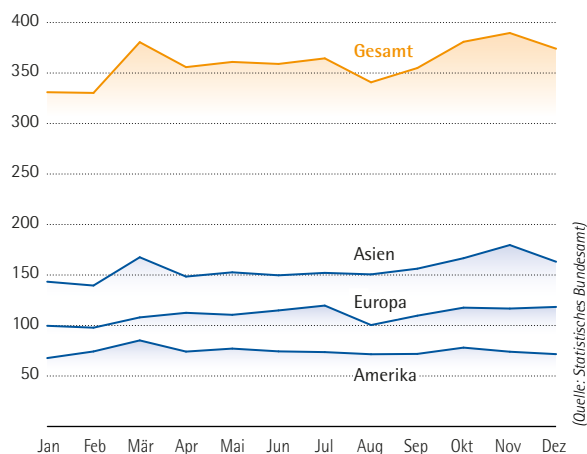
■ Das LBA setzt die Benennung so genannter „Geschäftlicher Versender“ durch in Deutschland ansässige „Reglementierte Beauftragte“ mit Wirkung zum 1. April 2016 aus. Ab diesem Zeitpunkt wird eine Verladung ins Flugzeug mit dem Sicherheitsstatus „SCO“ (sicher ausschließlich für Nur-Frachtflugzeuge) nicht mehr zulässig sein. Die auf der Grundlage der EU-Luftsicherheitsverordnung 300/2008 beantragte „strengere Maßnahme“ wurde von der EU-Kommission akzeptiert. Der DSLVL hatte bereits Sicherheitsbedenken gegen die Benennung und Überwachung der „Geschäftlichen Versender“ geäußert. Diesen ist das LBA jetzt letztendlich gefolgt.

LBA will Transporteure behördlich zulassen

■ Nach dem Willen des LBA sollen die in der sicheren Luftfracht-Lieferkette eingesetzten Straßentransporteure künftig auf nationaler Ebene behördlich zugelassen werden. Der DSLVL begrüßt dieses Vorhaben grundsätzlich, wird aber auf eine wettbewerbsverträgliche Umsetzung achten. Denn im Gegenzug will das LBA den Status der bisher als „Reglementierte Beauftragte“ zugelassenen, ausschließlich als Transporteure tätigen Dienstleister auslaufen lassen; neue oder verlängerte Zulassungen als RegB erteilt das LBA daher nicht mehr. Nach der geänderten Auslegung des LBA kann ein Transporteur nur noch dann rechtskonform als RegB zugelassen werden, wenn er die vom LBA definierten „Sicherheitskontrollen“ durchführt. Der DSLVL sieht diese Auslegung kritisch und hat das LBA aufgefordert, einem Transporteur die seinerzeit rechtskonform erteilte Zulassung als RegB nicht vorzeitig zu entziehen. Deren Auslaufen wäre nach Auffassung des Verbands frühestens dann denkbar, wenn eine qualitativ vergleichbare Alternative zur Verfügung steht.

Luftfracht deutscher Flughäfen in 2015

in Tausend t



DSLVL unterstützt elektronische Datenübermittlung

■ Die neue IATA-Resolution 651 „Consignment Security Declaration“ (CSD oder eCSD) setzt einen international anwendbaren Standard für die Übermittlung der sicherheitsrelevanten Daten einer Luftfrachtsendung. Im Wesentlichen handelt es sich um die Angaben, die gemäß der EU-Luftsicherheitsverordnung schon bisher zu übermitteln sind. Somit ergeben sich für RegB in EU-Ländern inhaltlich keine gravierenden Neuerungen. Erklärtes Ziel ist es, vom heutigen Papierformat weitgehend auf elektronischen Datentransfer umzustellen. Der DSLV unterstützt die elektronische Datenübermittlung mittels eCSD grundsätzlich und empfiehlt den beteiligten Parteien, hierfür die technischen Voraussetzungen zu schaffen. Einig ist sich der DSLV mit dem Abfertigerverband VACAD und der deutschen Airline-Organisation BARIG darin, dass das heute übliche Verfahren der Datenweitergabe auf dem Luftfrachtbrief oder sonstigen Dokumenten bis auf Weiteres ohne Einschränkung genutzt werden kann.

Luftfrachttagung des DSLV: Stärkung des Luftfrachtstandorts gefordert

■ Der „Deutsche Luftfrachtstandort im europäischen Wettbewerb“ war das Thema der zweiten vom DSLV organisierten Luftfrachttagung 2015 in Frankfurt/Main. Mehr als hundert Vertreter deutscher Luftfrachtspeditionen forderten von hiesigen Flughafenbetreibern eine Stärkung ihrer Frachtbereiche. Entscheidend für eine nachhaltige Kundenbindung der Luftfrachtspediteure sind die gute Erreichbarkeit der „Cargo Cities“, effiziente Anlieferprozesse und transparente Kostenstrukturen.

Auch die Politik bleibt aufgefordert, Wachstumschancen der Flughäfen in Deutschland zu fördern, anstatt sie zu hemmen. Sollten sich die Rahmenbedingungen durch Verhinderung von Ausbauvorhaben der Infrastruktur und durch weitere Kürzung von Betriebszeiten verschlechtern, muss die Spedition deutsche Luftfrachtstandorte zu Gunsten ausländischer Hubs zum Teil in Frage stellen. Speditoren vertreten schließlich die Interessen ihrer Kunden aus Industrie und Handel und müssen deshalb bei der Organisation von Güterversendungen extrem flexibel agieren.

Neues Seminar „Luftfracht live“ startet erfolgreich

■ Besonders in der Luftfracht werden laufend höhere Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter/-innen von Speditionen gestellt. Dieses Know-how wird den Teilnehmern der DSLV-Luftfrachtseminare von qualifizierten Trainern mit praxisnahem Wissen und Übungen vermittelt. Auf vielfachen Wunsch hat der DSLV ein neues Seminar „Luftfracht live – Der Weg einer Sendung am Frankfurter Flughafen“ konzipiert. Zur Zielgruppe gehören Speditionskaufleute im Luftfrachtbereich, Auszubildende und Versender. Die Teilnehmer begleiten einen Tag lang eine Luftfrachtsendung am Frankfurter Flughafen durch alle Stationen und erhalten so profundes Basiswissen über den kompletten Ablauf der Fracht (Gefahrgut). Der Themetag beinhaltet den Besuch bei einem Unternehmen für die Verpackung von gefährlichen Gütern, einem internationalen Spediteur, einer weltweit operierenden Luftverkehrsgesellschaft sowie einem Frachtabfertigungsdienstleister. Nach dem erfolgreichen Start bietet der DSLV das Seminar auch 2016 wieder an.

