



Jahresbericht 2010

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Der Verband

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) wurde 2003 in Bonn gegründet. Er ist ein junger Verband mit großer Tradition. Hervorgegangen aus dem Zusammenschluss des Bundesverbandes Spedition und Logistik (BSL) und der Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure (VKS) verkörpert er über 130 Jahre Spitzenvertretung des Speditions-gewerbes in Deutschland.

Mit 16 regionalen Mitgliedsverbänden repräsentiert er etwa 4 000 Unternehmen.

Diese erzeugen 90 Prozent des Branchenumsatzes von jährlich gut 76 Milliarden Euro. Mit seinem Hauptsitz in Bonn und seiner Repräsentanz in Berlin verfügt der DSLVL über den direkten Draht zur Politik sowie beste Kontakte zu den maßgeblichen nationalen und internationalen Wirtschaftsorganisationen. Als Berater und Sprachrohr des Speditions-gewerbes ist der DSLVL ein gefragter Gesprächspartner. In Berlin und Brüssel mischt er da mit, wo die Zeiger der Wirtschaft gestellt werden. Erfahren Sie mehr über den DSLVL auf: www.dslvl.org und www.spediteure.de



Jahresbericht 2010

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Inhaltsverzeichnis

Zur Situation ...	4
Landverkehr	8
Internationale Spedition	12
Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition	14
Luftfrachtsspedition	16
Binnenschiffahrt und Hafenwirtschaft	18
Gefahrgutlogistik	19
Grüne Logistik	21
Logistik und Informatik	23
Recht und Versicherung	25
Aus- und Weiterbildung	27
Sozialpolitik	29
Geschäftsstelle	31
Gesamtvorstand	32
Mitgliedsverbände	34
Impressum	36



Zur Situation...

Dem Einbruch folgt der Aufschwung

■ Nachdem die deutsche Wirtschaft 2009 so stark eingebrochen war wie noch nie in der Nachkriegsgeschichte, erfolgte 2010 ein idealtypischer Aufschwung. Angetrieben von umfangreichen Konjunkturprogrammen in den Jahren 2009 und 2010 und einer globalen Exportdynamik wurden die Einbrüche in Industrie, Handel und Dienstleistungsgewerbe fast komplett kompensiert. In einzelnen Branchen ist das Niveau von 2008 bereits überschritten. Setzt sich dies fort, kann in 2011 nicht nur die Rezession komplett überwunden werden, sondern die deutsche Wirtschaft kommt am Ende sogar stärker aus der Krise hervor.

Deutschland ist in vielen industriellen Kernen weltweit höchst wettbewerbsfähig. Die Qualität deutscher Produkte und Dienstleistungen wird in den internationalen Märkten besonders geschätzt. Mit einem Wirtschaftswachstum von 3,6 Prozent in 2010 ist unser Land in Europa die Konjunkturlokomotive. Insbesondere der Automobilbau, der Maschinenbau und die Chemie trieben frühzeitig den Export an. So negativ sich dessen Rückgang in der Krise noch auswirkte, so positiv belebte er den Welthandel vor allem in Asien, Süd- und Nordamerika.

Der Inlandskonsum erwies sich als eine starke Konjunkturstütze. Trotz Befürchtungen sackte das Konsumentenvertrauen während der Rezession nicht ab. Die erwarteten Entlassungswellen sind ausgeblieben. Aufgrund Kurzarbeit, Arbeitszeitkonten und verantwortungsvollen Handelns der Tarifvertragsparteien wurden die Beschäftigung gehalten und qualifizierte Mitarbeiter weiter ausgebildet. Inzwischen ist die Arbeitslosenrate auf das niedrigste Niveau seit 18 Jahren gesunken.

Erhebliche Risiken in der Eurozone

■ Allerdings drohen weiter erhebliche Risiken, insbesondere aus dem Währungsbereich. Die öffentliche Verschuldung in den meisten europäischen Staaten ist mehr als besorgniserregend und statistische Manipulationen einzelner Euroländer haben das Vertrauen in die gemeinsame Währung deutlich untergraben. Es ist nach wie vor kritisch, ob alle Euroländer ihre Schulden werden bedienen können. Für die Bundesrepublik Deutschland dürfte es unmöglich sein, für alle Europartner den Rettungsschirm aufzuspannen. Offensichtlich ist es einigen Euroländern gelungen, mit Scheinrechnungen und günstiger Finanzierung aus dem Euroverbund einen Konsum zu finanzieren, der nicht durch die Entwicklung der Realwirtschaft gedeckt war.

Trotz des europäischen Krisenmechanismus gibt es nach wie vor keine überzeugende Lösung, wie Staaten daran gehindert werden können, ständig über ihre Verhältnisse zu leben. Auch kann es nicht richtig sein, dass Mitgliedsländer Störungen der Kapitalmärkte fast ausschließlich dem Steuerzahler zurechnen, während die Gewinne bei den Anlegern verbleiben. Leider hat auch die Bundesregierung keinen automatischen Sanktionsmechanismus in der Europäischen Union durchsetzen können. Die neue verfassungsrechtliche Schuldenregelung stellt demgegenüber einen richtigen Beitrag zu einer künftigen Begrenzung der staatlichen Verschuldung dar. Hiervon geht ein permanenter Konsolidierungsdruck auf die öffentlichen Haushalte aus, der sich wiederum positiv auf die Bonität deutscher Staatsanleihen auswirkt. Dieses durch Euroanleihen zu kompensieren hieße, den Transfermechanismus weiter in Gang zu halten.



Wachstum bringt Engpässe

■ Infolge der guten Vorgaben aus Industrie und Export kam auch die Verkehrskonjunktur überproportional in Schwung. Inzwischen hat die Logistikkonjunktur wieder das Vorkrisenniveau erreicht, nach dem Motto: überproportional gefallen, überproportional gestiegen. Durch die Bank gab es erfreuliche Ergebnisse. So nahmen die Transportleistungen im Straßengüterverkehr um 5,5 Prozent zu und im Eisenbahnverkehr um 11,9 Prozent. Die Transportmenge im Seeverkehr stieg um 6,1 Prozent und in der Luftfracht um 22,7 Prozent. Erfreulich ist ebenso der Leistungszuwachs in der Binnenschifffahrt von 13,7 Prozent. Durch den krisenbedingten Kapazitätsabbau ist die Logistikbranche bereits wieder auf Kante genäht. Laderaum wird knapp und teuer. Nicht gekannte Wartezeiten haben sich im Luftfracht- und Seefrachtverkehr, insbesondere aus bzw. nach Asien, ergeben. Die Preise der Bezugsgüterleistungen im Speditionsverkehr erhöhten sich deutlich, wobei die Verkaufspreise nicht immer mitgezogen sind.

Es ist deutlich schwieriger geworden, zusätzliche qualifizierte Mitarbeiter einzustellen. Dieses Problem wird sich in den kommenden Jahren demografiebedingt noch deutlich verschärfen. Allein die positiven Konjunkturaussichten werden auch zu Personalkostenerhöhungen führen. Letztendlich lebt die Spedition von der Qualität ihrer Mitarbeiter. Nur die bringt sie im weltweiten Wettbewerb an die erste Stelle. Aus- und Weiterbildung müssen darum strategische Priorität erlangen. Der DSLV ist sehr stolz darauf, zum zweiten Mal in Folge und zum vierten Mal insgesamt im Wettbewerb des Weltspeditionsverbandes FIATA den besten Nachwuchsspediteur gestellt zu haben.

Dies zeigt: Wir sind auf dem richtigen Weg.

Deutsche Logistik weltweit führend

■ Obwohl die deutsche Wirtschaft vergleichsweise gut durch die Krise gekommen ist und dies international hohe Anerkennung findet, ist das nationale Bild von politischer Zerrissenheit geprägt. Es wird geschimpft, geklagt, kritisiert wo immer es geht. Jede Nachricht wird gerne gebracht, wenn sie nur möglichst schlecht ist. Im Ausland schaut man mit verständnislosen Augen auf die befindlichen Deutschen. Es fehlt an konsequenter politischer Führung. Das Bild der inneren Zerrissenheit der Bundesregierung muss schnellstmöglich behoben werden.

In der Verkehrspolitik kann der schwarz-gelben Koalition durchaus ein gutes Zeugnis ausgesprochen werden. In der Koalitionsvereinbarung sind die richtigen Zielsetzungen formuliert. Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik wurde konsequent auf einen umsetzbaren Handlungsrahmen getrimmt, der die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern versucht, Effizienzpotenziale bei allen Verkehrssystemen zu heben. Die Spedition ist davon überzeugt, dass nur die Bündelung aller Potenziale bei einer zu erwartenden Güterverkehrsnachfrage von plus 70 Prozent in den kommenden 15 Jahren den richtigen Weg weist, die Kundenbedürfnisse angemessen zu befriedigen.

Deutschland ist die führende Logistiknation weltweit. Das hat eine Untersuchung der Weltbank im Jahr 2010 bestätigt. Unser Land hat weltweit führende Logistikunternehmen und ist bei Weitem der bedeutendste Logistikumschlagplatz in Europa. Dieses Wirtschafts-, Wachstums- und Beschäftigungspotenzial gilt es mit innovativen Ansätzen weiter auszubauen. Dazu beschreibt der Aktionsplan viele gute Initiativen, beginnend mit dem Infrastrukturausbau, dem optimierten Baustellenmanagement oder den intelligenten Verkehrsleitsystemen.





06



Aktionsplan zügig umsetzen

■ Zu den effizienten Verkehrsstrukturen, die nötig sind, um im internationalen Wettbewerb die Nase vorne zu behalten, gehören auch innovative Verkehrstechnologien. Lang-Lkw mit 25,25 Metern Länge und einem Gesamtgewicht zwischen 44 und 48 Tonnen können mit deutlich geringerem Ressourcenverbrauch bis zu 50 Prozent mehr Volumen befördern. Damit wird die Infrastruktur nicht zusätzlich belastet, sondern entlastet.

Es ist bedauerlich, dass eine Reihe von Bundesländern mehr Effizienz im Straßengüterverkehr grundsätzlich ablehnt mit dem vermeintlichen Argument, hierdurch mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Damit stellen sie dem Schienengüterverkehr gegenüber seinen Kunden eigentlich nur ein Armutszeugnis aus. Es ist im Übrigen auch keine Antwort auf die Bedürfnisse einer immer stärker auslandsorientierten deutschen Wirtschaft, denn leistungsfähige Strukturen des Schienengüterverkehrs gibt es heute nur in den wenigsten europäischen Ländern.

Harmonisierung effizienter gestalten

■ Ein Mautmoratorium für diese Legislaturperiode hatte die Bundesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt und durch die Änderung der Mauthöheverordnung im Dezember 2010 umgesetzt. Hierdurch sollen zusätzliche Belastungen für die Betriebe vermieden werden. Konträr zu diesem Ziel plant die Bundesregierung die Ausweitung der Maut auf vierspurige Bundesstraßen und damit einen zusätzlichen Kostenschub für die Unternehmen. Dies vor dem Hintergrund der nach wie vor sehr schlechten Ertragslage vieler Betriebe. Im Übrigen sind erhebliche Zweifel angebracht, ob Aufwendungen und Einnahmen aus dieser Maßnahme in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.

Ein Trauerspiel ist nach wie vor die Umsetzung der Harmonisierungsprogramme. Die Abwicklung der Förderprogramme „De-Minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“ läuft nach wie vor viel zu bürokratisch und eher schleppend. Die Gelder kommen bei den Unternehmen teilweise nicht an. Für die Förderperiode 2011 hat der DSLV gemeinsam mit dem Verkehrsministerium und dem Bundesamt für Güterverkehr schlankere Verfahrensabläufe vereinbart. Insbesondere die Pauschalierung der Beträge zur Förderung der Berufskraftfahrerausbildung sollte einen Schub zu mehr Ausbildungsplätzen auslösen. Es muss endlich gelingen, die bereitgestellten Fördergelder periodenkongruent auszusahlen. Nicht zuletzt, um die Begehrlichkeiten der Haushaltspolitiker in Grenzen zu halten.

Verkehr finanziert Verkehr

■ Apropos Haushalt: Ein Meilenstein ist der Bundesregierung mit der erstmaligen Einrichtung eines eigenständigen Finanzierungskreislaufs Straße gelungen. Ab dem Haushaltsjahr 2011 werden die Mauteinnahmen zwar wie bisher vollständig an die bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) durchgeleitet. Allerdings sind die Mittel von nun an zweckgebunden für die Straßeninfrastruktur zu verwenden. Damit ist ein großer Schritt auf dem Weg „Verkehr finanziert Verkehr“ gegangen worden. Wenn jetzt der VIFG noch die Kreditfähigkeit ermöglicht wird, könnte vielleicht eines Tages die Straßeninfrastruktur endlich bedarfsorientiert ausgebaut werden.



Logistiker vermarkten Standort Deutschland

■ Nach der in 2010 veröffentlichten Studie der Weltbank sind die deutschen Logistikunternehmen schon heute Weltmeister. Doch auf diesen Lorbeeren wollen sie sich keinesfalls ausruhen. Wer an der Weltspitze stehen will, muss für seinen Standort werben. In enger Kooperation mit dem Bundesverkehrsministerium hat der DSLV darum die Gründung eines eigenen Vereins initiiert mit dem Ziel, von Seiten der Logistikwirtschaft die internationalen Werbeaktivitäten des Ministeriums auf Messen, Kongressen und weiteren Veranstaltungen zur Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland finanziell zu unterstützen.

Am Dienstag, dem 23. November 2010, war es soweit. Acht Verbände und Firmen haben unter Federführung des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLV) in Frankfurt am Main den Förderverein zur Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland aus der Taufe gehoben. Der Sitz des Vereins ist Berlin. Die Geschäftsführung wird über den DSLV geleistet. Ansprechpartnerin ist Frau Daniela Henze.

Die Beteiligten sehen in der Gründung des Fördervereins die passende Ergänzung zu der Vermarktungsinitiative der Bundesregierung. Mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ist man sich einig, dass die Logistikwirtschaft in Deutschland hervorragend aufgestellt ist. Diesen Wettbewerbsvorteil will der Verein nutzen, um ausländische Auftraggeber als Kunden zu gewinnen und den Standort weiter auszubauen.