Seegüterumschlag Hamburg Antwerpen Range 2015

Hafen	Gesamtumschlag		Massengut		Stückgut		Container		Container	
	2015 in Mio. t	Vergleich in %	2015 in Mio. t	Vergleich in %	2015 in Mio. t	Vergleich in %	2015 in Mio. t	Vergleich in %	2015 in Mio. TEU	Vergleich in %
Hamburg	137,82	-5,4	45,5	5,8	92,33	-10,1	90,61	-10	8.821,48	-9,3
Bremische Häfen	73,45	-6,2	10,27	0,5	63,18	-7,2	55,22	-7,7	5.546,66	-4,3
Rotterdam	466,36	4,9	312,38	7,3	153,98	0,2	126,25	-1,1	12.234,54	-0,5
Antwerpen	208,43	4,7	80,48	5,4	127,95	4,3	113,3	4,6	9.653,41	7,5
Summe	886,06	2,1	448,62	6,7	437,44	-2,1	385,37	-2,8	36.256,18	-1,5

(Quelle: Hafen Hamburg Marketing; Häfengesellschaften, vorläufige Zahlen)

24

Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition

Seehäfen entwickeln sich unterschiedlich

■ In den ersten neun Monaten des Jahres 2015 hat sich der Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen sehr unterschiedlich entwickelt. Während Bremen mit rund 4,2 Millionen TEU bereits im zweiten Jahr in Folge ein leichtes Minus (3,7 Prozent) im Containerumschlag hinnehmen musste, bekam Deutschlands größter Universalhafen Hamburg die Folgen der chinesischen Außenhandelsschwäche und des starken Rückgangs im Russland-Handel deutlich zu spüren. So erreichte der Containerumschlag in den ersten neun Monaten des Jahres nur insgesamt 6,7 Millionen TEU. Nach dem überdurchschnittlichen Plus im vergangenen Jahr muss Hamburg 2015 mit einem deutlichen Minus von 9,2 Prozent im Containerumschlag rechnen. In den Westhäfen schaffte Rotterdam ein leichtes Plus von einem Prozent, wohingegen Antwerpen mit einem Wachstum von acht Prozent zur Nummer zwei im Containerumschlag in Europa aufgestiegen ist.

Die Aussichten für die Weltkonjunktur im Jahr 2016 sind nach Einschätzung der Organisation für wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenarbeit (OECD) eher eingetrübt. Angesichts der Probleme großer Schwellenländer wie China und Brasilien hat die OECD ihre Prognose für das weltweite Wirtschaftswachstum im kommenden Jahr von bislang 3,6 auf 3,3 Prozent gesenkt. Insofern deutet vieles darauf hin, dass die Container-Umschlagmengen in den deutschen Seehäfen auch 2016 keine Trendwende schaffen werden, zumal noch Unsicherheiten über die dringend erforderlichen Fahrrinnenanpassungen von Elbe

und Weser bestehen. Unverändert mit Sorge betrachten die Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure das weiterhin völlig unzureichende Preisniveau. Aufgrund der steigenden Zahl neuer Großcontainerschiffe wachsen die Überkapazitäten und die Seefrachtmärkte bleiben weiterhin stark volatil.

Maritime Gesamtstrategie muss Logistik stärker berücksichtigen

■ Die deutschen Seehäfen sind systemrelevant für die gesamte außenhandelsorientierte nord- und osteuropäische Wirtschaft und damit für Hunderttausende von Arbeitsplätzen unverzichtbar. Anlässlich der Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober 2015 in Bremerhaven hat sich der DSLV mit den Verbänden der maritimen Wirtschaft in einem gemeinsamen Positionspapier hierzu geäußert. Darin begrüßen die Verbände ausdrücklich die Ankündigung einer maritimen Strategie der Bundesregierung, mahnen aber gleichzeitig eine besondere Berücksichtigung der Logistik an. Die Forderungen der Verbände versprechen größtenteils erfüllt zu werden. Denn nicht zuletzt durch Anwesenheit der Bundeskanzlerin, des Bundeswirtschafts- und des Bundesverkehrsministers auf der hochrangig besetzten Veranstaltung wurden entscheidende politische Zusagen gemacht. Besonders betont wurde die Schlüsselfunktion der deutschen See- und Binnenhäfen für die außenhandelsorientierte Wirtschaft, verbunden mit der Zusage, den Ausbau der see- und flusswärtigen Hafenzufahrten sowie Hinterlandanbindungen auf der Straße, Binnenwasserstraße sowie mit Eisenbahnen mit Priorität voranzutreiben. Schließlich werden rund zwei Drittel des deutschen Außenhandels über deutsche Seehäfen abgewickelt. Der DSLV, vertreten durch das Komitee Deutscher Seehafenspediteure (KDS), ist überzeugt, dass



die Nationale Maritime Konferenz als Institution zu einem Gewinn für die maritime Wirtschaft in Deutschland werden kann, wenn den politischen Worten auch entsprechende Taten folgen. Die Bundesregierung hat für die laufende Legislaturperiode beschlossen, das Nationale Hafenkonzept 2009 fortzusetzen und weiter zu entwickeln. Das neue Nationale Hafenkonzept (NHK) für See- und Binnenhäfen 2015 soll deshalb ein strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik der nächsten zehn Jahre werden. Das primäre Ziel, Teile des kommenden Verkehrsmengenwachstums auch über Wasserwege zu bewältigen, wird vom DSLV ausdrücklich begrüßt.

Europäische Hafenpolitik – Bewährte Standards erhalten und nationale Alleingänge vermeiden

■ Die Hafenpolitik der Europäischen Gemeinschaft steht insgesamt unter keinem guten Stern. Nachdem die EU in der Vergangenheit schon zweimal daran gescheitert ist, die europäischen Häfen einheitlichen Regeln zu unterwerfen, kommt auch der dritte Anlauf nur schleppend voran. Eine für Dezember 2015 geplante Abstimmung wurde auf Ende Januar 2016 verschoben. Dabei hat sich inzwischen in Brüssel die Erkenntnis durchgesetzt, dass für die gut funktionierenden Häfen – beispielsweise in Deutschland – keine neuen Maßnahmen erforderlich sind, sondern nur noch dort eingegriffen werden muss, wo der Marktzugang nicht selten eingeschränkt oder die Vergabe von Dienstleistungen intransparent ist.

Der DSLV unterstützt die Position Deutschlands, wonach an dem bewährten Prinzip festgehalten werden muss, dass die Erstellung der allgemeinen Hafeninfrastruktur eine staatliche Aufgabe bleibt, während die private Hafenwirtschaft für den Bau ihrer Suprastruktur verantwortlich ist.

Die deutsche Politik bleibt aufgefordert, auf legislative Alleingänge, insbesondere im Umweltbereich, zu verzichten. Stattdessen müssen einheitliche internationale Standards gestärkt werden, Umweltschutz und faire Wettbewerbsbedingungen Hand in Hand gehen. Es ist weder einzelwirtschaftlich, noch volkswirtschaftlich oder gar umweltpolitisch akzeptabel, dass Mittelmeerhäfen mit geringeren Umweltschutzanforderungen Vorteile nutzen und Ladungsakquisen zu Lasten der Nord- und Ostseeküste betreiben, damit anschließend gigantische Gütermengen mit Lkw quer durch Europa und Deutschland an ihre Bestimmungsorte auch in der Nähe nordwesteuropäischer Nord- und Ostseehäfen transportiert werden.

Elbe und Weser – Entscheidungen zur Fahr- rinnenanpassung bestimmen Standortwahl

■ Dringend erforderliche Verkehrsinfrastrukturprojekte werden nicht nur durch finanzielle und planerische, sondern auch durch rechtliche Defizite behindert. Dies zeigt das juristische Ringen um die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser. Die bisherige Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zur Fahrrinnenanpassung der Weser hat auch Auswirkungen auf die Diskussion zur Elbvertiefung und deutlich gemacht, dass bürokratische Hürden inzwischen standort- und damit arbeitsplatzgefährdende Dimensionen angenommen haben. Vollends unbeherrschbar werden Infrastrukturprojekte dann, wenn neben rechtlichen Hemmnissen auch noch handwerklich schlecht gemachte Gesetzesreglungen wie beispielsweise die EU-Wasserrahmenrichtlinie hinzukommen, die in der Praxis kaum noch handhabbar ist. Hier ist die Politik aufgefordert, entschieden gegenzusteuern und die grundlegenden Entscheidungen nicht den Gerichten zu überlassen.



Obligatorische Überprüfung von Containergewichten – Wirtschaft benötigt klare Vorgaben

■ Bereits am 1. Juli 2016 soll eine von der International Maritime Organisation (IMO) geänderte Fassung des SOLAS-Übereinkommens (International Convention for the Safety of Life at Sea) in Kraft treten, wonach das Bruttogewicht jedes Containers vor Verladung an Bord eines Seeschiffs zwingend zu verifizieren ist. Die exakte Spezifizierung der Containergewichte dient der Stabilität der Seeschiffe bei schwerem Seegang und damit der Sicherheit von Schiff, Besatzung und Ladung. Diese an sich nachvollziehbare Maxime droht angesichts der von der IMO weit gefassten Kriterien an nationalstaatlichen Alleingängen zu verwässern bzw. in uneinheitlichen Wettbewerbsparametern zwischen den Seehäfen zu enden. Allein in Deutschland herrscht Uneinigkeit zwischen Bund und Ländern darüber, wer für die rechtliche Umsetzung der SOLAS-Anforderungen im Landbereich zuständig ist. Mit dem Kompetenzgerangel verstreicht kostbare Zeit, die am Ende Wirtschaft und Behörden fehlen wird, um eine reibungslose Umsetzung gewährleisten zu können. Denn noch bis Ende des Jahres bestand Unklarheit über das wer, wie und was. Die Messmethoden als solche, Toleranzen und Haftungsfragen, sind nicht nur in Deutschland nicht eindeutig geklärt und beschrieben. Und die Betroffenheit für Speditionen, die im Auftrag ihrer Kunden Container packen und an die Reedereien übergeben, ist groß. Einige EU-Staaten wie das Vereinigte Königreich, Dänemark oder die Niederlande haben zu Jahresende bereits pragmatische Lösungen signalisiert, indem sie Unternehmen, die nach ISO 28000 oder als Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (AEO) zertifiziert sind, einen Vertrauensvorschuss gewähren und Verfahrenserleichterungen bei der Verifizierung von Containergewichten in Aussicht stellen.

Der DSLV ist bei der weiteren Entwicklung nationaler – und über seine internationalen Verbände CLECAT und FIATA – europäischer und globaler Lösungsansätze tief involviert, um zu praktikablen Lösungen für alle Beteiligten zu gelangen.

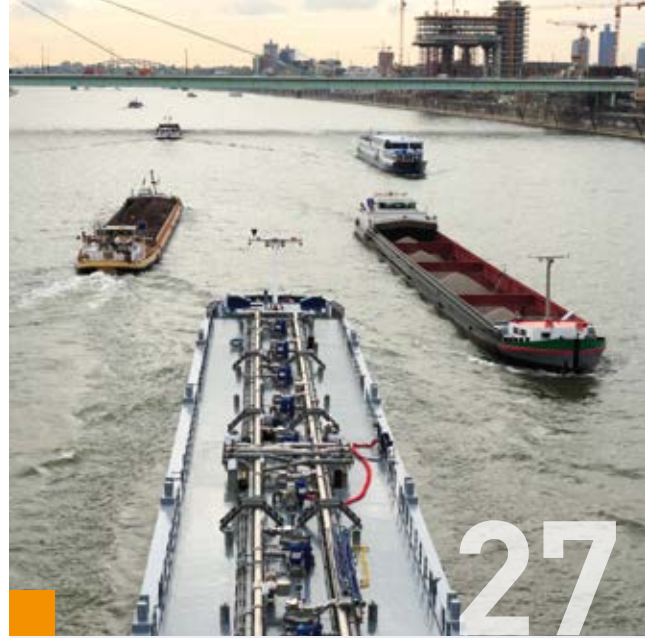
Seehafenspediteure stärken Servicegedanken

■ In der Containerschifffahrt setzt sich der intensive Wettbewerb unter den Reedereien mit unverminderter Härte fort. Auch wenn die seit Jahren prognostizierte Konsolidierung in der Containerschifffahrt nur langsam voranschreitet, wird der Wettbewerb unter den Containerlinienreedereien schon seit Jahren fast ausschließlich über den Preis ausgetragen. Das erhöht den Druck für die Reedereien, weitere Kosten zu sparen. Leider gehen diese Anstrengungen häufig zulasten der Servicequalität, was wiederum zu einem Mehraufwand auf Speditionsseite führt. Konnossemente und Abrechnungen sind häufig fehlerhaft, Reklamationen bleiben unbeachtet und auch der Zustand des Container-Equipments entspricht – sofern überhaupt zeitnah verfügbar – häufig nicht den Qualitätsanforderungen der Verlader. Dafür beweisen die Containerlinienreedereien bei der Entwicklung neuer Entgelte nach wie vor Kreativität. Während sich viele Reedereien offenbar vom Servicegedanken verabschiedet haben, nimmt die Qualität der Dienstleistungen – insbesondere für kleinere und mittlere Seehafen- und Seeschifffahrtsspediteure – eine immer größere Rolle ein, um sich im Wettbewerb mit anderen Anbietern behaupten zu können. Diese Kunden- und Serviceorientierung wird in der verladenden Wirtschaft gern in Anspruch genommen. Aber am Ende des Tages müssen die Seehafen- und Seeschifffahrtsspediteure auch entsprechende Einnahmen erzielen, um diese hohe Dienstleistungsqualität weiterhin anbieten zu können.

Transportaufkommen der Binnenschifffahrt nach Güterarten in Millionen t

Güterart	2015	2014	Veränderung (in Prozent)
Chemische Produkte	24,9	26,56	-6,2
Maschinen u. Ausrüstungen	2,36	2,25	4,7
Erze, Steine u. Erden	55,06	56,45	-2,5
Konsumgüter, Holzwaren	12,42	13,07	-5
Kohle, Erdöl, Erdgas	34,75	35,5	-2,1
Kokerei, Mineralölerzeugnisse	37,26	37,58	-0,8
Metalle, Metallerzeugnisse	11,84	12,07	-1,9
Sekund. Rohstoffe, Abfälle	11,13	12,27	-9,2
Land- u. forstwirts. Produkte	16,24	16,9	-3,9
Sonstige Produkte	15,41	15,84	-2,7
Gesamtverkehr	221,37	228,49	-3,1

(Quelle: Statistisches Bundesamt)



Binnenschifffahrtsspedition und -hafenwirtschaft

NHK berücksichtigt auch Binnenhäfen

■ Das neue Nationale Hafenkonzept (NHK) zielt auch auf den bedarfsgerechten Ausbau von Wasserstraßen und -häfen als Beitrag zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrsmengenwachstums der Zukunft. Hierzu müssen die seewärtigen Zufahrten, Hinterlandverbindungen und IT-Systeme von See- und Binnenhäfen noch stärker miteinander verknüpft werden, um den Güterumschlag und Weitertransport zu beschleunigen und zu optimieren.