07

Externe Kosten sind keine Cashcow

■ Aus Brüssel drohen neue Belastungen für die Logistikwirtschaft. Der Rat der Europäischen Union einigte sich auf ein Konzept zur Anlastung externer Kosten, allerdings nur im Straßengüterverkehr. Der Ansatz, einen Gesamtrahmen für alle Verkehrsträger zu schaffen, wurde damit fallen gelassen. Primär will man dort kassieren, wo die notwendige Zahlungsbereitschaft angenommen wird. Das ist politischer Opportunismus pur. Für auftretende Staus wird künftig der Straßengüterverkehr alleine haftbar gemacht, obwohl diese zu Zeiten des Berufs- und Urlaubsverkehrs stattfinden. Eine Zweckbindung der Einnahmen für die Verbesserung der Straßenverkehrsverhältnisse wurde abgelehnt, da dies in die Souveränität der nationalen Haushaltsentscheidungen eingreifen würde. Ein Weg zur Gestaltung der Zukunftsaufgaben des Verkehrs erwächst daraus nicht.

Sicherheit braucht Vernunft

■ Angesichts der Paketbombenfunde geriet die Sicherheit im Luftfrachtverkehr erneut in die politische Diskussion. Der bislang gegebene risikoorientierte Ansatz kam auf den Prüfstand. Nach Ansicht des DSLV haben sich die bisherigen Regelungen von Sicherheitskontrollen im Güterverkehr durchaus bewährt. Auch künftig müssen die jeweiligen Sicherheitsrisiken realistisch eingeschätzt und darauf aufbauend die Kontrollen durchgeführt werden.

Hierbei macht es durchaus Sinn, nach einzelnen Verkehrssystemen zu unterscheiden.

Die Vernetzung von Informationen, Kontrollen und Ermittlungen der Sicherheitsbehörden hat sich bewährt und sollte nicht in Frage gestellt werden. Die Spedition steht jedem Dialog und jeder notwendigen Verbesserung konstruktiv gegenüber. Zunächst sollte die EU die bisherigen Vorschriften zügig und gleichmäßig umsetzen. Weiterhin ist eine realistische Einschätzung von Sicherheitsrisiken in Drittstaaten erforderlich, um hierauf auch durch Kontrollen angemessen zu reagieren. Die EU und Staaten auf vergleichbarem Sicherheitsniveau sollten die Verfahren gegenseitig anerkennen, um unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden.

DSLV meldet Vollzug

■ Der DSLV startete rechtlich und faktisch fusioniert in das Jahr 2010. Die beiden Geschäftsstellen am Hauptsitz des Verbandes wurden zusammengefasst, die Repräsentanz in Berlin ist erweitert worden. Alle Mitarbeiter der Altorganisationen BSL und VKS wurden in den DSLV integriert. Gewerbewirtschaftliche Aktivitäten der Altorganisationen wurden vollständig in die neue DSLV GmbH übertragen. Die endgültige Fusion wurde damit zügig und zielführend umgesetzt. Der Blick richtet sich jetzt nach vorne. Es gilt, die Interessen der Mitgliedsunternehmen in enger Geschlossenheit mit den Landesorganisationen effizient zu vertreten.



Landverkehr



Unerwartetes Wachstum nach der Krise

■ Die deutsche Wirtschaft ist 2010 im ersten Jahr nach der Krise mit 3,6 Prozent so stark gewachsen wie seit der Wiedervereinigung nicht mehr. Im Fahrwasser dieser allgemein guten Wirtschaftslage konnte der Verkehrsträger Straße eine Steigerung der Verkehrsleistung um 5,5 Prozent auf 437 Milliarden Tonnenkilometer verzeichnen. Als zweitstärkster Landverkehrsträger freute sich die Schiene nach einem katastrophalen Einbruch in der Vorperiode nun über den stolzen Zuwachs von fast 12 Prozent bei einer Gesamtleistung von 107,2 Milliarden Tonnenkilometern. Dies auch zur besonderen Freude der Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs, die ihre Geschäftsergebnisse europaweit aufpolieren konnten.

Erträge laufen Mengen hinterher

■ Trotz der unerwartet guten Auftrags- und Mengenentwicklung im vergangenen Jahr darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die erzielten Preise mit der Entwicklung der Mengen nicht Schritt halten konnten. Hervorgehoben durch die krisenbedingten Kapazitätsengpässe mussten viele Speditionen höhere Preise an die eingesetzten Frachtführer zahlen. Aufgrund der Bindung an längerfristige Verträge konnten sie ihre eigene Situation vor allem im Bereich der Kontraktlogistik jedoch kaum verbessern. Dies wiegt umso schwerer, als viele Unternehmen aufgrund der Krise zu erheblichen Preisnachlässen gezwungen waren. Die Speditionen befinden sich somit in einer Situation, die ihre Verladerkunden im Jahre 2011 werden berücksichtigen müssen.



Lkw-Maut auf Bundesstraßen

■ Pünktlich zum Ende des Jahres 2010 hat sich das Bundeskabinett darauf verständigt, die Lkw-Maut ab 2011 zusätzlich auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen auszuweiten und damit das schon vorhandene mautpflichtige Streckennetz weiter auszubauen.

Zukünftig sollen auch die Bundesstraßen mautpflichtig werden, die entweder unmittelbar oder über eine andere vier- und mehrspurige Bundesstraße nur mittelbar mit den Bundesautobahnen verbunden sind. Inwiefern die Aufwendungen und Einnahmen der geplanten Mautausweitung in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen, bleibt vorerst fraglich, da ein Großteil der erhofften Mehreinnahmen wieder in den Betrieb des Mauterhebungssystems fließt.

Keine Mauterhöhung ab 2011

■ Die Bundesregierung nimmt durch die am 13. Dezember 2010 im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Zweite Verordnung zur Änderung der Mauthöherverordnung die zum 1. Januar 2011 geplante Erhöhung der Mautsätze für Euro-3-Fahrzeuge wieder zurück. Die noch von der alten Bundesregierung beschlossene Mauthöherverordnung sah vor, dass die Mautsätze in dieser Klasse ab dem 1. Januar 2011 automatisch um zwei Cent steigen sollten. Der aktuelle Koalitionsvertrag schließt eine Erhöhung der Lkw-Maut für diese Legislaturperiode jedoch aus und folgt damit dem Wahlversprechen der Bundesregierung. Allerdings zeigt sich die Kehrseite der Medaille bei den übrigen Mautkategorien.



Unendliche Geschichte Harmonisierung

■ Die Förderprogramme „De-Minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“ wurden in 2010 zur unendlichen Geschichte der besonderen Art. Eine gigantische Bugwelle von aus dem Jahr 2009 stammenden und in 2010 abzuarbeitenden Fördermittelverfahren behinderte die versprochene zügige Bearbeitung der neuen Anträge aus dem laufenden Jahr 2010. Die von den Unternehmen dringend benötigte Liquidität ließ aufgrund viel zu komplizierter Prozessabläufe auf sich warten. Die Kapazitäten des BAG wurden zeitweilig auf fast 200 Mitarbeiter erhöht. Dennoch dauerte es oft weit ins zweite Halbjahr hinein, bis die Antragsteller ihre Zuwendungsbescheide für den laufenden Bewilligungszeitraum und damit Planungssicherheit erhielten.

Den Unternehmen blieben in 2010 nicht einmal fünf Monate, um die beantragten Weiterbildungsmaßnahmen umzusetzen. Das vor dem Hintergrund einer wieder anziehenden Konjunktur. Aufgrund dieser Verkürzung des effektiv zur Verfügung stehenden Bewilligungszeitraumes gelang es, wie im Vorjahr auch, nicht annähernd die für 2010 bereitgestellten Fördergelder periodenkonform auszuzahlen. Im Unterschied zu 2009 hatten die Unternehmen mit ihren Anträgen das zur Verfügung stehende Fördermittelvolumen jedoch vollständig ausgeschöpft. Dies belegt, dass die Fördergelder von den Unternehmen des Güterkraftverkehrs und der Spedition dringend benötigt und auch in Anspruch genommen werden.

Gemeinsam mit dem DSLV und anderen Verbänden wurden für das Förderjahr 2011 grundlegende Verbesserungen erarbeitet, die die Prozesse vereinfachen und beschleunigen werden. Insbesondere von der Pauschalierung der Beträge bei der Aus- und Weiterbildung sowie vom elektronischen Antragsverfahren erhoffen sich hier alle Beteiligten eine erhebliche effizienzsteigernde Wirkung.

Ohne Weiterbildung droht Fahrermangel

■ Von besonderer Bedeutung bleibt die Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Berufskraftfahrerqualifikation. Trotz der Möglichkeit, Gelder aus dem Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ in Anspruch nehmen zu können, verhielten sich viele Unternehmen vor dem Hintergrund des Krisenjahres 2009 und den beschriebenen Verfahrensproblemen abwartend. Die Zahl der Schulungssamstage bis 2014 ist begrenzt. Durch Zunahme der Nachfrage werden die Preise der Schulungsanbieter – wie bereits in 2010 geschehen – steigen. Die nicht rechtzeitige Umsetzung der Berufskraftfahrerweiterbildung könnte für die betroffenen Unternehmen einen Fahrermangel zur Folge haben.

Für alle, die sich der Aufgabe bereits gestellt haben, sind die Anerkennungsverfahren ein Negativbeispiel für die bürokratische Vielfalt im Föderalismus. Aus gutem Grunde will der Gesetzgeber hier Abhilfe schaffen. Im Übrigen eröffnen sich Chancen für die Optimierung der eigenen Leistung, etwa im Bereich des wirtschaftlichen Fahrens und der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Schließlich kann auch für das verbesserungsbedürftige Image der Branche viel getan werden. Vorausgesetzt, es wird nicht zugunsten von Billiganbietern an der Qualität der Ausbilder gespart.

Feldversuch Lang-Lkw

■ Trotz des ablehnenden Votums der Verkehrsministerkonferenz hält Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer nach wie vor an dem für 2011 geplanten Feldversuch mit Lang-Lkw fest. Der DSLV begrüßt es sehr, dass der Minister trotz des Widerstands der Länder standhaft bleibt. Der Versuch wird im Einvernehmen mit denjenigen Ländern durchgeführt, die sich positiv für einen solchen Test ausgesprochen haben. Die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen des Feldversuches legen Bund-Länder-



Arbeitsgruppen für die Bereiche Fahrer, Fahrzeuge, Strecken und wissenschaftliche Begleitung fest. Mit ersten Ergebnissen ist Anfang 2011 zu rechnen.

Zur weiteren Unterstützung des Feldversuchs wurde die Initiative für Innovative Nutzfahrzeuge (IIN) gegründet, deren Gründungsmitglied der DSLV ist. Die IIN besteht aus 18 namhaften Wirtschaftsverbänden und Logistikunternehmen. Sie setzt sich dafür ein, mittels Einsatz längerer Fahrzeugkombinationen die Effizienz im Güterverkehr zu erhöhen und den Kraftstoffverbrauch sowie die CO₂-Emissionen deutlich zu senken.

Anlastung externer Kosten – ein erster Kompromiss?

■ Durch den Mitte Oktober 2010 von den EU-Verkehrministern verabschiedeten Kompromiss zur Einführung einer neuen EU-Wegekostenrichtlinie hat sich Brüssel in der Frage der Anlastung externer Kosten im Straßengüterverkehr nun erstmalig positioniert. Danach dürfen als externe Kosten nur Umwelt- und Lärmkosten berücksichtigt werden. Auf Druck Deutschlands wurde die Einbeziehung der Staukosten ausgeklammert. Dennoch sind aus Sicht des DSLV insbesondere die fehlende Zweckbindung der zusätzlichen Mauteinnahmen sowie die Option der Mitgliedstaaten zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht stark kritikwürdig.

Die EU-Mitgliedstaaten sollen außerdem die Möglichkeit erhalten, je nach Tageszeit und Verkehrsaufkommen die Durchschnittsmaut um bis zu 175 Prozent für die Dauer von fünf Stunden überschreiten zu dürfen. Damit wären enorme Kostensteigerungen für das Verkehrsgewerbe und die gesamte Wirtschaft verbunden. Dem Kompromiss fehlt außerdem ein Gesamtkonzept, welches alle Verkehrsträger zeitgleich in die Anlastung externer Kosten einbezieht und nach gleichen Kriterien behandelt. Da nur diejenigen

Staaten, die über ein entfernungsabhängiges elektronisches Mautsystem verfügen, dieser Richtlinie überhaupt unterliegen, wird es auch in Zukunft einen Flickenteppich unterschiedlicher Gebührenmodelle mit unterschiedlichen Mautsätzen in Europa geben.

Im nächsten Schritt muss der Richtlinienvorschlag nun das EU-Parlament passieren. Dort stehen vor allem die Zweckbindung der Mauteinnahmen, die Einbeziehung der Staukosten und die Höhe der Mautspreizung zur Diskussion. Mit einer Umsetzung der Richtlinie dürfte nicht vor 2012/2013 zu rechnen sein. Auch wenn die Abgaben im Straßengüterverkehr nach Aussage von Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer kurz- und mittelfristig nicht steigen sollen, wird der DSLV die weitere Entwicklung aufmerksam begleiten.

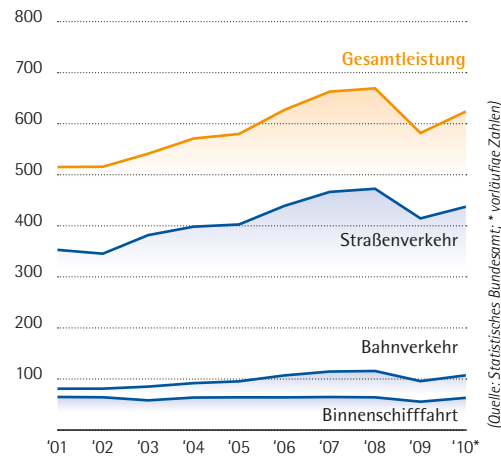
Nationale Umsetzung des Road Package

■ Die Anpassung des Markt- und Berufszugangs im Güterkraftverkehr auf Basis des im November 2009 verabschiedeten sogenannten „EU-Road Package“ erfordert in Deutschland eine vollständige Überarbeitung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) und der Berufszugangsverordnung. Der DSLV hat sich insbesondere für die Beibehaltung der Anhörpflicht der beteiligten Verbände des Verkehrsgewerbes in der Frage der persönlichen Zuverlässigkeit sowie für die Anerkennung einer zehnjährigen leitenden Tätigkeit als Nachweis der fachlichen Eignung ausgesprochen. Bei der Einrichtung und dem Aufbau einer neu zu schaffenden Unternehmensdatei sollte ein unkompliziertes Abfragerecht aus dem allgemein zugänglichen öffentlichen Teil des elektronischen Registers im Internet für jedermann installiert werden.