Die von den Binnenländern erstellte „Düsseldorfer Liste“ als Ergänzung zur „Ahrensburger Liste“ (Küstenländer) soll Teil des neuen NHK werden und zur Stärkung der Binnenhäfen und der Rheinschiene als Anbindung zu den Westhäfen dienen.

Sie enthält als Maßnahmen unter anderem die Brücken-anhebung im Kanalnetz für den durchgängigen mindestens zweilagigen Containerverkehr, die Verbesserung der wasserseitigen Anbindung der Binnenhäfen, den Ausbau des dritten Gleises in Fortführung der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen sowie den Ausbau des Eisernen Rheins zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen.

Bereits im NHK 2009 hat der DSLV das mangelnde Flächenangebot in Binnenhäfen kritisiert und eine maßvolle kommunale Städtebauplanung gefordert, die die industrielle Bedeutung der Häfen schützt und nicht weiter Hafenflächen zu alleinigen Büro-, Wohn- und Freizeiteinrichtungen umwidmet. Auch das neue NHK wird hierfür keine konkreten Lösungen liefern.

Neuordnung der Schifffahrtsgebühren muss differenziert erfolgen

■ Die Bundesregierung will das System der Schifffahrtsgebühren neu ordnen, um die Nutzung der Bundeswasserstraßen wettbewerbsneutral zu vereinheitlichen. Die Folgen einer Gebührenneuordnung auf gegenwärtige und zukünftige Verkehrsströme müssen sorgfältig geprüft und bewertet werden. Ein neues Gebührensystem darf das Binnenschiff im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern nicht benachteiligen, Verlagerungseffekte sind zu berücksichtigen. Die Gebührenermittlung unter Vollkostendeckung ist kritisch zu sehen, weil Wasserstraßen und natürliche Gewässer nicht nur gewerblich genutzt werden und Maßnahmen zum Hochwasserschutz auch der Allgemeinheit zugutekommen. Unter Beachtung dieser Grundsätze ist die Regelung der Schifffahrtsgebühren in einem eigenen Gesetz zu begrüßen, das die Besonderheiten von Schifffahrtsgebühren gegenüber anderen Abgaben berücksichtigt.





Umwelt

Speditionen realisieren Konzepte für eine nachhaltige Logistik

■ Eine der wesentlichen weltweiten Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte wird der Klimaschutz und damit die Verhinderung einer bedrohlichen Form der Erderwärmung sein. Unabhängig von einschlägigen Studien und politischen Präferenzen ist der Verkehr unzweifelhaft als einer der Emittenten nicht nur von Treibhausgasen (THG), sondern auch von Luftschadstoffen identifiziert. Die Spediti- und Logistikbranche bekennt sich deshalb auch zu ihrer Verantwortung und realisiert mehr und mehr Konzepte für eine nachhaltige, das heißt gleichermaßen wirtschaftlich verantwortliche und umweltfreundliche Logistik – immer unter dem Postulat der maximalen Effizienz, die entscheidende Basis ist für ökologisches Wirtschaften. Die Spedition als „Architektin des Verkehrs“ hat hier eine Schlüsselfunktion, denn ihre Kernkompetenz ist die Organisation und Steuerung komplexer nationaler und internationaler Liefer- und Transportketten unter Einschaltung aller Verkehrsträger.

Doch bei allem Engagement für eine „Grüne Logistik“ bleibt die sachliche Erkenntnis, dass der Verkehr über Jahre noch abhängig bleiben wird vom Erdöl als Rohstoff für die nahezu alleinige Antriebsenergie aller Verkehrsträger. Postfossile Antriebsformen wie die Elektromobilität stehen teilweise zwar vor der Serienreife, sind aber noch nicht technisch-wirtschaftlich flächendeckend für den Güterverkehr einsetzbar. Der break even wird erst erreicht, wenn die Kosten für die Vermeidung einer Tonne CO₂ nicht mehr die durch die Emission derselben Menge Treibhausgase entstehenden

Kosten übersteigen. Dies muss die Politik bei der Abwägung, auf welche ökologische Technologie sie zukünftig setzt und welche sie fördert, streng im Auge behalten.

Bis dahin sind Hersteller und Nutzer von Beförderungsmitteln gefordert, die bestehenden Effizienzmaßstäbe weiter zu optimieren. Angesichts volatiler, aber derzeit tendenziell geringer Rohölpreise ein Vorhaben mit sinkender Anreizwirkung. Dennoch sind die spezifischen Energie- und CO₂-Reduktionserfolge insbesondere im Straßengüter- und Luftverkehr stetig und beträchtlich. Deutliche Grenzen für THG- und Schadstoffreduktionen setzen hingegen die globale absolute Zunahme von Verkehrsleistungen aller Verkehrsträger und Ineffizienzen, die zum Teil im Rechtsrahmen der Nationalstaaten und in Prozessen an den Schnittstellen zwischen den Beteiligten des Güterverkehrs begründet sind. Hier offenbaren sich scheinbar nicht auflösbare Zielkonflikte: eine ständige, von Industrie, Handel und Gesellschaft geforderte Verfügbarkeit sämtlicher Güter und Waren konkurriert ebenso mit maximalen Umweltschutzziele wie mit dem Schutz nationaler Märkte und sozialer Besitzstandswah- rungen, denen zum Teil aus gutem Grund eine vollständige Liberalisierung der Verkehrsmärkte und damit ein maximal effizienter Transportmitteleinsatz entgegenstehen.

Bundesregierung legt Klimaschutz- Aktionsprogramme 2020 und 2050 auf

■ Zur Realisierung ihres Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 hat sich die Bundesregierung für eine Reduktion der THG-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 verpflichtet. Dazu hat sie ein Aktionsbündnis Klimaschutz mit Vertretern aus allen gesellschaftlichen Gruppen geschaffen, das die Umsetzung von Maßnahmen unter-



stützen und weitere Handlungspotenziale identifizieren soll. Hierbei engagiert sich der DSLV in der Arbeitsgruppe „Verkehr“. Als weiteren nationalen Beitrag zum langfristigen Ziel der Industriestaaten, die globale Erderwärmung auf maximal zwei Grad Celsius zu begrenzen, wird die Bundesregierung 2016 zudem einen Klimaschutzplan 2050 entwickeln. Der Klimaschutzplan soll die nächsten Zwischenziele zum Erreichen des langfristigen Klimaschutzziels beschreiben und in einem Dialogprozess mit Verbänden, Kommunen, Bundesländern und Bürgern mit strategischen Maßnahmen unterlegt werden. Die vier aktuell diskutierten „robusten Strategien“ firmieren unter den Überschriften „Vermeidung“, „Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel“, „Verbesserung“ und „Einsatz THG-ärmerer Energieträger“. Auch an dieser Initiative ist der DSLV beteiligt. Beide Initiativen werden durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) betreut. Alle Maßnahmen der Bundesregierung stehen in enger Wechselwirkung mit den festgelegten Zielsetzungen der Pariser UN-Klimakonferenz 2015.

Gefahrgutlogistik

DSLV begleitet Fortentwicklung der Gefahrgutvorschriften

■ Die neuen Gefahrgutvorschriften für 2015 haben für Speditionsunternehmen keine weitreichenden Auswirkungen. Vielmehr handelte es sich um Detailanpassungen. Erwähnenswert ist eine erneute Anpassung der schriftlichen Weisungen hinsichtlich einer Ergänzung des Verbots des Rauchens elektronischer Zigaretten oder der Verwendung ähnlicher Geräte. Die bislang verwendeten schriftlichen Weisungen bleiben jedoch noch bis zum 31. Juni 2017 gültig. Die für die Spedition wichtigen Neuerungen des Internationalen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) wurden in einem DSLV-Leitfaden ausführlich aufgezeigt.

Einsatz des DSLV für das elektronische Beförderungspapier hat sich gelohnt

■ Das Gefahrgutrecht hat bis vor Kurzem eine elektronische Variante des ADR-Beförderungspapiers nur dann akzeptiert, wenn auf dem Fahrzeug zusätzlich eine Möglichkeit für den Ausdruck der zu kontrollierenden Daten installiert wurde. Begründet wurde dies damit, dass nur die in Papierform vorliegenden Daten bei behördlichen Kontrollen belastbar für die Überprüfung ihrer Richtigkeit sind und für eine entsprechende Beweissicherung herangezogen werden könnten. Auf diese Weise war eine Prozessoptimierung in Sammelgutspeditionen beispielsweise im Hinblick auf Entladearbeiten oder den Wareneingang lediglich eingeschränkt möglich.





Der DSLV hatte deshalb beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) und den Bundesländern bereits vor Jahren auf Lösungen gedrängt, die auch elektronische Varianten einschließen und die Entwicklung der jetzt bekannt gemachten Anwendungshinweise initiiert. Die Verwendung eines ausschließlich elektronischen Beförderungspapiers soll nun innerhalb Deutschlands ab 2016 für zunächst drei Jahre grundsätzlich möglich werden. Allerdings hat das BMVI sehr enge Rahmenbedingungen hinsichtlich des Datenzugangs für Rettungs- und Kontrollkräfte sowie der Verfügbarkeit von Gefahrgutinformationen bei Systemausfällen getroffen. In der Stückgutlogistik, bei der Fahrzeuge im Nahverkehr mit ständig wechselnden Ladungen und Sendungen unterschiedlich gefährlichen Inhalts eingesetzt werden, wäre der Einsatz elektronisch verwendbarer Daten eine spürbare organisatorische Erleichterung. Denn nicht zuletzt die Papierflut im Fahrzeug führt immer wieder zu Fehlern und Regelverstößen, die auch als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können. Die Nutzung des elektronischen Beförderungspapiers ist vorerst jedoch nur in Deutschland zugelassen.

Zudem waren frühere Entwürfe des BMUB nicht dazu geeignet, für Anlagenbetreiber sowie für Behörden Rechtsklarheit zu schaffen. Im Juli 2015 wurde die AwSV dann ein zweites Mal zur Notifizierung bei der EU-Kommission vorgelegt. Das EU-Notifizierungsverfahren ist ohne weitere Probleme verlaufen, der Zeitpunkt einer Verabschiedung derzeit aber noch unklar.

Auch wenn viele Anforderungen bereits durch die Länderverordnungen erfasst wurden, müssen Speditionsunternehmen eine auf sie abgestimmte Prüfung dahingehend vornehmen, inwiefern beziehungsweise ob sich die wasserrechtlichen Anforderungen durch die AwSV für sie verschärfen. Dies gilt vor allem für Stückgutumschlagsanlagen, in die immer wieder Gebinde mit wassergefährdenden Stoffen zur weiteren Distribution angeliefert werden.

Der DSLV hat bereits einen Leitfaden zu den Auswirkungen der AwSV auf die Spedition ausgearbeitet, der bei einer endgültigen Verabschiedung veröffentlicht wird.

AwSV nach wie vor nicht verabschiedet

■ Bereits seit fünf Jahren besteht die Absicht, individuelles Länderrecht zugunsten einer vom Bundesumweltministerium (BMUB) zu erlassenden bundeseinheitlichen Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu ersetzen. Denn europäisches Recht setzt hier klare Vorgaben. Der Bundesrat hatte bereits im Mai 2014 der AwSV mit Änderungen zugestimmt. Über lange Zeit konnte jedoch keine von allen Beteiligten akzeptierte Lösung gefunden werden.





Digitale Prozesse

Digitalisierung auch in der Logistik auf dem Vormarsch

■ Die Digitalisierung erfasst zunehmend die gesamte Wirtschaft, auch die Logistik, die eine Schlüsselfunktion in der Versorgung von Industrie, Handel und Verbrauchern einnimmt. Das Schlagwort „Industrie 4.0“ steht für die vierte industrielle Revolution auch mit Auswirkungen auf die Logistik, für deren digitalen Wandel analog „Logistik 4.0“ steht. Tatsächlich steckt sie noch in ihren Anfängen. Die weitere Digitalisierung der Lieferkette bietet deshalb große ökonomische und ökologische Chancen.

Ein Kernelement ist dabei die Vernetzung zwischen allen Beteiligten sowie Mensch und Maschine. Das Internet der Dinge ermöglicht bereits heute eine autonome Kommunikation zwischen Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeugen, Gütern, Distributionslagern und Anlagen von Industrie und Handel. Damit können etablierte Formen der just-in-time-delivery an Schnittstellen des Umschlags mit Hilfe digitalisierter Prozesse weiter optimiert werden. Ein Beispiel ist etwa die Nutzung von Verkehrsflussinformationen aus satellitengestützten Mautsystemen, um Staus zu vermeiden und Routenplanungen zu optimieren. Besondere Herausforderungen entstehen regelmäßig an den Schnittstellen der Beteiligten einer Supply Chain. Dennoch wachsen weiterhin die Papierberge, auch weil Behörden „echte“ Dokumente verlangen, anstatt Voraussetzungen für den Einsatz von e-Documents zu schaffen. Es gibt verschiedene Projekte, bei denen eine Datenplattform in der Cloud entsteht, in der zentral alle Dokumente abgelegt werden können. Die Behörden sind danach in der Lage, die für sie

relevanten Dokumente aus der Cloud abzurufen. Sofern die Fragen der Datensicherheit ausreichend berücksichtigt werden, baut eine solche „single window“-Lösung Bürokratie ab und spart Kosten – und Zeit. Von mehr Transparenz in der Lieferkette, dem Denken in Netzwerken und einer Share Economy bei den relevanten Daten kann die Logistik nur profitieren.