Seit Inkrafttreten der EU-weiten Kabotageregelung im Mai 2010, die drei Fahrten innerhalb von sieben Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung erlaubt,



Beförderungsleistungen in Deutschland in Milliarden tkm



hat die EU-Kommission bereits erste Auslegungsfragen zur Kabotage geklärt. Die Freigabe der Kabotage für Unternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei, Tschechien und Ungarn zum 1. Mai 2009 hat nicht zuletzt aufgrund des im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise bedingten Rückgangs der Verkehrsnachfrage zu keinen größeren Auswirkungen auf dem deutschen Markt geführt, wohl aber auf den internationalen Relationen.

Osteuropa – die Zeichen stehen auf Wachstum

■ Der deutsche Exportmotor erhöht die Drehzahl: Im ersten Halbjahr 2010 lieferten deutsche Firmen 17 Prozent mehr Waren ins Ausland als im Vergleichszeitraum des Vorjahres und bezogen 15 Prozent mehr Waren aus dem Ausland. Die Aussichten für das Gesamtjahr stimmen absolut optimistisch. Der deutsche Außenhandel mit den Ländern Mittel- und Osteuropas, die besonders stark unter der Wirtschaftskrise mit vereinzelt zweistelligen Rückgängen des Bruttoinlandsproduktes gelitten haben, ist im ersten Halbjahr 2010 mit einem Warenwert von 102 Milliarden Euro wieder kräftig gewachsen. Mit einem Anteil von 12,6 Prozent am gesamten deutschen Außenhandel lag diese Region deutlich vor China mit einem Anteil von sieben Prozent und den USA mit einem Anteil von sechs Prozent.

In den ersten sechs Monaten des Jahres lieferte Deutschland rund 15 Prozent mehr Waren nach Mittel- und Osteuropa. Das ist zurückzuführen auf den großen Nachholbedarf der Wirtschaft und die steigende Konsumnachfrage der Bevölkerung. Überdurchschnittlich stieg dabei der deutsche Export in die fünf wichtigsten Abnehmerländer: Polen (+ 17,1 Prozent), Russland (+ 18,3 Prozent), Tschechien (+ 17,2 Prozent), Ungarn (+ 16,2 Prozent) und die Slowakei (+ 29,1 Prozent). Insbesondere Russland hat sich

mit einem erwarteten Wirtschaftswachstum von 4,2 Prozent wieder zum wichtigsten Impulsgeber für die gesamte Region entwickelt. Stärker noch als der Export nach Osteuropa nahm der deutsche Import aus der Region mit rund 25 Prozent im ersten Halbjahr 2010 zu.

CEMT-Regime in Schieflage

■ Im Gegensatz zur beschriebenen positiven Wirtschaftsentwicklung Russlands scheint sich die russische Politik beim Straßengüterverkehr auf einem eher protektionistischen Pfad zu bewegen. Nach langwierigen Verhandlungen hatten sich die CEMT-Mitgliedstaaten Ende Oktober 2010 auf die Quoten der CEMT-Genehmigungen für das Jahr 2011 verständigt. Die Russische Föderation hat dieser Verteilung nicht zugestimmt und konnte durchsetzen, dass zunächst nur noch eine begrenzte Anzahl von CEMT-Genehmigungen (67 Basisgenehmigungen) auf ihrem Staatsgebiet gelten. In der Praxis bedeutet dies, dass den russischen Unternehmen je nach Emissionsklasse der eingesetzten Fahrzeuge etwa 400 bis 670 CEMT-Genehmigungen zur Verfügung stehen. Zum Vergleich: Heute sind es zwischen 1 800 und 3 000 Stück. Die Genehmigungen berechtigen grundsätzlich zur Beförderung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den EU-, den EWR- sowie einer Vielzahl ost- und südosteuropäischer Staaten.

Als Konsequenz hieraus musste Deutschland wie auch die übrigen CEMT-Staaten sein Kontingent für Russland-Verkehre ebenfalls auf 67 Basisgenehmigungen reduzieren. Aus deutscher Sicht sollte dieses für Russland gültige Kontingent jedoch ausreichen. Viel problematischer dürfte sich die Situation für russische Unternehmen darstellen, die entsprechend weniger Fahrten und damit Frachtraum außerhalb Russlands im Jahr 2011 anbieten können.





Internationale Spedition

EU verschärft Sanktionen gegen Iran

■ Seit Ende Oktober 2010 ist eine neue Iran-Embargoverordnung in Kraft, die Geschäfte mit dem Iran massiv erschwert. Die Maßnahmen betreffen neben den Bereichen Öl und Gas, Finanzen und Handel auch den Transportsektor. Reine Frachtflüge aus dem Iran in die EU sollen künftig verboten werden. Seetransporte mit der iranische Staatsreederei IRISL und deren Tochterunternehmen sind schon seit Juli 2010 nicht mehr zulässig. Die Reedereien stehen auf der „Schwarzen Liste“ der Iran-Embargoverordnung. Jede Fracht in und aus dem Iran ist dem Zoll vorab anzumelden.

Bedauerlicherweise enthält die Verordnung zahlreiche interpretationsbedürftige Formulierungen, die in der Praxis zu erheblichen Unsicherheiten und Schwierigkeiten bei der Anwendung führen. Vermutlich sollen Unternehmen damit bereits im Vorfeld abgeschreckt werden. Der DSLV empfiehlt allen Speditions- und Logistikunternehmen, die weiterhin im Irangeschäft tätig sind, sich eingehend mit der neuen Verordnung auseinanderzusetzen.

AEO findet große Akzeptanz

■ Im Zuge der Initiative zur Verbesserung der internationalen Lieferkettensicherheit hat die EU im Jahr 2008 den Status des zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO) eingeführt. Der Appell des DSLV an alle Spediteure, sich diese Bewilligung als Gütesiegel zu besorgen, um kein Geschäft zu verlieren, war sehr erfolgreich: Deutschland ist im AEO-Ranking Spitzenreiter!

Elektronische Vorabanmeldung läuft holprig an

■ Seit dem 1. Januar 2011 müssen alle Waren vor der Ein- oder Ausfuhr im Rahmen des Import Control Systems (ICS)/Export Control Systems (ECS) elektronisch vorab angemeldet werden. Dies zwingt die Unternehmen, dem Zoll sicherheitsrelevante Sendungsdaten elektronisch zu übermitteln, noch bevor ihre Güter die Grenzen der Gemeinschaft passieren. Ziel der EU ist es, dass die Risikoanalyse der Warenlieferungen noch vor der Grenze erfolgt und die internationale Lieferkette durchgängig vom Hersteller bis zum Endverbraucher als sicher gilt. Bei EU-Importen müssen Seecontainer 24 Stunden vor ihrer Verladung im Abgangshafen angemeldet werden. Im Luftverkehr (Langstrecke) gilt eine Anmeldefrist von vier Stunden vor Eintreffen in der EU. Bei Bahn und Binnenschiff beträgt die Frist zwei Stunden vor Erreichen der Eingangszollstelle und im Lkw-Verkehr eine Stunde vor Ankunft am Grenzübergang.

Verantwortlich für die Abgabe der Vorabanmeldungen ist der Carrier, also die Reederei, die Airline, der Frachtführer oder ein Dritter, beispielsweise ein Spediteur, der sie vertritt. Da einige Zollverwaltungen ihre IT-Systeme Ende Dezember immer noch nicht fertig eingerichtet hatten, sind Startschwierigkeiten vorprogrammiert. Darum haben einige Mitgliedstaaten signalisiert, in den ersten Monaten bei fehlenden oder fehlerhaften Anmeldungen ein Auge zuzudrücken.





EMCS seit 1. Januar am Start

■ EMCS (Excise Movement and Control System) ist das neue elektronische Beförderungs- und Kontrollsystem für verbrauchssteuerpflichtige Waren. Es ersetzt seit dem 1. Januar 2011 das bisherige ausschließlich papiermäßige Verfahren zur Beförderung verbrauchssteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung zwischen mehreren Mitgliedstaaten. EMCS soll die Verfahren vereinfachen und die bisherige Papierflut eindämmen.

ICC veröffentlicht Incoterms 2010

■ Die Incoterms 2000 sind grundlegend überarbeitet worden. So wurde die Zahl der Klauseln von 13 auf elf reduziert. Die neuen Klauseln DAT (Geliefert Terminal) und DAP (Geliefert benannter Ort) ersetzen die weggefallenen Klauseln DAF, DES, DEQ und DDU und können für alle Transportarten verwendet werden. Die Klausel DAT besagt, dass die Ware dem Käufer vom ankommenden Beförderungsmittel entladen zur Verfügung gestellt wird. Sie ersetzt die bisherige Klausel DEQ, wobei DAT im Gegensatz zu DEQ multimodal anwendbar ist. DAP (Geliefert benannter Ort) bedeutet, dass die Ware dem Käufer auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am benannten Bestimmungsort zur Verfügung steht. Bei beiden Klauseln trägt der Verkäufer alle Kosten und alle mit der Beförderung der Ware bis zum benannten Bestimmungsort verbundenen Gefahren.

Neu bei den Incoterms 2010 ist auch die Aufteilung in sieben multimodal anwendbare Klauseln sowie in vier, die nur für See- und Binnenschiffstransporte geeignet sind. Modernisiert wurde bei den Klauseln FOB, CFR und CIF der Gefahrenübergang. Bislang hatte der Verkäufer alle Gefahren des Verlustes oder der Beschädigung der Ware

zu tragen, bis die Schiffsreling passiert wurde. Jetzt erfolgt der Gefahrenübergang erst mit dem ordnungsgemäßen Absetzen an Bord des Schiffes. Zusätzlich tragen die Incoterms 2010 dem Antiterrorerschutz Rechnung. Die einzelnen Klauseln legen erstmals fest, welche Partei die Informationen und Kosten für die sicherheitsrelevanten Freigaben zu übernehmen hat.

Neues Mehrwertsteuer-Erstattungsverfahren floppt

■ Am 1. Januar 2010 fiel der Startschuss für das neue elektronische Vorsteuervergütungsverfahren in der EU. Inländische Unternehmer stellen ihre Anträge nicht mehr direkt beim Vergütungsmitgliedstaat, sondern über das elektronische Portal beim Bundeszentralamt für Steuern. Damit sollten Papierberge minimiert und Prozesse beschleunigt werden. Aufgrund massiver Probleme einzelner Mitgliedstaaten musste die Abgabefrist für Anträge aus dem Jahr 2009 von Ende September 2010 auf den 31. März 2011 verlängert werden.

Ursache dafür waren die fehlerhafte Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht sowie im Falle korrekter Rechtsumsetzung eine Fehlinterpretation durch die zuständigen Behörden. Hinzu kamen mangelhafte oder funktionsunfähige IT-Systeme. Technische Mängel bis hin zu kompletten Systemausfällen in zahlreichen Mitgliedstaaten führten zur Zurückweisung von unzähligen Vorsteuervergütungsanträgen. Die Antragsteller wurden in den seltensten Fällen hierüber informiert, sodass zum 30. September 2010 Unsummen an gezahlter Mehrwertsteuer verfallen wären. Nun bleibt den Mitgliedstaaten Zeit bis Ende März 2011, um ihre nationalen Verfahren rechtlich und IT-mäßig nachzubessern.

Güterumschlag in den Häfen der Hamburg-Antwerpen-Range 2010

Hafen	Gesamtumschlag		Massengut		Stückgut		Container	
	2010* in 1000 t	Vergleich 2009 in %	2010* in 1000 t	Vergleich 2009 in %	2010* in 1000 t	Vergleich 2009 in %	2010* in 1000 t	Vergleich 2009 in %
Hamburg	121 186	+9,8	40 257	+9,5	80 929	+9,9	78 356	+10,1
Bremische Häfen	68 690	+9,0	9 149	+16,4	59 541	+7,9	51 605	+6,0
Rotterdam	429 964	+11,1	293 947	+11,0	136 017	+11,3	112 293	+12,0
Antwerpen	178 168	+12,9	60 775	+6,8	117 393	+16,3	102 539	+17,5
Summe	798 008	+11,1	404 128	+10,3	393 880	+11,9	344 793	+12,2

14

Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition

Deutsche Seehäfen weit zurückgeworfen

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hatte mit nicht vorzusehender Heftigkeit den weltweiten Warenverkehr erfasst. Sowohl die deutschen Seehäfen, als auch die Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure hatten mit gravierenden Mengeneinbrüchen zu kämpfen. Schneller als von allen Experten erwartet, erholt sich die Weltwirtschaft. Die Umschlagsmengen in den deutschen Seehäfen wachsen inzwischen wieder stark an.

Mit der Krise ist das Seefrachtratenniveau extrem gesunken und danach genauso schnell wieder in die Höhe gestiegen. Insgesamt zeichnen sich die Ratenschwankungen durch eine nie da gewesene Volatilität aus. Die Seehafenpediteure können die Preissprünge nicht immer eins zu eins an den Markt weiterreichen, was sich negativ auf ihre Rendite ausgewirkt hat. Sie brauchen großes Geschick und viel Einfühlungsvermögen im Dialog mit den Kunden, um die volatilen Frachtraten betriebswirtschaftlich auskömmlich abbilden zu können.

Spediteurkommission ist kein Almosen

Es gibt für Schifffahrtslinien mehrere Möglichkeiten, um Ladung zu generieren. Die meisten erfordern erheblichen Aufwand und sind von den Schifffahrtslinien nicht zu leisten. Darum erhalten sie im Stückgut-Exportbereich über deutsche Seehäfen in 90 Prozent der Fälle ihre Ladung „ready for carriage“ von einem Spediteur. Angesichts dessen sollten sich die Schifffahrtslinien der Bedeutung ihres wichtigsten Vertriebszweiges bewusst sein.

Umso erstaunlicher ist es, dass einige Linien so tun, als sei die Spediteurkommission eine Art Almosen, die man den Spediteuren nach Gutsherrenart zugestehen oder auch wieder entziehen kann. Dabei ist es das Entgelt für die Dienstleistungen, die der Spediteur für die Schifffahrtslinie erbringt. Letztere ist weder qualitativ noch quantitativ in der Lage, diese Ladung zu akquirieren.