IT-Sicherheitsgesetz

■ Der Bundestag hat im Juni 2015 das Gesetz zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz) verabschiedet. Mit dem Gesetz, das auf der noch zu verabschiedenden europäischen NIS-Richtlinie beruht, soll die IT-Sicherheitslage in Deutschland verbessert werden. Das Gesetz kann zu erheblichen Belastungen für Speditions- und Logistikunternehmen führen. Denn zu den Betreibern so genannter „Kritischer Infrastrukturen“ zählt das Gesetz unter anderem auch Unternehmen des Sektors Transport und Verkehr. Etliche unbestimmte Rechtsbegriffe und vor allem die ausstehende Konkretisierung des Adressatenkreises durch eine noch zu verabschiedende Rechtsverordnung sorgen für Unsicherheit.

Betreiber Kritischer Infrastrukturen sollen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung IT-Sicherheitsmaßnahmen nach dem Stand der Technik ergreifen und ihre Einhaltung sicherstellen. Über eine Kontaktstelle sollen dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnologie (BSI) unverzüglich erhebliche IT-Störungen, die Auswirkung auf die Versorgungssicherheit der Bevölkerung haben können, gemeldet werden. Der DSLV bezweifelt, dass Speditionen und Logistikdienstleister die Kriterien einer Anlage einer Kritischen Infrastruktur erfüllen, da in einem stark fragmentierten Markt alle Marktteilnehmer grundsätzlich substituierbar sind.



Zu einem Engpass der Versorgung der Bevölkerung bei einem Ausfall eines Logistikdienstleisters kann es daher kaum kommen.

Grundsätzlich befürwortet der DSLV die Einhaltung von Mindestsicherheitsstandards für IT-Systeme auf freiwilliger Basis. Der DSLV sieht die im Gesetz verankerten Maßnahmen aber nicht als zielführend an für eine Verbesserung der Sicherheit. So ist zu befürchten, dass die an einer wirklichen IT-Sicherheit Arbeitenden künftig zur Erfüllung der Gesetzespflichten mit einem enormen Bürokratieaufwand konfrontiert sein werden.

Zur Konkretisierung, welche Branchen unter den Begriff der Kritischen Infrastruktur fallen, hat das BSI einen Branchenarbeitskreis Transport und Verkehr (BAK TuV) gegründet, an dem der DSLV aktiv beteiligt ist.

Transportoptimierung durch standardisierte Prozessgestaltung in der Automobilindustrie

■ Gemeinsam mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) arbeitet der DSLV an der Transportoptimierung durch Versendung von Lieferabrufdaten der Original Equipment Manufacturer (OEM) an Spediteure. In einem Initialworkshop wurden Best Practice-Beispiele zur optimierten Steuerung von Transporten mit einer standardisierten Prozessgestaltung vorgestellt. Der offizielle Projektstart soll im Laufe des Jahres 2016 erfolgen.



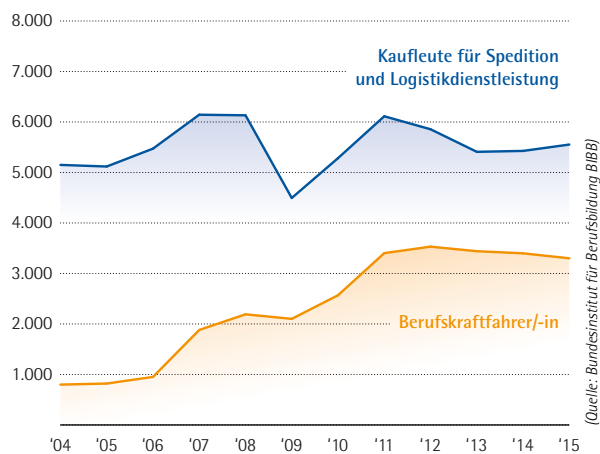
Veröffentlichung der VDA/DSLVL 5002 verschoben

■ Gemeinsam mit dem VDA wurde die 1997 erstmals gemeinsam veröffentlichte Empfehlung VDA/BSL 5002 – Begriffsbestimmungen im Transport- und Lieferprozess der Automobilindustrie weiterentwickelt. Mit Hilfe dieser Empfehlung soll ein einheitliches Begriffsverständnis in den Bereichen Transportkette und -aktivitäten, Datum und Termine, Verpackungs- und Transporteinheiten sowie Transport- und Lieferbelege bei Zulieferern, Spediteuren und Automobilherstellern geschaffen werden. Die aktualisierte VDA/DSLVL 5002 sollte ursprünglich nach einer abschließenden Redaktion im Laufe des Jahres 2015 veröffentlicht werden, die Veröffentlichung wurde jedoch auf 2016 verschoben.

Dateiformat für elektronische Rechnungen ZUGFeRD etabliert sich

■ Seit der Veröffentlichung des einheitlichen Datenformats 1.0 des Zentralen User Guide des Forums elektronische Rechnung Deutschland (ZUGFeRD) in 2014 durch das Forum elektronische Rechnung Deutschland (FeRD) hat sich dieser frei verfügbare Standard für elektronische Rechnungen in Deutschland weiter etabliert. Als erste deutsche Bundesbehörde setzt das Bundesverwaltungsamt (BVW) das elektronische Rechnungsformat in der Praxis um. Die vom FeRD angestrebte Etablierung von ZUGFeRD als einheitliches europäisches Format schreitet ebenfalls weiter voran. Zur Verbesserung der innergemeinschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Frankreich und Deutschland haben die beiden deutschen und französischen eInvoice Foren ihre bilaterale Zusammenarbeit verstärkt, um einen gemeinsamen Standard für elektronische Rechnungen auf der Basis von ZUGFeRD zu definieren.

Neue Ausbildungsverträge



Aus- und Weiterbildung

Die starke Zuwanderung von Flüchtlingen machte sich 2015 auf dem Ausbildungsmarkt noch kaum bemerkbar.

Der allgemeine Ausbildungsmarkt in Deutschland

■ Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) ermittelte, dass bis zum Stichtag 30. September 2015 bundesweit gut 522.000 neue Ausbildungsverträge abgeschlossen wurden. Das sind 0,2 Prozent weniger als 2014. Die Zahl der Ausbildungsangebote ist seit 2011 erstmalig wieder leicht gestiegen und lag 2015 bei 563.100. Dies sind rund 3.800 Plätze beziehungsweise 0,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Trotz des gestiegenen Angebots an betrieblichen Ausbildungsstellen konnten aufgrund der wachsenden Passungsprobleme 2015 nicht mehr Ausbildungsverträge als 2014 abgeschlossen werden.

Nicht alle Bewerber konnten einen Ausbildungsplatz finden, zahlreiche Ausbildungsstellen blieben wieder unbesetzt. Angebot und Nachfrage weichen in berufsfachlicher, qualifikatorischer oder regionaler Hinsicht voneinander ab. Diese Diskrepanzen haben sich gegenüber dem Vorjahr verstärkt.

Insgesamt 41.000 Ausbildungsstellen waren nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit (BA) am 30. September 2015 noch unbesetzt, 3.900 mehr als im Vorjahr. Gleichzeitig haben 549.100 Bewerber die Ausbildungsvermittlung der Arbeitsagenturen in Anspruch genommen, 10.300 weniger als im Vorjahreszeitraum. Die rückläufige Entwicklung bei den gemeldeten Bewerbern wird vor allem auf die abnehmende Zahl der Schulabgänger mit Haupt- und Realschulabschluss zurückgeführt. Dieser Effekt wird durch eine zunehmende Zahl von Absolventen mit Fachhochschul- oder Hochschulreife verstärkt.

Ausbildungszahlen in der Spedition

■ 2015 wurden nach Erhebungen des BIBB 5.553 neue Ausbildungsverträge für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung abgeschlossen. Das ist ein deutliches Plus von 2,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bei den Fachkräften für Lagerlogistik (10.176) nahmen die Ausbildungszahlen leicht (minus 0,1 Prozent) ab, bei der zweijährigen Ausbildung der Fachlageristen/Fachlageristinnen (5.628) etwas (plus 1,6 Prozent) zu. Schlechter sieht es bei der Berufskraftfahrerausbildung aus. Im zweiten Jahr in Folge gingen die Ausbildungszahlen zurück. Bis September 2015 hatten nur 3.300 Jugendliche mit der dreijährigen Fahrerausbildung begonnen, 2,9 Prozent weniger als 2014.

Nachwuchspreis 2015



■ DSLV-Präsidium und BMVI-Spitze zeichneten während des DSLV-Unternehmertags 2015 in Düsseldorf zum zehnten Mal den erfolgreichen Speditionsnachwuchs aus. Der Preisträger Christopher Bartels von Lexzau, Scharbau, Hamburg, wird Deutschland 2016 beim internationalen Wettbewerb der FIATA vertreten.



34

Der DSLV sucht auch im kommenden Jahr Nachwuchstalente. Am Wettbewerb können Speditions- und Logistikkaufleute teilnehmen, die ihre Abschlussprüfung mit mehr als 87 Punkten abgeschlossen haben. Alle Informationen zum Wettbewerb und die Teilnahmebedingungen sind im Internetportal des Verbands unter www.dslv.org/nachwuchspreis zusammengestellt.

Auslandsaufenthalte für Azubis empfehlenswert

■ Der Ausbildungsmarkt steht nicht nur durch die demografische Entwicklung vor immer neuen Herausforderungen. Für Betriebe wird es immer wichtiger, das eigene Ausbildungsangebot interessant und nachhaltig zu gestalten, sich strategisch aufzustellen und als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren. Mit einem Auslandsaufenthalt für Auszubildende können Unternehmen punkten und gleichzeitig die interkulturelle Kompetenz, Sprachkenntnisse und Fachkompetenz der jungen Mitarbeiter erweitern. Azubis kommen selbstständiger und selbstbewusster an ihren heimischen Arbeitsplatz zurück.

Was viele nicht wissen: Auslandsaufenthalte in Europa können durch das EU-Förderprogramm Erasmus+ gefördert werden. In Kooperation mit dem DSLV fand im November 2015 in Hamburg eine überregionale Informations- und Beratungsveranstaltung speziell für Speditions- und Logistikunternehmen zur Mobilitätsförderung von Auszubildenden unter dem Motto „Azubis ins Ausland schicken – geht das überhaupt? Klar geht das!“ statt. Zahlreiche Vertreter von Berufsschulen und Ausbildungsbetrieben zogen das Fazit, dass es sich lohnt, auf den Zug aufzuspringen und Azubis regelmäßig ins Ausland zu schicken.

Integration von Flüchtlingen: Logistik geht voran

■ Der DSLV unterstützt die Initiative „Logistik geht voran“ der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ). Zahlreiche Flüchtlinge, die nach Deutschland kommen, sind motiviert und hoffen auf Arbeit, Ausbildung und Praktikumsplätze. Viele Unternehmen sind bereit, Geflüchteten eine Chance zu geben. Um Migranten und Logistiker zusammenzubringen, hat die DVZ in Kooperation mit dem DSLV eine Online-Plattform gestartet. Interessierte Unternehmen können auf www.dvz.de/logistikgehtvoran freie Stellen, Praktikums- und Ausbildungsplätze speziell für Flüchtlinge melden. Der DSLV appelliert an seine Mitgliedsbetriebe: „Gehen Sie voran!“

Das Engagement der Unternehmen wird leider oft durch die komplexen Regelungen und den hohen bürokratischen Aufwand erschwert. Der Gesetzgeber hat reagiert und den Arbeitsmarktzugang von Flüchtlingen in einem ersten Schritt deutlich erleichtert. Hier ist sicherlich noch mehr möglich. Der DSLV wird sich dafür einsetzen, dass die Regelungen weiter vereinfacht, alle Förderinstrumente der Berufsausbildung für Geduldete und Asylsuchende geöffnet und die Angebote zur Sprachförderung ausgebaut werden.

Die wichtigsten Regelungen rund um die Beschäftigung anerkannter Flüchtlinge, Asylsuchender und Geduldeter hat die Bundesagentur für Arbeit (BA) in der Broschüre „Potenziale nutzen – geflüchtete Menschen beschäftigen“ zusammengefasst. Auch der DIHK hat einen Leitfaden „Integration von Flüchtlingen in Ausbildung und Beschäftigung“ entwickelt.



35

DSLV-Unternehmertag 2016

8. und 9. September in Berlin

Investieren.Modernisieren.Digitalisieren.

■ Das Schlagwort „Logistik 4.0“ steht für die vierte industrielle Revolution. Schließlich sind Spedition und Logistik eine der Schlüsselbranchen unseres digitalen Zeitalters. Die weitere Vernetzung und Technisierung der Lieferkette bietet für alle Marktteilnehmer große ökonomische und ökologische Chancen. Diesem Fortschritt kann sich kein Unternehmen verschließen. Um ihre Zukunftsfähigkeit und damit auch die des gesamten Logistikstandorts Deutschland zu erhalten, müssen die Akteure schnell auf die neuen digitalen Möglichkeiten reagieren, ohne dabei das Risikomanagement zu vernachlässigen.

Die deutsche Logistik im Zeichen des digitalen Wandels bildet deshalb den Themenschwerpunkt des DSLV-Unternehmertags 2016 in Berlin. Hochkarätige Redner werden die damit verbundenen Chancen und Risiken von verschiedenen Seiten beleuchten.

Ein spannendes und attraktives Rahmenprogramm wird den Unternehmertag des DSLV auch in diesem Jahr wieder begleiten. Abgerundet wird die Veranstaltung von zwei Abenden, die der Unterhaltung und dem Networking gewidmet sind.

Veranstaltungsort

Maritim Hotel Berlin

Stauffenbergstraße 26
10785 Berlin

Telefon +49 (0)30 2065-0

Telefax +49 (0)30 2065-1000

info.ber@maritim.de

www.maritim.de/de/hotels/deutschland/hotel-berlin/uebersicht

Weitere Infos in Kürze unter: www.dslv.org

Pressekonferenz

Die jährliche Pressekonferenz des DSLV informierte über die aktuelle Situation der Logistikbranche.