In vielen, teils sehr intensiven Gesprächen konnte das Komitee Deutscher Seehafenpediteure (KDS) die für Spediteure bedeutendsten Schifffahrtslinien davon überzeugen, dass eine Partnerschaft keine Einbahnstraße sein kann und daher die Spediteurkommission auch weiterhin in prozentualer Form zu vergüten ist. Die deutschen Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure berücksichtigen bei der Ladungsvergabe, welche Reedereien partnerschaftlich mit ihnen zusammenarbeiten.

Abfertigungsqualität der Reedereien

Für die deutschen Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure ist es unverzichtbar, dass sich die Schifffahrtslinien auf ihre Kernkompetenz, den Transport von Hafen A nach Hafen B, konzentrieren können. Den reinen Seetransport wickeln sie in der Regel, abgesehen von den Auswirkungen des Slow Steaming und dem Mangel an verfügbarem Container-Equipment, recht zufriedenstellend ab.

Leider kann man dies über die dokumentarische Abfertigungsqualität vieler Schifffahrtslinien nicht behaupten. Aktuell werden Konnossemente sehr häufig verzögert oder fehlerhaft erstellt und herausgegeben. Ein Grund für die oft mangelhafte Dokumentation ist die Auslagerung von IT-Systemen in überseeische Länder. Auch die administrative Infrastruktur der Reedereien wächst nicht parallel zum steigenden Ladungsaufkommen.



Container	
2010* TEU	Vergleich 2009 in %
7 895 736	+12,7
4 888 655	+7,1
11 145 804	+14,4
8 468 475	+15,9
32 398 670	+13,2

(Quelle: Hafen Hamburg Marketing;
* vorläufige Zahlen)



Schiffahrtlinien, die infolge der Wirtschaftskrise Personal abbauen mussten, haben nun mit erheblichen Engpässen und Qualitätsabweichungen in der Transportabwicklung zu kämpfen.

Die Beseitigung dieser Fehler kostet die deutschen Seehafen- und Seeschiffahrtsspediteure viel Zeit und Geld und führt zu Verzögerungen bei der Abfertigung. Nach Slow Steaming kommt es jetzt auch zur Slow Documentation. Das KDS hat dieses Thema gemeinsam mit dem Deutschen Seeeverladerkomitee (DSVK) bereits aufgegriffen und wird mit den betroffenen Schiffahrtlinien Gespräche über die Verbesserung der angebotenen Qualität führen.

Abfertigungsqualität der Behörden

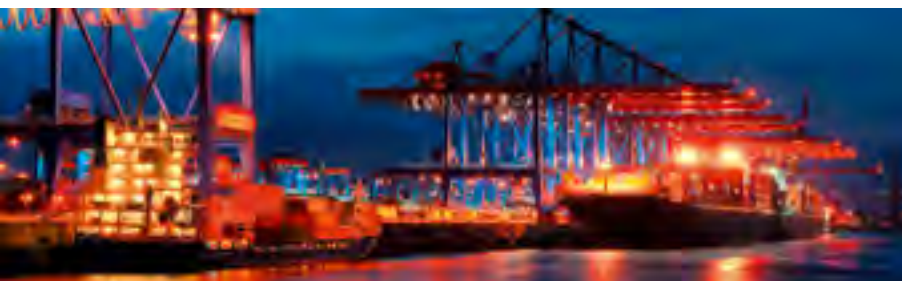
■ Nicht nur die Abfertigungsqualität der Schiffahrtlinien macht den Spediteuren Kopfzerbrechen, auch den am internationalen Warenaustausch beteiligten Behörden, wie dem Zoll oder den Veterinären und Pflanzenschützern, um nur einige zu nennen, gelingt es nicht immer, die erforderliche Flexibilität zu zeigen. Für die Wirtschaft ist es von eminenter Bedeutung, wie schnell, kostengünstig und zuverlässig die Warenströme einen Hafen passieren können. Daher sind Personaleinsparungen in diesen Bereichen falsch. Das KDS appelliert an die zuständigen Politiker, dafür zu sorgen, dass die beteiligten Behörden eine adäquate Ausstattung erhalten, die es ihnen ermöglicht, ihre gesetzlichen Aufgaben zeitnah, schnell und effizient zu erfüllen. Nebenbei erzielen diese Behörden mit ihrer Tätigkeit beträchtliche Steuer- und Gebühreneinnahmen, die weit über den Personalkosten liegen.

Fahrrinnenanpassung und Hinterlandverkehr

■ Eine vorausschauende Verkehrspolitik ist im elementaren nationalen Interesse. Dies ist der Rahmen, in dem deutsche Unternehmen im internationalen Wettbewerb bestehen können. Es herrscht Konsens darüber, dass eine gut ausgebaute und unterhaltene Infrastruktur sowohl Rückgrat als auch Voraussetzung für den Erfolg der deutschen Wirtschaft ist. In Zeiten der Globalisierung müssen alle Ressourcen mobilisiert werden, um nachhaltig die Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaftsstandorte, der Häfen und ihrer Beschäftigung zu sichern.

Die Anpassung der wasser- und landseitigen Zufahrten zu den Häfen an das prognostizierte Verkehrsaufkommen der kommenden Jahre ist dringend geboten. Dazu gehören der Ringschluss der A281, einschließlich der Weserquerung um Bremen, die sogenannte Hafenquerspanne in Hamburg, die wichtige Y-Trasse für den Bahnverkehr sowie die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser. Keines dieser Projekte ist bislang abgeschlossen. Teilweise sind die Planungen noch ganz am Anfang. Mit jeder weiteren Verzögerung verschlechtern sich die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Häfen gegenüber denen der Westhäfen. Deutschland ist darauf angewiesen, dass die Häfen in Hamburg und die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven leistungsstark bleiben.

Die Seehafenspediteure ihrerseits werden weiterhin mit großer Fachkompetenz, guten Marktkenntnissen und außerordentlicher Serviceorientierung den Kunden aus der Ex- und Importwirtschaft bei der Abwicklung der internationalen und interkontinentalen Warenströme über die Häfen unterstützen.





16

Luftfrachtspedition

Luftfracht wieder im Höhenflug

■ Der Luftfrachtmarkt erlebte 2010 den nach Angaben des Statistischen Bundesamtes höchsten bisher nachgewiesenen Zuwachs im Rahmen der Luftfahrtstatistik: Das Transportvolumen stieg um 22,7 Prozent auf knapp 4,1 Millionen Tonnen. 2009 war das Luftfrachtvolumen aufgrund der Wirtschaftskrise noch mit einem Rekord-Minus von 6,1 Prozent eingebrochen. Die Wachstumsimpulse 2010 gingen vor allem vom Interkontinentalverkehr aus. Während der Warenaustausch mit den europäischen Ländern um 12,6 Prozent zulegen, kam der Austausch mit Amerika auf ein Plus von 27,8 Prozent, der Austausch mit Asien stieg um 30,5 Prozent.

Sicherheitsauflagen für Transportkette steigen

■ Bereits 2006 haben die Luftfrachtspediteure – ohne hierzu gesetzlich verpflichtet zu sein – die Zulassung als sogenannter Reglementierter Beauftragter beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) beantragt. Dieser Status verpflichtet sie, die komplexen Luftfrachtprozesse von der Abholung beim Kunden bis zur Anlieferung bei der Airline unter Einhaltung der Sicherheitsauflagen zu steuern und durch geeignete technische und organisatorische Schutzmaßnahmen unbefugte Zugriffe auf die Fracht zu verhindern. Sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag für eine sichere Luftfracht-Transportkette.

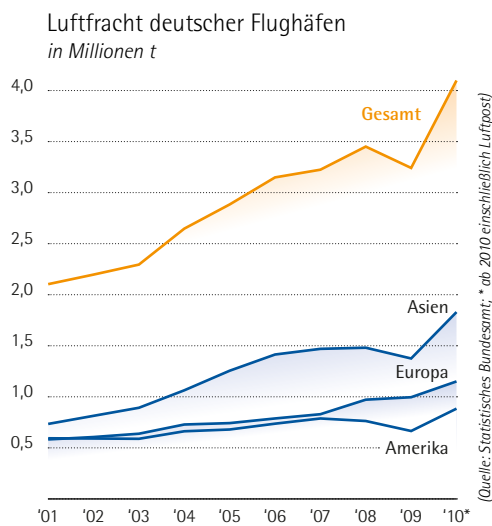
In der Zwischenzeit wurden die EU-Vorschriften zur Luftsicherheit weiter verschärft. Die neue Basisverordnung Nr. 300/2008 gilt zusammen mit der erst im März 2010 veröffentlichten Durchführungsverordnung Nr. 185/2010 seit dem 29. April 2010 unmittelbar in allen Mitgliedstaaten der EU.

Mehr Kontrolle für bekannte Versender

■ Eine wesentliche Neuerung ist die behördliche Zulassung der verladenden Industrie als „Bekanntes Versender“ während einer dreijährigen Übergangsfrist, die bereits angelaufen ist. Auch die Sicherheitsprozesse der Speditionsfirmenkunden sollen künftig von unabhängigen, behördlich anerkannten Prüfinstitutionen nach den EU-Vorgaben auditiert werden. Für diese sogenannte Beleihung Dritter muss aber noch die gesetzliche Grundlage im Luftsicherheitsgesetz geschaffen werden. Bis dahin will das LBA die Überprüfung der Versender mit eigenem (zusätzlichem) Personal vornehmen. Nicht nur Skeptiker fragen sich allerdings schon heute, inwieweit die Zulassung vieler tausender Luftfrachtversender bis März 2013 kapazitätsmäßig zu schaffen sein wird.

DSLVL kritisiert Wettbewerbsverzerrung

■ Der DSLVL begrüßt die bereits früher geforderte, behördliche Zulassung der bekannten Versender, da die bilaterale Anerkennung des Kunden durch den „reglementierten“ Spediteur dadurch entfällt. Allerdings hat die EU-Verordnung den Status der vor dem 29. April 2010 anerkannten Versender „eingefroren“, sodass die „regulated agents“ während der laufenden Übergangsphase „hilfsweise“ keine Neukunden mehr als bekannte Versender anerkennen können. Der DSLVL hat diese wettbewerbsverzerrende Wirkung bereits im Vorfeld der Brüsseler Entscheidungen mehrfach kritisiert und eine praxisverträgliche Regelung vorgeschlagen. Diese vom Bundesverkehrsministerium unterstützte Position fand allerdings keine Zustimmung seitens der EU-Kommission und der anderen Mitgliedstaaten.



Anteil bekannter Versender rückläufig

■ Infolgedessen ist die Zahl der bekannten Versender schon jetzt erkennbar rückläufig. Spätestens zum Ende der Übergangsperiode am 25. März 2013 dürfte sich ihr Anteil noch einmal signifikant verringern. Viele Versender werden in Abhängigkeit von ihrem Luftfrachtaufkommen abwägen, ob sie die zeit- und kostenintensive Behördenzulassung überhaupt anstreben oder alternativ für die technische Kontrolle „unsicherer“ Sendungen bezahlen sollen. Von den derzeit geschätzten mehr als 50 000 bekannten Versendern könnte daher am Ende nur noch eine vierstellige Zahl übrig bleiben. Alle Beteiligten sollten sich schon jetzt darauf einstellen, dass in naher Zukunft ein erheblich höherer Sendungsanteil als heute eine technische Kontrolle passieren muss. Diese absehbare Entwicklung erfordert zum einen eine deutlich verbesserte „Kontrollinfrastruktur“ und zum anderen die beschleunigte Zulassung weiterer Kontrolltechniken. Denn das Röntgen kann bereits heute für bestimmte Sendungsgrößen und -inhalte nicht angewendet werden.

Inkasso-Leistung muss vergütet werden

■ Die von der Spedition seit langem geforderte Vergütung für das Inkasso der obligatorischen Ratenzuschläge der Frachtfluggesellschaften für Treibstoff und Sicherheit ist noch immer offen. Im Gegensatz zur Luftfrachtrate bleiben die „Surcharges“ bei Provisionszahlungen unberücksichtigt. Die Weiterberechnung der Zuschläge „due carrier“ ist für die Spediteure jedoch mit einem erheblichen Arbeitsaufwand und hohen wirtschaftlichen Risiken verbunden. Dennoch verschließen sich die Airlines bislang allen Bestrebungen für einen fairen Kosten- und Risikoausgleich. Die Spediteure sollten ihre Vertragspartner



immer wieder an die längst fällige Vergütungsregelung erinnern, zumal der europäische Agenturvertrag eine bilaterale Vereinbarung dazu ausdrücklich vorsieht.

Qualifizierung im Blick behalten

■ Auch Luftfracht-Logistiker müssen immer auf dem neuesten Stand sein und über aktuelles Fachwissen verfügen. Die Anforderung der Kunden an Qualität und Service steigt, je austauschbarer die reine Beförderungsleistung ist.

Der DSLV unterstützt die Branche mit einem vielfältigen Aus- und Weiterbildungsangebot. Neben den Grundlehrgängen zur Frachtabwicklung und zum sicheren Aufbau von Ladeeinheiten gehören vor allem Lehrgänge im Bereich der Gefahrgutbeförderung (DGR) zum ständigen Angebot des Verbandes. Wieder im Programm 2011 sind Sicherheitsschulungen für Reglementierte Beauftragte.

Die inhaltliche Konzeption der Lehrgänge wird regelmäßig überprüft und der fachlichen Entwicklung angepasst. Eine Vorausschau seines aktuellen Bildungsangebots veröffentlicht der DSLV alljährlich im Herbst unter anderem auf seiner Homepage unter: www.spediteure.de. Seminare sind bei Bedarf auch als Inhouseschulungen verfügbar.



Transportaufkommen der Binnenschifffahrt nach Güterarten in Millionen t

Güterart	2010* (Jan.–Okt.)	2009 (Jan.–Okt.)	Veränderung (in Prozent)
Chemische Produkte	17,7	14,8	+19,6
Halb- und Fertigerzeugnisse	16,2	13,8	+16,9
Steine und Erden	36,3	36,3	-0,1
Nahrungs- und Futtermittel	11,5	11,3	+1,2
Feste mineral. Brennstoffe	29,0	22,8	+27,2
Erze und Metallabfälle	29,4	20,2	+45,5
Eisen und NE-Metalle	8,4	7,4	+13,7
Düngemittel	4,4	3,5	+28,6
Landwirts. Produkte	9,9	9,4	+5,3
Gesamtaufkommen	191,5	168,2	+13,9
Container in Mio TEU	1849	1540	+20,0

(Quelle: Statistisches Bundesamt; * vorläufige Zahlen)

Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft

DSLV unterstützt Nationales Hafenkonzept

Der DSLV ist sowohl im Beirat als auch im Lenkungsausschuss für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes vertreten, wo er das Ziel, den Hafenstandort Deutschland zu stärken, aktiv unterstützt. Nach aktuellen Prognosen des Bundes wird der Güterverkehr bundesweit in den kommenden 15 Jahren um über 70 Prozent wachsen. Die Politik hat mittlerweile erkannt, dass dieser Anstieg besser bewältigt werden kann, wenn deutlich mehr Güter mit dem Binnenschiff transportiert werden. Die Binnenschifffahrt verfügt als Transportmittel noch über großes, ungenutztes Potenzial und wird als energieeffiziente und umweltfreundliche Transportalternative allgemein anerkannt.

Damit auch die Spedition dieses Potenzial stärker nutzen kann, muss die Infrastruktur der Binnenhäfen und Wasserstraßen stark verbessert werden. Eine integrierte und nachhaltige Hafen- und Verkehrspolitik ist zwingend erforderlich. Nur so lassen sich die schon heute absehbaren Kapazitätsengpässe in den Häfen und ihren wasser- und landseitigen Zufahrten vermeiden. In Anbetracht knapper werdender Haushaltsmittel kommt es darauf an, die Schwerpunkte für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes im Rahmen einer Prioritätenliste richtig zu setzen. Die fünf Kernziele des Hafenkonzeptes sind: Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, Sicherung und Stärkung von Ausbildung und Beschäftigung, Förderung von Umwelt- und Klimaschutz sowie Optimierung der Sicherheit der Lieferketten.

KLIWAS sichert zuverlässige Binnenschifffahrt

Das Klima ändert sich weltweit, und damit ändern sich auch die Lebensbedingungen der Menschen. Ob und wie die Wasserstraßen vom Klimawandel betroffen sein werden, ist zu prüfen. Daher hat das BMVBS zur Analyse der gegenwärtigen und zukünftigen Situation der schiffbaren Gewässer das Forschungsprogramm KLIWAS ins Leben gerufen. Darin erforschen Wissenschaftler die Grundlagen für etwaige Anpassungsmaßnahmen. Erste Ergebnisse zeigen zunächst, dass bis Mitte des Jahrhunderts keine gravierenden Auswirkungen für den Rhein zu befürchten sind. Dennoch müssen bereits heute die Weichen für Gegenmaßnahmen gestellt werden. Grundvoraussetzung für die Einbindung des Verkehrsträgers Wasserstraße in intermodale Transportketten ist seine Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit. Für die verladende Wirtschaft ist es äußerst wichtig, dass bei Hoch- und Niedrigwasser oder beim Versagen technischer Einrichtungen Ersatzsysteme zur Verfügung stehen. Die Politik ist nun gefordert, hierfür die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen.

Binnenschifffahrt holt auf

Im ersten Halbjahr 2010 hat die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 um knapp 12 Prozent zugenommen. Noch besser entwickelte sich der Containerverkehr mit einem Plus von 21,4 Prozent. Insgesamt wurden in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 111,3 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Das Niveau des Jahres 2008 mit 125,1 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr wurde zwar noch nicht wieder erreicht. Doch die Aufholjagd hat begonnen.



Gefahrgutlogistik

Neue Vorschriften für alle Verkehrsträger

■ Die international verabschiedeten Änderungen der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und Binnenschiffen sind zum 1. Januar 2011 in Kraft getreten. Die in den ADR-, RID- und ADN-Novellen verankerten Übergangsfristen verschaffen den Unternehmen für die Umsetzung bis zum 30. Juni 2011 noch etwas Luft. Damit die Umstellung von altem auf neues Recht für sämtliche Verkehrsträger zum selben Zeitpunkt erfolgen kann, darf der IMDG-Code, der für den Seeschiffsverkehr erst ab 1. Januar 2012 gilt, bereits 2011 angewendet werden.

Keine Schonzeit gibt es für den Luftverkehr: Sämtliche Gefahrgutsendungen müssen ab 1. Januar 2011 der neuen Ausgabe der ICAO-TI/IATA-DGR entsprechen. Mit einer Ausnahme: Vor dem Jahreswechsel 2010/2011 verwendete Verpackungen, die noch auf altem Recht basieren, werden von den Airlines noch bis zum 31. März 2011 angenommen.

Gefahrgutrecht 2011 – Änderungen weniger dynamisch

■ Deutlich abgenommen hat die Dynamik der Rechtsentwicklung. Die am Gefahrguttransport Beteiligten können sich darauf einstellen, dass der Umfang der turnusgemäßen Rechtsänderungen zukünftig nicht mehr so groß sein wird wie in den vergangenen Jahren. Dennoch hat auch das Gefahrgutrecht 2011 seine Tücken, und der Teufel steckt – wie so oft – im Detail. Nachdem der DSLV erst vor zwei Jahren bei der UN ECE WP.15 ein viel anwendergerechteres System für die Unfallmerkblätter im Straßenverkehr durchsetzen konnte, werden die sogenannten Schriftlichen Weisungen mit der anstehenden ADR-Novelle erneut geringfügig modifiziert. Die Beförderer haben dafür zu sorgen, dass diese Papiere spätestens bis Mitte 2011 in jedem Führerhaus wieder ausgetauscht werden. Nun bleibt zu hoffen, dass die ADR-Staaten diesmal auch in der Lage sein werden, die jeweiligen Sprachfassungen rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

Zusätzliche Anforderungen gibt es für die Beförderung der Limited Quantities. Wer gefährliche Güter in begrenzten Mengen transportiert, hat deutlich mehr Vorschriften als bisher einzuhalten. Hierzu gehört auch ein neues LQ-Kennzeichen für Fahrzeuge und Container mit Ladungen ab acht Tonnen. Das Symbol „toter Fisch und toter Baum“ auf Fahrzeugen kennzeichnet ab 2011 die Beförderung von umweltgefährdenden Stoffen zusätzlich neben einem entsprechenden Eintrag im Beförderungspapier. Obwohl der Grad der Harmonisierung zwischen den verkehrsträger-spezifischen Vorschriften inzwischen weit fortgeschritten ist, gibt es hier noch ein Defizit. Die englische Bezeichnung im IMDG-Code für diese Stoffe lautet nach wie vor „Marine Pollutants“ statt wie im ADR, RID und ADN „Environmentally Hazardous“. Die Abweichung ist zwar gering, erschwert die IT-gestützte Abwicklung multimodaler Transporte jedoch unnötigerweise.





Ausbildung auf hohem Niveau

■ Im Jahr 2011 wird das ADR keine wesentlichen Auswirkungen auf die Struktur der Gefahrgutfahrerschulung haben. Das bisherige System der Kursaufteilung existiert weiter. Die Industrie- und Handelskammern benötigen lediglich Zeit für die Umstellung von Papier auf Plastik. Auf die neuen scheckkartenförmigen ADR-Schulungsnachweise, die zukünftig ein Foto des Inhabers tragen, muss deshalb in Deutschland noch bis 2013 gewartet werden. Die bis dahin ausgestellten Bescheinigungen bleiben noch fünf Jahre gültig und werden auch im Ausland anerkannt.

Sämtliche mit dem ADR 2011 verbundenen Änderungen wurden vom DSLV wie üblich umfassend und rechtzeitig vor Inkrafttreten in einem Leitfaden besprochen. Die pünktliche Umsetzung der internationalen Gefahrgutübereinkommen in nationales Recht gelang dem Gesetzgeber hingegen erneut nicht. Erst im Frühjahr 2011 ist mit der Verkündung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) zu rechnen. Die Anwendung der neuen Vorschriften ist dennoch seit dem 1. Januar 2011 mithilfe einer Duldungsregelung zulässig.

Im Jahr 2010 wurde eine Änderung der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) beschlossen, die erst in 2011 wirksam wird. Seit ein paar Jahren schon ist der deutsche Gefahrgutbeauftragte thematisch im internationalen Gefahrgutrecht als Sicherheitsbeauftragter verankert. Die nationalen Spezialregeln müssen darum kaum angepasst werden. Die GbV wird deutlich abgespeckt, auch inhaltlich. Speditionen, die gefährliche Güter als Luftfracht abfertigen, müssen zukünftig eigens hierfür keinen Gefahrgutbeauftragten mehr bestellen. Denn die ohnehin bestehenden IATA-Schulungsanforderungen für die Beförderung gefährlicher Güter sind ausreichend hoch.

Gefahrstofflagerung bleibt anspruchsvoll

■ Die vorschriftenkonforme Lagerung gefährlicher Stoffe bleibt anspruchsvoll und ist mindestens ebenso detailliert geregelt wie die Gefahrgutbeförderung. Auch wenn aktuelle Vorschriftenänderungen auf eine Vereinfachung zielen, bleibt ein grundsätzliches Problem. Anders als die Vorschriften für die Beförderung sind die Lagerbestimmungen nicht in einem Regelwerk zusammengefasst, sondern zergliedern sich in zahlreiche Gesetze, Verordnungen und Technische Regeln. Sowohl auf Bundes-, als auch auf Landesebene existieren vielfältige Sicherheits- und Genehmigungsaufgaben. Ein wenig Abhilfe schaffte hier die Bekanntmachung der neuen TRGS 510 (Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern), die mehrere bis dahin geltende Einzelbestimmungen zusammenfasst. Dennoch sollte die Gefahrstofflagerung nicht nebenbei erledigt werden und kann nur Profis überlassen bleiben. Zu hoch sind die Risiken für Haftung und Bestrafung bei unsachgemäßer Lagerung.

Der Spezialisierungsgrad in der Branche steigt offensichtlich an. Während 2005 noch 28 Prozent der Mitgliedsbetriebe die Gefahrgutlogistik als einen von mehreren Geschäftsbereichen und acht Prozent als eigentlichen Leistungsschwerpunkt angaben, weist die DSLV-Gewerbestatistik 2010 bereits 35 und zwölf Prozent aus. Auch für die Gefahrstofflagerung ist ein Anstieg zu verzeichnen. Während 2005 noch neun Prozent der Mitglieder angaben, auch Gefahrstoffe zu lagern, und drei Prozent der Unternehmen dies schwerpunktmäßig betrieben, wuchsen deren Anteile im letzten Jahr auf elf und vier Prozent.



Grüne Logistik

Spedition bekennt sich zum Umweltschutz

■ Trotz beachtlicher Reduktionserfolge werden Emissionen und andere negative Umwelteffekte aufgrund des prognostizierten Wachstums des Verkehrsaufkommens bei sämtlichen Verkehrsträgern voraussichtlich weiter ansteigen. Das Speditionsgewerbe bekennt sich deshalb zu seiner Verantwortung für den Schutz der natürlichen Umwelt. Dies hat der DSLV-Gesamtvorstand auf seiner Sitzung im Februar 2010 nochmals deutlich unterstrichen. Zwar muss die Spedition bei der Erbringung ihrer Kernleistung die Anforderungen an den Umweltschutz berücksichtigen, jedoch ohne die eigene Wirtschaftlichkeit zu gefährden.

Schon die auf ständige Effizienzverbesserung gerichtete Bündelungs- und Organisationsfunktion des Spediteurs liefert einen wesentlichen Beitrag zur „Grünen Logistik“. Neue logistische Konzepte, aber auch durch organisatorische und technische Einzelmaßnahmen erzielte Rationalisierungserfolge sind erste Beiträge zur „Grünen Logistik“. Alles was darüber hinausgeht, ist mit Investitionen in neue Technologien verbunden. Diese bewirken unmittelbar einen verbesserten Umweltschutz. Ob sich derartige Investitionen betriebswirtschaftlich lohnen, ist allerdings offen.

Umweltziele ergänzen Logistik

■ „Grüne Logistik“ beschreibt nach allgemeinem Verständnis Aktivitäten, die klassische logistische Ziele durch umweltrelevante Ziele ergänzen, ohne diese von vorneherein zu konkurrenzieren. Das wird vorrangig mit der gezielten Reduzierung von Antriebs- und Betriebsenergie fossi-

len Ursprungs erreicht. Kostensenkungen korrelieren dabei mit positiven Effekten für die Klimabilanz eines Unternehmens. Vor allem Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen haben sich als Messgröße für den Grad der Umsetzung „grüner“ Logistikaktivitäten etabliert, auch wenn dies nur Teilaspekte der „Grünen Logistik“ berücksichtigt.

DSLV unterstützt einheitliche Messnorm

■ Die Berechnung der von Speditions-, Logistik- und Transportbetrieben verursachten CO₂-Emissionen ist bereits heute möglich. Allerdings liegen dem uneinheitliche Annahmen zugrunde, die sich in verschiedenen Verfahren und Standards niederschlagen. Schwierigkeiten bei der Ermittlung von CO₂-Emissionen ergeben sich aus dem besonderen Charakter logistischer Dienstleistungen. Bei einem hohen Anteil von Fremdleistungen ist die Datengewinnung nicht immer einfach. Der DSLV arbeitet aktiv an einer Europäischen Norm mit, die verschiedene Methoden zur CO₂-Emissionsmessung für den Güter- und Personenverkehr als standardisierte Verfahren zusammenfassen soll. Sie dient zudem der Ermittlung von Subunternehmerdaten und wird ab dem Jahr 2012 verfügbar sein.

Idealerweise sollten Messstandards hohe Anforderungen an die Genauigkeit, an zuverlässige Datenquellen, an eine einfache Berechnung sowie an Nachvollziehbarkeit und Transparenz erfüllen. Die präzise Definition der Systemgrenzen als Festlegung der zu untersuchenden Einheit, die Emissionen verantwortet, ist mindestens ebenso wichtig. Die Heterogenität der am Markt angebotenen Logistikdienstleistungen zeigt sehr deutlich, dass die Anzahl und die Kombinationsmöglichkeiten zugrundezulegender Prämissen sehr hoch ist, um CO₂-Emissionen genau abbilden zu können.





Grüne Logistik als Bestandteil der Supply Chain

■ Viele Unternehmen der verladenden Wirtschaft wollen in Zukunft auch die Höhe der Emissionen in der Lieferkette als zusätzliches Kriterium bei der Auftragsvergabe berücksichtigen. Die Anforderungen an die Genauigkeit der Berechnung steigen deshalb an, um einen gerechten Vergleichsmaßstab zwischen den zu betrachtenden Unternehmen einführen zu können.

Einiges spricht dafür, dass „Grüne Logistik“ kein kurzfristiger Trend ist, sondern sich zum festen Bestandteil des Handelns sämtlicher Glieder einer Supply Chain entwickeln wird. Ergänzt wird die CO₂-Vermeidung um weitere Aspekte der ökologischen Nachhaltigkeit, wie Schadstoffreduzierung und Lärmvermeidung. Die Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit scheint, zumindest auf Teilmärkten des Güterverkehrs, als Merkmal logistischer Dienstleistungen zu wachsen.

Mit einer vom DSLV beim Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) an der Hochschule Heilbronn in Auftrag gegebenen, repräsentativen Unternehmensbefragung wurde der Stand der „Grünen Logistik“ in der Spedition- und Logistikbranche ermittelt. Ein wichtiges Ergebnis: Für 85 Prozent der antwortenden Teilnehmer sind „Spedition/Logistik“ und „ökologisches Handeln“ keine Gegensätze per se. Auch zukünftig werden „Preis“, „Zuverlässigkeit“ und „Sicherheit“ als speditionelle Leistungsmerkmale dominierend bleiben. Dennoch wird das Kriterium „Umweltverträglichkeit“ nach Einschätzung der Branche den größten Bedeutungszuwachs erfahren. Ob die Zahlungsbereitschaft der verladenden Wirtschaft für echte „grüne“ Logistikprodukte, wie etwa klimaneutrale Transporte, zukünftig stärker ausgeprägt sein wird, bleibt offen. Dies dürfte die Notwendigkeit, Ökologie und Ökonomie als komplementäre Ziele anzusehen, zusätzlich unterstreichen.

Politik vermischt Umwelt- und Verkehrsthemen

■ Auch die Politik verzahnt zunehmend die Verkehrs- mit der Umweltpolitik. Altbekannte Thesen finden in den Diskussionen zur „Grünen Logistik“ eine dankbare Plattform. Politisch motivierte „Lösungen“, wie die Verlagerung des Güterverkehrs und die verursachergerechte Anlastung externer Kosten, erneuern sich, ohne allerdings die wirklichen Hemmnisse für die Nutzung der sogenannten alternativen Verkehrsträger genau zu analysieren. Dies geschieht erst jetzt in einer vom Umweltbundesamt beauftragten Studie („Carbon Footprint – Monitoring für den CO₂-Ausstoß in der Logistikkette und Abbau von Hemmnissen bei der Emissionsminderung“), an der sich der DSLV beteiligt. Deutlich wurde bereits: Auch externe Einflüsse erschweren das Ausnutzen von Umweltschutzz Potenzialen. Wesentliche Hinderungsgründe sind eine nicht-leistungsfähige öffentliche Infrastruktur, Engpässe an Be- und Entladestellen der verladenden Wirtschaft sowie das fehlende, bedarfsgerechte Angebot vor allem der Schiene.





Logistik und Informatik

Internationaler, vernetzter und logistischer

■ So präsentieren sich Speditions- und Logistikunternehmen nach der aktuellen DSLV-Branchenstatistik, die der DSLV mit seinen Landesverbänden seit 1962 alle fünf Jahre veröffentlicht. Die Speditions- und Logistikbranche erwirtschaftete im Jahr 2008 einen Umsatz von rund 76 Milliarden Euro. Unternehmen mit einem breiten Leistungsspektrum prägen ihr Bild. In sieben Leistungsbereichen sind die Spediteure im Durchschnitt tätig. Am häufigsten nannten sie in der Befragung: Internationale Spedition, Befrachtung von Lkw, Spediteursammelgutverkehr, Absatz und Beschaffungslogistik, Straßengüterverkehr, Distributionslagerei sowie Luft- und Seehafenspedition.

Die Position der internationalen Speditionsdienstleister bei grenzüberschreitenden Güterbewegungen hat sich gefestigt: Von den Befragten sind 67 Prozent in der Internationalen Spedition, 52 Prozent bei Zollabfertigungen, 35 Prozent in der Luftfracht und 37 Prozent als Seehafenspediteure tätig. Das Logistikgeschäft zeichnet sich darüber hinaus durch eine starke Branchen- und Produktdifferenzierung aus. Die wichtigsten Teilmärkte für die Speditionsbranche sind: Handelslogistik, Automobillogistik, Nahrungs- und Genussmittel, temperaturgeführte Güter, Chemielogistik, Ersatzteillogistik, Hightechprodukte und Textillogistik. 67 Prozent der Spediteure sind in der Absatzlogistik und 63 Prozent in der Beschaffungslogistik tätig.

So wie die Kontraktlogistik gute Wachstumschancen besitzt, wird auch die Nachfrage nach Sonder- und Zusatzleistungen (Value Added Services) zulegen. Diese logistischen Sonderdienstleistungen reichen von der Abrufsteuerung und dem Bestandsmanagement bis hin zu Regalservice, Retourenmanagement und eFulfillment.

Setzen 1985 erst 12,5 Prozent aller Speditions- und Logistikunternehmen EDI (Electronic Data Interchange) für ihre Kommunikation ein, sind dies im Jahr 2010 bereits 82 Prozent. Von Jahr zu Jahr steigt die Zahl der Betriebe, die Datenaustausch mit Versendern, Empfängern, Einlagerern, Niederlassungen, Kooperationspartnern, See- und Flughäfen und dem Zoll betreiben. Das Netz wird immer dichter. Die kommunikative Kompetenz wird zu einem Wettbewerbsmerkmal. Im Stückgutverkehr setzen 81 Prozent der Befragten den Barcode ein. Nahezu flächendeckend wird heute das Stückgutaufkommen in barcode-basierten Tracking & Tracing-Systemen geroutet. Aber auch beim Einsatz der Flottentelematik im Güterfern- und -nahverkehr hat die Branche deutlich aufgeholt.

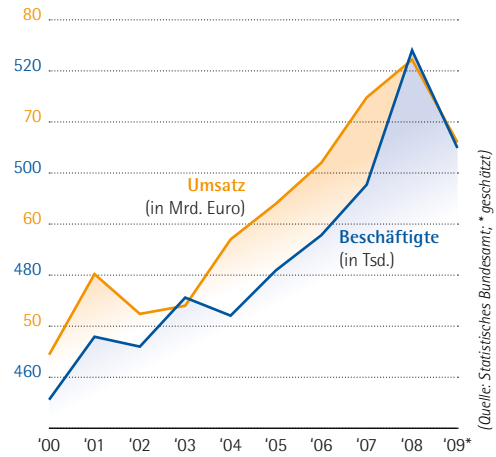
Faire Regeln für den Palettentausch

■ Der Spediteur trägt 60 bis 65 Prozent der Gesamtkosten eines Palettenumlaufs. Dies ermittelte das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund. Das Schwinden des Zug-um-Zug-Tausches, fehlende Verhaltensregeln, zunehmende Sonderfahrten, ungeklärte Palettenqualitäten oder eine ungerechte Kostenteilung charakterisieren die Situation im Palettentausch. Allen Beteiligten, insbesondere der Spedition, ist klar: So kann es nicht weitergehen.

Der DSLV beteiligt sich gemeinsam mit Spediteuren, Industrie und Handel an dem Anfang 2010 von GS1 Germany aufgelegten Projekt „Wege der Palettenbewirtschaftung in Deutschland“. Der Fokus richtet sich auf die gesamte Logistikkette. Bereits in 2011 erwartet der Verband Empfehlungen für eindeutige und faire Regeln im Palettentausch, für eine höhere Kostentransparenz der Palettenbewirtschaftung (Tauschverfahren, Dienstleisterabwicklung, Palettenscheine) sowie für die Definition von Standards bei der Palettenqualität.



Umsatz und Beschäftigte in der Speditionswirtschaft



DSLVL plant RFID-Forum

Die DSLVL-Kommission EDV/Logistik und Informatik hat beschlossen, sich vor allem aus Sicht mittelständischer Speditionunternehmen und Kooperationen noch aktiver mit der RFID-Technologie auseinanderzusetzen. RFID ist relevant für die Akquise von Kunden. Der RFID-Einsatz wird neben der Kontraktlogistik nun auch innerhalb der Systemverkehre erwartet. Speziell für diese Aktivitäten wird der DSLVL ein eigenes Forum für RFID in Spedition und Logistik initiieren, an dem neben Speditionen auch Software- und Hardwareanbieter sowie wissenschaftliche Institute teilnehmen sollen.

Der Fokus richtet sich dabei vor allem auf den Hallenumschlag im Stückgutverkehr. Neben einer Roadmap für die Anwendung von RFID soll das Forum Empfehlungen für eine schrittweise Integration von RFID-typischen Datenstrukturen in die speditionelle Prozesslandschaft auf Basis aktuell verwendeter Nachrichtenstandards (EDIFACT) erarbeiten. Darüber hinaus soll es Vorgaben für anwenderspezifische Zusatzdaten, wie Sendungsnummern und andere Gruppier- und Sortierreferenzen, Servicemerkmale, Tour-/Zielrelationen, Gewicht, Maße und Gefahrgutdaten, machen. Das Kick-off-Meeting ist für Anfang 2011 geplant.

Zeitfenstersteuerung und Engpass Rampe

Der Engpass Rampe ist eine kostspielige und nervenaufreibende Schwachstelle in der gesamten Supply Chain. Ein Beispiel: Beim Handel registrierte ein Spediteur bei 45 Prozent seiner Anlieferungen Standzeiten von zwei Stunden und mehr. Ein Einzelfall? Wohl eher nicht! Darum fand das Problem auch Eingang in den von der Bundesregierung verabschiedeten Aktionsplan Güterverkehr und Logistik. Ziel ist es, durch die Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an den Verladerrampen eine Effizienzsteigerung der logistischen Abläufe zu erreichen und gute Arbeitsbedingungen zu fördern.

Auch im Wareneingang ist der Handel endlich auf den Engpass Rampe gestoßen. In den großen Handelsorganisationen hält die internetgestützte Zeitfenstersteuerung bei der Anlieferung Einzug. Aus Sicht der Spediteure kann solch ein elektronisches Buchungsverfahren grundsätzlich den Engpass Rampe entzerren. Allerdings gehören dazu Spielregeln, die einen fairen Interessenausgleich der an der Anlieferung beteiligten Frachtführer, Spediteure und Händler fördern. Um die Standardisierung des dafür erforderlichen elektronischen Datenaustausches zu erreichen, wurde unter dem Dach von GS1 Germany eine Fachgruppe „Informationsfluss in der Zeitfenstersteuerung“ eingerichtet. Mit von der Partie sind Vertreter aus Industrie, Handel, Spedition und Verbänden (GS1 Germany, DSLVL, BGL).





Recht und Versicherung

BGH-Urteil: ADSp schützen nicht vor Haftungserweiterungen

■ Überrascht hat das Speditionsgewerbe eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 22. Juli 2010. Danach ist Ziffer 27 ADSp, die aus AGB-rechtlichen Gründen eine der Höhe nach unbegrenzte Haftung bei qualifiziertem Verschulden vorsieht, für die Luftfrachtspedition so auszulegen, dass der Spediteur bei einem groben Verschulden auf die nach dem Montrealer Übereinkommen (MÜ) generell vorgesehene Haftungsbegrenzung von maximal 19 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm verzichtet. Damit nicht genug.

Aus den Entscheidungsgründen ist abzuleiten, dass die vom BGH vorgenommene Auslegung der ADSp auch auf die Haftungssituation der Seehafen- und Binnenschiffahrtsspediteure ausstrahlt. Bei Seebeförderungen enthält § 660 HGB ebenso wie Art. 21 CMNI bei grenzüberschreitenden Binnenschifftransporten eine Regelung, die im Vergleich zur Ziffer 27 ADSp die Haftungsbeschränkungen bei einem qualifizierten Verschulden der Mitarbeiter und eingesetzten Unterfrachtführer nicht entfallen lässt, sondern nur dann, wenn dem Beförderer, also der Unternehmensleitung selbst, ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist. Die Urteilsgründe legen eine Auslegung der Ziffer 27 ADSp in dem Sinne nahe, dass der Spediteur sich ein qualifiziertes Verschulden seiner Mitarbeiter und Subunternehmer haftungserweiternd zurechnen lassen muss.

Dagegen entstehen keine Auswirkungen auf den Straßen-transport und allenfalls geringe auf den internationalen Eisenbahntransport. Bis zu einer Änderung der ADSp empfiehlt der DSLV, bereits bei der Einbeziehung der ADSp in einen Vertrag darauf hinzuweisen, dass die Haftungsklau-

seln der ADSp nicht im Sinne einer Haftungserweiterung zu verstehen sind.

Auch im Übrigen war das Berichtsjahr von zahlreichen für die Praxis wichtigen Entscheidungen des BGH zum Gütertransportrecht geprägt.

Sorgfaltspflichten: Nur spezifizierter Warnhinweis öffnet Tür zur unbegrenzten Haftung

■ Der BGH scheint seine Anforderungen an einen groben Sorgfaltsverstoß weiterhin zu überdenken. So soll ein allgemeiner Hinweis, dass diebstahlsgefährdete Ware zum Versand kommt, nicht ausreichen, um vom Frachtführer besondere Sicherungsmaßnahmen zu verlangen. Hierfür sei, so der BGH, vielmehr ein spezifizierter Hinweis notwendig, der den Frachtführer auch über die Art der beförderten Güter und deren Wert informiert. Wie der entschiedene Fall belegt, liegt darin auch ein Risiko für Logistikunternehmen, die Frachtführer beauftragen. Denn im konkreten Fall wurde einem solchen Unternehmen vorgeworfen, dass von ihm eingesetzte Verkehrsunternehmen nicht spezifiziert informiert zu haben.

§ 437 HGB schließt Drittschadensliquidation nicht aus

■ In der Praxis kommt es mitunter vor, dass die Beteiligten innerhalb einer Transportkette miteinander verschiedene hohe Haftungshöchstsummen vereinbaren. Haftet der vom Spediteur eingesetzte Frachtführer zum Beispiel mit 40 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm und unterliegt der Spediteur im Vertragsverhältnis zu seinem Kunden nur der ADSp-Haftung, ist er nach Ansicht des BGH (Urteil vom 18. März 2010) nicht nur berechtigt, sondern nach § 667 BGB sogar verpflichtet, den überschüssigen Differenzbetrag vom ausführenden Frachtführer zu verlangen



und an seinen Kunden auszukehren. Der BGH bejaht damit trotz der Regelung in § 437 HGB, die dem Spediteurkunden eine direkte Inanspruchnahme des schädigenden Frachtführers in Höhe der ADSp-Haftung erlaubt, die Möglichkeit einer Drittschadensliquidation. Eine Auslegung, die sich bereits in Ziffer 22.5 ADSp widerspiegelt.

Im wirtschaftlichen Ergebnis muss der Spediteur damit seinem Auftraggeber die erhöhte Frachtführerhaftung zukommen lassen. Damit könnte sich zu seinem Nachteil das Haftungs niveau auf Dauer erhöhen. Um dies zu verhindern, ist es ratsam, das Speditionsunternehmen mit ihren Frachtführern eine „flexible“ Regelung vereinbaren, wonach diese nur dann höher haften, wenn auch der Spediteur einer höheren Haftung als nach ADSp unterliegt. Dies empfiehlt der DSLV bereits seit der Transportrechtsreform.

Standgeld: Ausschluss in AGB unwirksam

- Nicht wenige Transportauftragsformulare, die von Speditionsunternehmen verwendet werden, enthalten den vorgedruckten Hinweis, dass Standzeiten nicht extra vergütet werden. Der BGH (Urteil vom 12. Mai 2010) hat nunmehr entschieden, dass eine solche von § 412 Absatz 3 HGB abweichende Klausel den Frachtführer im Sinne von § 307 BGB unangemessen benachteiligt und deshalb unwirksam ist. Der einschränkungslose Ausschluss dieses Anspruchs steht im Widerspruch zu dem wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung in § 412 HGB, wonach der Frachtführer, der über die Ladezeit hinaus wartet, eine Vergütung verlangen kann. Nach Ansicht des DSLV können aber nach wie vor Standgeldklauseln verwendet werden, die den Standgeldanspruch bei Überschreitung der mit der Fracht abgegoltenen Be- und Entladezeit regeln.

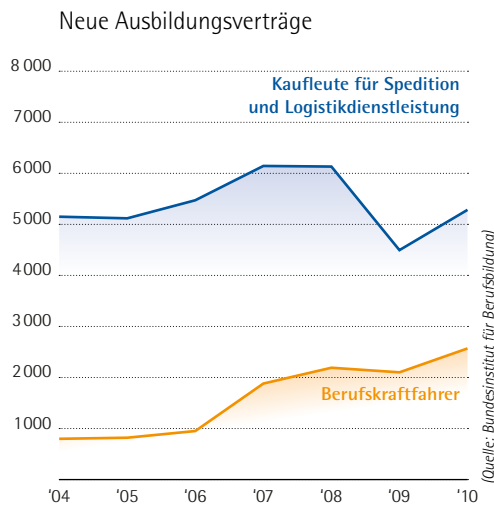
Inkonnexes Pfandrecht: Auftraggeber muss Eigentümer sein

- Schließlich hat sich der BGH zur Reichweite des Frachtführerpfandrechts bei inkonnexen Forderungen geäußert. In seinem Urteil vom 10. Juni 2010 hat er klargestellt, dass das Frachtführerpfandrecht an Drittgut nur wegen konnexer, nicht jedoch wegen inkonnexer Forderungen entstehen kann. Daraus folgt, dass immer nur der erste in einer Transportkette überhaupt ein inkonnexes Pfandrecht wirksam erwerben kann.

Bußgelder ohne Grenzen

- Praxisrelevante Gesetzesneuerungen waren 2010 Mangelware. Mit einer Ausnahme: Das am 28. Oktober 2010 inkraftgetretene Geldsanktionengesetz ermöglicht es jedem EU-Mitgliedstaat, seine Bußgelder und Geldstrafen in Deutschland vollstrecken zu lassen. Dies setzt unter anderem voraus, dass das Bußgeld mindestens 70 Euro beträgt und der Bußgeldbescheid in einer für den Betroffenen verständlichen Sprache, also in Deutsch, abgefasst ist. Für die Vollstreckung ist das Bundesamt für Justiz zuständig. Inwieweit ausländische Behörden von dieser Möglichkeit Gebrauch machen und „Knöllchen“ aus dem EU-Ausland in Deutschland eintreiben lassen, bleibt zunächst abzuwarten.





Aus- und Weiterbildung

Mehr Ausbildungsstellen – weniger Bewerber

Die Industrie- und Handelskammern registrierten Ende Oktober 2010 bundesweit 327 000 neue Ausbildungsverträge, 0,2 Prozent mehr als im Vorjahresmonat. Die Bundesagentur für Arbeit bestätigt diesen positiven Trend. Dort waren Ende September in allen Bereichen 19 605 freie Lehrstellen gemeldet. Nur 12 255 Bewerber blieben unversorgt. Das Lehrstellenangebot überstieg damit die Nachfrage. Für junge Menschen wird es zunehmend leichter, einen Ausbildungsplatz zu finden. Die Betriebe haben es immer schwerer, ihre Ausbildungsplätze zu besetzen.

Ausbildungsbilanz wieder rosig

Nach der negativen Ausbildungsbilanz des Vorjahres hat sich der Lehrstellenmarkt in der Spedition 2010 wieder erholt. Die Zahlen des Bundesinstituts für Berufsbildung (BiBB) belegen 5 284 neue Ausbildungsverträge für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, demnach 17,6 Prozent mehr als im Krisenjahr 2009. Die Ausbildungszahlen haben damit wieder das Niveau von 2005 erreicht, liegen aber immer noch deutlich unter denen von 2007 (6 144) und 2008 (6 132).

Bei den Berufskraftfahrerinnen und -fahrern sah es noch besser aus. Bis September 2010 haben 2 569 junge Menschen eine Ausbildung begonnen, 22,3 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Positiv wirkte hier das staatliche Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in Speditions- und Transportbetrieben. Wer Lkw-Fahrerinnen und -fahrer ausbildet, erhält vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) pro Ausbildungsverhältnis Fördermittel von bis zu 35 000 Euro.



Nachwuchswerbung verstärken

Die Ausbildung in der Speditions- und Logistikwirtschaft steht bei jungen Bewerbern derzeit nicht gerade oben auf der Wunschliste. Vermeintlich attraktivere Berufsbilder in Industrie, Handel und anderen Dienstleistungsbranchen bilden eine starke Konkurrenz. Zusammen mit der demografischen Entwicklung ergibt dies eine gefährliche Mischung. Am Ende droht ein Fachkräftemangel in der Logistikbranche. Engagierte Nachwuchswerbung muss darum mehr denn je fester Bestandteil der Personalpolitik der Unternehmen werden. Imagepflege und Nachwuchswerbung gehen Hand in Hand.

Dabei bieten sich ganze Bündel möglicher Maßnahmen an: Betriebsbesichtigungen, Praktika, Informationstage, die Mitwirkung auf regionalen und überregionalen Berufs- und Ausbildungsmessen, das Eingehen von Schulpartnerschaften und die direkte Ansprache der Kinder von Kunden und Mitarbeitern. Last but not least kann man Jugendliche dort abholen, wo sie sich informieren und nach Ausbildungsplätzen suchen: in den neuen Medien. Mit Azubi-Blogs, Videos auf den Karriere-Seiten und sozialen Netzwerken wie Facebook sind neue Kommunikationskanäle entstanden. Diese werden die traditionellen Wege der Nachwuchswerbung zwar nicht ersetzen, aber „Social Media“ und „Ausbildungsmarketing 2.0“ rücken stärker in den Mittelpunkt.



Die Gewinner des Nachwuchspreises Spedition und Logistik:
Katharina Büttner, Maik Pötzsch,
Sarah Kemeter (v.l.n.r.)

Nachwuchspreis zum fünften Mal vergeben

■ Der DSLV engagiert sich traditionell für eine hochwertige Aus- und Weiterbildung und die Förderung junger Talente. Der Nachwuchspreis Spedition und Logistik, den der Verband gemeinsam mit der DVZ Deutschen Logistik-Zeitung verleiht, gehört seit fünf Jahren dazu. Am letzten Wettbewerb konnten Speditions- und Logistikkaufleute bis zum Alter von 30 Jahren teilnehmen, die im Winter 2009 oder Sommer 2010 ihre Kammerprüfung und die Berufsschule mit „sehr gut“ abgeschlossen hatten. Die sechspunktbesten Bewerberinnen und Bewerber durften nach Bonn reisen, wo sie einer fünfköpfigen Jury die Lösungen ihrer selbst gewählten Logistikaufgaben präsentierten.

In der Endrunde überzeugte Sarah Kemeter von der Zufall logistics group. Die Gewinnerin bestach durch die souveräne Präsentation ihres internationalen Projektauftrags, in dem sie „Eine Wasserrutsche auf Reisen“ schickte. Den zweiten Platz belegte Maik Pötzsch von TNT aus Berlin. Auf den dritten Platz gelangte Katharina Büttner, die ebenfalls ihre Ausbildung bei Zufall in Fulda absolvierte. „Das war allerdings kein Zufall“, resümierte DSLV-Präsident Mathias Krage in seiner Laudatio anlässlich der Preisvergabe auf dem DSLV-Unternehmertag im November 2010 in Bremen, „sondern dokumentiert das hohe Niveau der Berufsausbildung in den DSLV-Mitgliedsunternehmen.“

Als Gewinnerin des Nachwuchspreises Spedition und Logistik 2010 wird Sarah Kemeter automatisch am „Young International Freight Forwarder of the Year Award“ der FIATA teilnehmen. Auch im Jahr 2011 sucht der DSLV wieder Nachwuchstalente. Sämtliche Informationen zum Wettbewerb und zu den Teilnahmebedingungen finden Interessierte im Internetportal des Verbandes unter: www.spediteure.de/nachwuchspreis.



International wieder an der Spitze

■ Auf internationaler Ebene waren Deutschlands Nachwuchsspediteure erneut erfolgreich. Philipp Küffner von der Karl Gross Spedition in Bremen, Preisträger des Vorjahres, setzte sich im Wettbewerb der FIATA gegen seine Konkurrenten aus Kanada, Singapur und Südafrika durch und kletterte in Bangkok auf das Siegerpodest. Nach 2000, 2003 und 2009 holte damit ein deutscher Teilnehmer zum vierten Mal die weltweit begehrte Trophäe.

Lebenslanges Lernen

■ Auf dem Markt der geregelten Fortbildungsverordnungen mit IHK-Abschluss tut sich was: Die Neuordnung der klassischen Fortbildung für Berufskraftfahrer steht kurz vor dem Abschluss. Es wird entgegen früherer Ankündigungen bei der bewährten Berufsbezeichnung „Kraftverkehrsmeister“ bleiben.

Die Modernisierung der Weiterbildung zum Staatlich Geprüften Verkehrsfachwirt, der traditionellen Aufstiegsfortbildung für Speditions- und Logistikkaufleute, wird mittlerweile seit November 2009 verhandelt. Ein Ende der Sachverständigenarbeit ist noch nicht absehbar. Erneut streiten die Beteiligten, ob alle Anforderungen im Rahmen einer Logistikweiterbildung abgebildet werden können. Möglicherweise wird es künftig zwei Fortbildungen geben: einerseits den sogenannten Fachwirt für Güterverkehr und Logistik für Mitarbeiter aus Speditionen; andererseits den Fachkaufmann für Produktion und Logistik für Fortbildungsinteressierte aus Industrieunternehmen. Der DSLV wird das Verfahren in 2011 weiter konstruktiv begleiten.



Sozialpolitik

Beim Datenschutz droht Überregulierung

■ Die geplante Novellierung des Gesetzes zur Regelung des Beschäftigtendatenschutzes soll Beschäftigte an ihrem Arbeitsplatz wirksam vor Bespitzelung schützen. Gleichzeitig sollen Arbeitgeber verlässliche Grundlagen für den Kampf gegen Korruption erhalten. Das Gesetz ist noch nicht endgültig beschlossen und wird von Seiten der Spitzenverbände bereits heftig kritisiert. Die Forderung der Politik ist überzogen und schießt weit über das eigentliche Ziel hinaus, die Beschäftigten vor Eingriffen in ihr Persönlichkeitsrecht zu schützen. Ein eigenes Kapitel des Bundesdatenschutzgesetzes soll etwa das Fragerecht des Arbeitgebers, die Zulässigkeit ärztlicher Untersuchungen, die Videoüberwachung und den Einsatz von Ortungssystemen regeln. Die heimliche Videoüberwachung eines Beschäftigten wäre danach unzulässig. Die offene Überwachung hingegen wäre nur aus den im Gesetz genannten Gründen erlaubt, soweit sie zur Wahrung wichtiger betrieblicher Interessen erforderlich und verhältnismäßig ist.

Ein generelles Verbot der heimlichen Videoüberwachung ist nach Meinung vieler Verbände und des ASL nicht richtig. Sie sollte allerdings nur in Einzelfällen und unter besonderen Voraussetzungen erlaubt sein. Ihren Einsatz könnte der Datenschutzbeauftragte oder die zuständige Datenschutzbehörde genehmigen. Zudem ist abzulehnen, dass vom Gesetz abweichende Regelungen nicht mehr durch eine Betriebsvereinbarung getroffen werden können. Spediteure regeln, wie in der Praxis üblich, viele Probleme zum Persönlichkeits- und Datenschutz durch eine Betriebsvereinbarung. Es besteht kein Anlass, den Betriebspartnern diese Möglichkeit zu nehmen.

Ganz im Gegenteil: Sie können die Rechtslage durch gemeinsame Vereinbarungen rechtssicher und transparent gestalten. Das hat auch das Bundesarbeitsgericht bestätigt. Nach dem jetzigen Entwurf bleibt aber für eine Betriebsvereinbarung, wenn sie nicht mehr vom Gesetz abweichen darf, kaum Raum. Möglicherweise können sich die Betriebspartner eine Betriebsvereinbarung demnächst grundsätzlich sparen.

A1-Bescheinigung lässt viele Fragen offen

■ Berufskraftfahrer müssen die neue A1-Bescheinigung (Nachfolger der sogenannten E-101-Bescheinigung) zum Nachweis des Bestehens einer gültigen Sozialversicherung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr grundsätzlich mitführen. In der Folge entstehen unverhältnismäßig hohe Kosten und ein großer bürokratischer Verwaltungsaufwand sowohl für die Mitgliedsunternehmen, als auch für die zuständigen Krankenkassen.

Dabei ist noch gar nicht klar, welche EU-Länder die A1-Bescheinigung von den Lkw-Fahrern bei Kontrollen tatsächlich verlangen. Der ASL hat ein Anfrageverfahren für die wichtigsten EU-Länder über das Bundesministerium für Arbeit eingeleitet. Die Brisanz in der grundsätzlichen Pflicht zur Vorlage der A1-Bescheinigung liegt darin, dass nach Ansicht des Ministeriums auch bei einem nur kurzen grenzüberschreitenden Einsatz eine Entsendung vorliegt und der Lkw-Fahrer deshalb eine A1-Bescheinigung bei sich tragen muss. Das Ministerium hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass A1-Bescheinigungen auch nachträglich ausgestellt werden dürfen.



Grenzüberschreitender Arbeitnehmereinsatz: Welchem Sozialversicherungssystem unterliegt der Arbeitnehmer?

■ In diesem Jahr sind neue sozialversicherungsrechtliche Regelungen für die EU in Kraft getreten. Diese können auch den Einsatz osteuropäischer Mitarbeiter in Deutschland beeinflussen. Für Arbeitnehmer, die in mehreren EU-Staaten erwerbstätig sind (Mehrstaatentätigkeit), ändert sich einiges bei der Frage, welcher Staat für ihre versicherungsrechtliche Beurteilung zuständig ist.

Bisher galt: Ein Arbeitnehmer unterliegt auch dann den Rechtsvorschriften seines Wohnsitzstaates, wenn er seine Tätigkeit nur zum Teil in diesem Staat ausübt. Schon eine Tätigkeit von wenigen Stunden pro Woche oder Tagen pro Monat konnte im Wohnsitzstaat zur Anwendung der dort herrschenden Rechtsvorschriften und Sozialversicherungssysteme führen. Dies gilt jetzt nur noch dann, wenn der Arbeitnehmer dort einen wesentlichen Teil seiner Tätigkeit ausübt. Ansonsten unterliegt er dem Recht des Staates, in dem der Arbeitgeber seinen Sitz hat. „Wesentlicher Teil“ bedeutet einen Umfang dieser Tätigkeit von mindestens 25 Prozent.

Unterschiedliche Sanktionen in der EU

■ Die EU hat in den letzten Jahren ein System einheitlicher europäischer Regelungen im Straßenverkehr (Sozialvorschriften) geschaffen, um die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Leider hat die Gemeinschaft diese Ziele nur teilweise erreicht. Einem gerechten Wettbewerb steht insbesondere entgegen, dass sich die Sanktionen bei Verstößen gegen die Sozialvorschriften innerhalb der EU noch immer erheblich unterscheiden.

Dabei weichen nicht nur die Höhen der Strafen voneinander ab. Im Extremfall können die Bußgelder in Land A sogar bis zu zehn Mal höher sein als in Land B. Hinzu kommt, dass auch die Arten der vorgesehenen Sanktionen sowie die Kategorisierung der einzelnen Verstöße zum Teil stark differieren. In diesem Jahr hat aufgrund eines EU-Berichtes auch das Europäische Parlament die Probleme erkannt und stellt insbesondere eine Harmonisierung der Sanktionen als politische Aktivität in den Vordergrund.

Personalleitersitzungen mit besonderen Highlights

■ Der ASL hat im Jahre 2010 insgesamt zwei Personalleitersitzungen mit Themen von überregionaler Bedeutung erfolgreich veranstaltet. Zum „Beschäftigtendatenschutz“ konnte der Verein Herr Prof. Dr. Gregor Thüsing LL.M. gewinnen, der die schwierige, aber überaus wichtige Materie der Rechtmäßigkeit der Datenerhebung und -speicherung in einem kompetenten und gleichermaßen lockeren Vortrag erläuterte. Mit großem Interesse verfolgten die Teilnehmer zudem Themen wie „Verantwortung für Arbeitssicherheit“ und „Einsatz von Frachtführern aus Osteuropa“. Der ASL plant auch in der Zukunft die Veranstaltung von Personalleiterrunden. Sie bieten die Plattform für einen intensiven Erfahrungs- und Meinungsaustausch insbesondere für überregionale Fragen in der Personalpolitik.

Postanschrift: Postfach 1360 · 53003 Bonn

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

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

Hauptgeschäftsführung

Grundsatzfragen der Verkehrs-, Gewerbe- und Wettbewerbspolitik

Heiner Rogge
Dr. Gregor Schild

HRogge@dslv.spediteure.de
GSchild@dslv.spediteure.de

DSLVL-Repräsentanz Berlin

Daniela Henze DHenze@dslv.spediteure.de

Allgemeine Rechts- und Versicherungsfragen

RA Hubert Valder HValder@dslv.spediteure.de

Organisation, Personal, Finanzen

Yorick M. Lowin YLowin@dslv.spediteure.de

Gefahrgutlogistik, Sicherheit und Umwelt

Frank Huster FHuster@dslv.spediteure.de

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Ingo Hodea IHodea@dslv.spediteure.de

Nationaler Straßengüterverkehr

Markus Olligschläger MOlligschlaeger@dslv.spediteure.de
Yorick M. Lowin YLowin@dslv.spediteure.de

Messen, DSLVL-Versicherungsbüro

Saskia Müller SMueller@dslv.spediteure.de

Internationaler Straßengüterverkehr

Helmut Große HGrosse@dslv.spediteure.de

Betriebswirtschaft, Statistik, Fördermaßnahmen, Steuerfragen, Lagerei und Distributionslogistik, Getreidespedition

Reinhard Lankes RLankes@dslv.spediteure.de

Zoll- und Umsatzsteuer-/ Außenwirtschaftsrecht, Internationale Handelspolitik

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

Logistik, Informations- und Kommunikationssysteme, Forschung, Marktbeobachtung

Klaus Zänker KZaenker@dslv.spediteure.de

Luftfrachtpedition

Reinhard Lankes RLankes@dslv.spediteure.de

Aus- und Weiterbildung/

Schienen- und kombinierter Verkehr

Elke Schneider ESchneider@dslv.spediteure.de

Binnenschifffahrt/Hafenwirtschaft

RA Andreas Stommel AStommel@dslv.spediteure.de

Arbeits- und Sozialpolitik

RA Andreas Stommel AStommel@dslv.spediteure.de

Seehafen- und Seeschifffahrtsspedition

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

Gesamtvorstand

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



32

Mitglieder

Klaus Becker

Kofi-Trans
Luckenwaldstraße 5 | 16244 Finowfurt

Olaf Bienek

Kunzendorf Spedition GmbH
Nobelstraße 25-27 | 12057 Berlin

Manfred F. Boes

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

Gerd-Jürgen Britsch

Paul v. Maur GmbH
Am Westkai 11 | 70327 Stuttgart

Susanne Convent-Schramm

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

Heinrich Doll

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

Kay A. Espey

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

Heinz Fiege

Fiege Deutschland Stiftung & Co. KG
Joan-Joseph-Fiege-Straße 1 | 48268 Greven

Michael Gröning

Michael Gröning Schwergut-Spedition GmbH
Bei der Lohmühle 23 | 23554 Lübeck

Günter Haberland

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

Wolfgang Hinterberger

TKB-Spedition GmbH
Hafenstraße 4 | 93309 Kelheim

Hans-Heiner Honold

Honold International GmbH & Co. KG
Ernst-Abbe-Straße 5-7 | 89231 Neu-Ulm

Thomas Hüttemann

Panopa Logistik GmbH
Kasteelstraße 2 | 47119 Duisburg

Bernward Jüttner

Air & Sea Logistics Dachser GmbH & Co. KG
Cargo City Süd Geb. 563 | 60549 Frankfurt

Dr. Wolfgang Kentner

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

Michael G. König

August L. König GmbH Spedition und Logistik
Gutleutstraße 358 | 60327 Frankfurt

Präsidium

Präsident
Mathias Krage

Krage Speditionsges. mbH
Münchner Straße 44
30855 Langenhagen

Vizepräsident
Dr. Michael Kubenz

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

Harry Dumser

Wincanton GmbH
Rheinkaistraße 2
68159 Mannheim

Dr. Johannes Offergeld

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

Willem van der Schalk

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

33

Peter Kretzschmar

Spedition Kretzschmar GmbH
Hinter dem Bahnhof 14 | 08451 Crimmitschau

Rolf Kroeger

Spedition Kroeger
Kirchenplatz 2 | 18119 Rostock-Warnemünde

Matthias Kunze

Spedition Kunze GmbH
Wilh.-Bertelsmann-Straße 1a | 33602 Bielefeld

Aribert Kusch

Kusch Transporte Stendal GmbH
Arneburger Straße 146 | 39576 Stendal

Konrad Lehner

Friedensstraße 3
73265 Dettingen/Teck

Hans-Wilhelm Löhr

LB GmbH
Am Gut Baarking 21 | 46395 Bocholt

Gerhard Möller

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

Herbert Putzmann

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

Simon Reimer

BWG Reimer GmbH & Co. KG Int. Spedition & Logistik
Stephanikirchenweide 20 | 28217 Bremen

Armin Rein

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

Siegfried Ruhmann

NORDEMA Logistik GmbH
Daudieker Weg 1 | 21640 Horneburg

Johan Peter Schryver

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

Wolfgang Stromps

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

Gudrun Winner-Athens

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

Mitgliedsverbände



34

Baden-Württemberg

Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V.

Geschäftsstelle Stuttgart

Geschäftsführer: Andrea Marongiu

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

Geschäftsstelle Mannheim

Rheinparkstraße 2 · 68163 Mannheim
Telefon 0621 83365-0 · Fax 0621 8336520
info@vsl-speditore.de
www.vsl-speditore.de

Bayern

Landesverband Bayerischer Speditore e.V.

Geschäftsführerin: RA'in Edina Brenner

Wilhelm-Wagenfeld-Straße 4
80807 München
Telefon 089 309070-70 · Fax 089 309070-777
info@lbs-speditore.de
www.lbs-speditore.de

Berlin

Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V.

Geschäftsführer: Klaus Dieter Martens

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

Brandenburg

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

Fachvereinigung Spedition, Lagerei
und Möbeltransport

Geschäftsführer: Eberhard Tief

Tauentzienstraße 16 · 10789 Berlin
Telefon 030 2196160 · Fax 030 21967299
service@lbbv.de · www.lbbv.de

Bremen

Verein Bremer Speditore e.V.

Geschäftsführer: Robert Völkl

World Trade Center (4.112)
Birkenstraße 15 · 28195 Bremen
Telefon 0421 321169 · Fax 0421 327838
service@vbsp.de · www.vbsp.de

Hamburg

Verein Hamburger Speditore e.V.

Geschäftsführer:

RA Kurt-Jürgen Schimmelpfeng

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

Hessen Rheinland-Pfalz

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

Geschäftsführer: Thorsten Hölser

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

Mecklenburg-Vorpommern

Verband Spedition und Logistik Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Geschäftsführer: Peter Weise

Bürogebäude an der Feuerwache
An der Feuerwache 2 · 18147 Rostock
Telefon 0381 3504640 · Fax 0381 3504641
vrsp.mv@t-online.de



Niedersachsen

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

Geschäftsführer: Peter Heigl
Uwe Garbe (ab 1. Juli 2010)

Lister Kirchweg 95 · 30177 Hannover
Telefon 0511 9626260 · Fax 0511 9626269
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 7385830 · Fax 0211 7385828
info@vsl-nrw.de · www.vsl-nrw.de

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

Landesverband Spedition + Logistik

Geschäftsstelle Münster

Geschäftsführer: Volker Ackermeier

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

Geschäftsstelle Düsseldorf

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

Saarland

Landesverband
Verkehrsgewerbe Saarland e.V.
Fachvereinigung Spedition und Logistik

Geschäftsführer:
Claus-Thomas Bodamer

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

Sachsen

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

Geschäftsführerin: Waltraut Drews
Dietmar von der Linde (ab 1. April 2011)

Palaisplatz 4 · 01097 Dresden
Telefon 0351 8143270 · Fax 0351 8143277
info@lsv-ev.de · www.lsv-ev.de

Sachsen-Anhalt

Landesverband des Verkehrsgewerbes
Sachsen-Anhalt e.V.

Fachvereinigung Spedition, Möbelspedition
und Lagerei

Geschäftsführer: Peter Ziechner
Assistent: 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 e.V.

Geschäftsführer: Dr. Thomas Rackow

Ilssahl 1 · 24536 Neumünster
Telefon 04321 300936 · Fax 04321 300915
info@svg-sh.de · www.svg-sh.de

Verein Lübecker Spediteure e.V.

Breite Straße 6-8 · 23552 Lübeck
Telefon 0451 470090 · Fax 0451 4700919
luebeck@spediteure.de

Thüringen

Landesverband Thüringen
des Verkehrsgewerbes (LTV) e.V.

Fachvereinigung Spedition, Logistik
und Möbelverkehr

Geschäftsführer: Thilo Müller

Bei den Froschäckern 2a · 99098 Erfurt
Telefon 0361 65309-0 · Fax 0361 65309-15
info@ltv-thueringen.de
www.ltv-thueringen.de

Herausgeber:

DSLVL Deutscher Speditions-
und Logistikverband e.V.

Weberstraße 77
53113 Bonn

Telefon 0228 91440-0
Telefax 0228 91440-99

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

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Platz vor dem Neuen Tor 5
10115 Berlin

Telefon 030 2787469-11
Telefax 030 2787469-9

lhodea@dslv.spediteure.de

Gestaltung:

GDE Preprint- und Mediaservice GmbH
www.gde.de

Druck:

Warlich Druck GmbH, Meckenheim

Fotos:

GDE, Deutsche Bahn AG (Wolfgang Klee,
Michael Neuhaus, Max Lautenschläger),
Deutsche Lufthansa AG, Digitalvision,
Jupiterimages, Photodisc, Gettyimages,
Fotolia