Begrüßungsabend

Beim festlichen Begrüßungsabend auf der MS RheinEnergie sorgte die Band „Soulgeflüster“ für ein musikalisches Highlight.



DSLVL-Unternehmertag 2015

17. bis 18. September in Düsseldorf

Parlamentarischer Staatssekretär Norbert Barthle würdigt DSLV

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Norbert Barthle, würdigte den DSLV in Düsseldorf als den „einzigen Spitzenverband im deutschen Verkehrswesen, der das gesamte Leistungsspektrum der Logistik abdeckt“. (von links: DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster, Parl. Staatssekretär Norbert Barthle, DSLV-Präsident Mathias Krage)



Podiumsdiskussion

Der „Logistikstandort Deutschland im Fokus Europas“ wurde auf dem Podium unter der Moderation von ZDF-Redakteur Dr. Wulf Schmiese intensiv diskutiert. Teilnehmer waren die Obfrau im Verkehrsausschuss von Bündnis 90/Die Grünen, Dr. Valerie Wilms (Mitte oben), Henkel-Logistikchef Oliver Wittig und DSLV-Vizepräsident Willem van der Schalk (Mitte unten) sowie der Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), Rainer Schäfer (links) sowie der ehemalige belgische Europaabgeordnete Mathieu Grosch (EVP) (rechts).





Mathias Krage
im Amt des
DSL-V-Präsidenten
bestätigt.



Verleihung der
Ehrenpräsidentschaft
des DSLV an
Dr. h.c. Michael Kubenz.

37



Mehr Optimismus wagen

Zukunftsforscher Mathias Horx stellte
dar, warum sich die Welt keinesfalls in eine
so negative Richtung entwickelt wie viele
es glauben und riet zu mehr Zuversicht.



Nachwuchspreis Spedition und Logistik

Die stolzen Sieger des Nachwuchs-
preises Spedition und Logistik 2015
(von links): Sascha Ruschil (Kühne +
Nagel/Haiger, 2. Platz). Lea Römer
(a. hartrodt/Hamburg, 3. Platz)
und Christopher Bartels (Lexzau,
Scharbau/Hamburg, 1. Platz).



„Mehr Mut zur sozialen Marktwirtschaft – mehr Mut zu Europa“

FDP-Chef Christian Lindner plädierte
zu mehr persönlichem und unternehme-
rischem Mut und geringerer staatlicher
Regulierungswut.



Abschlussabend

Zum Abschluss „Shanghai Nights“
in Roncalli's Apollo Varieté.

Gesamtvorstand

Das Präsidium des DSLV:
Dr. Johannes Offergeld,
Willem van der Schalk, Mathias Krage,
Günter Haberland (v.l.n.r.)



38

Mitglieder (Stand: 26.4.2016)

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

karlischinger logistikdienstleister 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

Ernst Frankenbach

Ernst Frankenbach Spedition GmbH
Am Weyer 5 | 55252 Mainz-Kastel

Michael Gröning

Michael Gröning Schwergutspedition GmbH
Bei der Lohmühle 23 | 23554 Lübeck

Daniel Hensel

Albert Hensel GmbH & Co. KG
Robert-Koch-Straße 9 | 55129 Mainz

Rolf Kroeger

Spedition Kroeger
Kirchenplatz 2 | 18119 Rostock-Warnemünde

Dr. h.c. Michael Kubenz

Kube & Kubenz Internationale Speditions-
und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG
Nagelsweg 39 | 20097 Hamburg

Hans-Wilhelm Löhr

LB GmbH
Am Gut Baarking 21 | 46395 Bocholt

Präsident

Mathias Krage

Krage Speditionsges. mbH
Münchner Straße 44
30855 Langenhagen

Vizepräsident

Willem van der Schalk

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

Dr. Johannes Offergeld

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

Günter Haberland

M. Zietschmann GmbH & Co. KG
Düsseldorfer Straße 31
41460 Neuss

39

Gerhard Möller

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

Siegfried Ruhmann

NORDEMA Logistik GmbH
Daudieker Weg 1 | 21640 Horneburg

Oliver Oestreich

Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG
Kap-Horn-Straße 18 | 28237 Bremen

Ramona Sabelus

RS Medi Trans GmbH & Co. KG
Heidestraße 43 | 15754 Senzig

Peter Plank

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

Johan Peter Schryver

HJ Schryver & Co. (GmbH & Co. KG)
Sachsenstraße 5-7 | 20097 Hamburg

Axel Plaß

Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG
Wendenstraße 296 | 20537 Hamburg

Wolfgang Stromps

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

Herbert Putzmann

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

Markus Walke

DSV Road GmbH
Nirostastraße 3 | 47807 Krefeld

Norbert Redemann

Norbert Redemann KG Spedition
Schmalkalder Straße 1 | 45665 Recklinghausen

Gudrun Winner-Athens

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

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 222946-6 · Fax 0711 222946-80
info@vsl-spediture.de
www.vsl-spediture.de

Bayern

Landesverband Bayerischer Spediteure e. V.

Geschäftsführerin: RA'in Edina Brenner

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

Berlin

Verband Verkehr und Logistik Berlin
und Brandenburg (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: Stefan Saß

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.netqw

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 81432-70 · 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, Prozesse, Standards, Elektro- nischer Geschäftsverkehr

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, Binnenschifffahrt und -hafenwirtschaft

Andreas Stommel
Rechtsanwalt
AStommel@dslv.spediteure.de



Betriebswirtschaft, Steuern und Marktbeobachtung, Luftfrachtspedition, Distribu- tionslogistik

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



Geschäftsführerin

Zoll-, Außenwirtschaftsrecht
und Umsatzsteuer, Interna-
tionale Handelspolitik

Jutta Knell
Rechtsanwältin

JKnell@dslv.spediteure.de



Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition

Kurt-Jürgen Schimmelpfeng
Rechtsanwalt

schimmelpfeng@kds-im-dslv.de



Gefahrgutlogistik, Umwelt

Tatjana Kronenbürger
M.A. Betriebswirtschaftslehre

TKronenbuerger@dslv.spediteure.de



Berufliche Bildung

Elke Schneider

ESchneider@dslv.spediteure.de

DSLVL 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:

DSLV 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

Fotos:

Fahrzeugwerk Bernard KRONE GmbH, Wolfgang Erdmann, Deutsche Bahn AG, Deutsche Lufthansa AG,
Fotolia.com (kalafoto, Photographee.eu, Manfred Steinbach, Gina Sanders, Sven Hoppe, martinlisner, sittinan, sculpies,
Iurii Sokolov, pressmaster, S. Engels, Calado, Monkey Business, Björn Wylezich, jro-grafik, hxdyl, soleg, Thorsten Schier,
Haider Y. Abdulla, mariakraynova, Vladimir Mucibabic, donvictori0, ARTENS, M. Schröder, Gabriele Rohde, powell83,
Ulrich Müller, Alistair Berg, schaltwerk, pit24, Coloures-pic, Pavel Ignatov, doomu, Africa Studio, V&P Photo Studio,
goodluz, everythingpossible)



Unsere Premiumpartner:

