

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	Vorwort	2
	Berichte aus den dem Verband angeschlossenen Organisationen	3
	Berichte aus den Fachsparten	8
	Berichte aus den Kommissionen	16
	Der Vorstand	19
	Pressespiegel	26

## Vorwort

In dem Ihnen vorliegenden Jahresbericht 2004/2005 gehen wir auf die Ereignisse des letzten Jahres ein. Gewerbepolitisch stand dabei die Einführung der Maut und die Weiterbelastung an die Kunden im Vordergrund. Aber auch Wettbewerbsfragen zu Häfen und Eisenbahnen sowie dringende noch anstehende Liberalisierungs- und Harmonisierungsfragen im Europäischen Raum zogen für unsere Verbandsorganisation viele Aktivitäten nach sich.

Ein weiteres Schwerpunktthema ist die Situation um die gekündigten Rahmen- und Bezirksmanteltarifverträge. Die Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag, sowohl in der Struktur als auch in den Entgelthöhen, zogen sich über 1 ½ Jahre hin. Mit dem nun gefundenen Abschluss ist man einen großen Schritt im Hinblick auf einen zeitgerechten, realitätsnäheren Tarifvertrag weitergekommen. Da sich die Bedingungen für die meisten Unternehmen verbessern, können unsere Mitgliedsbetriebe ebenfalls einen wirklich großen Schritt in Richtung Zukunft wagen.

**Allen Mitgliedern, insbesondere des Vorstandes, die sich jeweils für ihre Sparte ehrenamtlich eingesetzt haben, sei an dieser Stelle einmal herzlich gedankt.**

Hier sei aber auch erwähnt, dass wir mit unserer Wirtschaftsorganisation, der DiaLog Gesellschaft für Service und Kommunikation mbH, auf einem guten Wege sind. Die zahlreichen nationalen und internationalen Projekte verhelfen der Gesamtorganisation zu

einem guten Ansehen in Politik und Wirtschaft und zeigen nachhaltig auf, dass sich Verbandsarbeit geändert hat.

Auch hier hängt der Erfolg im Wesentlichen von den handelnden Personen ab, die mit Ideenreichtum und sehr großem Engagement, z.B. im Projekt LEA! (Logistik erweitert Ausbildung!), die Dinge vorantreiben.

Auch die Entwicklung der LAN (Logistik Akademie Nordrhein-Westfalen) ist beachtlich. Die drei Blöcke "Basisausbildung Speditionskaufmann und Verkehrsfachwirt", "Tagesseminare" und der aufstrebende Bereich "Inhouse-Seminare" entwickeln sich hervorragend. Durch die Auswahl exzellenter Referenten und durch die intensive Marktbeobachtung ist sichergestellt, dass man hier immer im Vorgriff auf aktuelle Entwicklungen die richtigen Seminare vorbereitet.

Auch wenn wir nicht alles gemeinsam erreichen konnten, so haben wir doch in der Politik immer wieder die Finger in Wunden gelegt, um die Bedingungen für die Speditions- und Logistikbetriebe in Nordrhein-Westfalen zu verbessern.

In diesem Bericht wird bekanntlich nur ein kleiner Einblick in die geleistete Arbeit niedergeschrieben. Wir wünschen uns, dass unsere Leser angereizt werden, die handelnden Personen des Verbandes, der DiaLog sowie der Logistik Akademie NRW anzusprechen und sich für weitere Themen interessieren.

**Wir wünschen den Lesern viel Spaß bei der Lektüre!!!**

Wolfgang Stromps  
*Vorsitzender des Vorstandes*

Dr. Rüdiger Ostrowski  
*Geschäftsführender Vorstand*

Düsseldorf, Juni 2005

Berichte aus den dem Verband  
Spedition und Logistik Nordrhein e.V.  
angeschlossenen Organisationen

**DiaLog Gesellschaft  
für Service und  
Kommunikation mbH**

und

**Logistik Akademie  
Nordrhein-Westfalen**

## Bericht der DiaLog Gesellschaft für Service und Kommunikation mbH



### Projekte

Mit LEA! hat die DiaLog Ges. für Service und Kommunikation mbH seit Dezember 2003 Zuwachs bekommen. LEA! (Logistik erweitert Ausbildung!) fördert die betriebliche Ausbildung und hat – neben zahlreichen unterstützenden Maßnahmen für die Betriebe – bisher über 60 zusätzliche Ausbildungsplätze ins Leben gerufen ([www.lea-online.info](http://www.lea-online.info)).



*Mit LEA! gibt es viel zu entdecken: Ladungssicherungskontrolle mit der BAG speziell für die Auszubildenden*

Im Auftrag des Bundesforschungsministeriums erarbeitet die DiaLog Ges. für Service mbH derzeit eine internationale Verkehrsstromanalyse über den Gütertausch zwischen den Nordseehäfen und dem Balkan. Die Ergebnisse könnten in die künftige europäische Infrastrukturpolitik einfließen und darüber hinaus für die Korridorneugestaltung transeuropäischer Verkehrsachsen relevant sein. Die Studie steht etwa Ende 2005 zur Verfügung.

Seit 01.01.2004 beheimatet die DiaLog Ges.



*Verlauf des Korridor IV*

für Service mbH den Sekretär für den Pan-Europäischen-Verkehrskorridor IV, der von Dresden über Prag und Sofia nach Istanbul verläuft. In diesem Zusammenhang ist es eine der wichtigsten Aufgaben, die EU hinsichtlich der notwendigen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen entlang dieses Korridors zu beraten.

Seit 2004 ist die DiaLog Ges. für Service mbH Mitglied im europäischen Expertennetzwerk "ELITE", das sich gefunden hat, um auf europäischer Ebene gemeinsam Verkehrsprojekte durchzuführen ([www.elite-network.org](http://www.elite-network.org))

### Service / Dienstleistungen

Das Jahr 2004 stand ganz unter dem Zeichen "Eventmanagement". So ist unter dem Stichwort "Frauenpower in der Logistik" ein Arbeitskreis für Frauen mit Führungsverantwortung gegründet worden. Dieser widmet sich frauenspezifischen Alltagsproblemen in der Spedition und will dienstleistungsorientierte Projekte "von Frauen für

Frauen" kreieren und umsetzen. Durch die Organisation eines Gemeinschaftsmessestandes anlässlich der TransportLogistik China 2004 ermöglichte die DiaLog Ges. für Service mbH sechs mittelständischen Unternehmen einen professionellen Auftritt in Shanghai. Die Messe, die 2004 erstmalig stattfand, war sowohl insgesamt als auch speziell für diese Unternehmen ein voller Erfolg. Abgerundet wurde dies noch von öffentlichen Fördergeldern, die einen Großteil der Standkosten abdeckten.



*Aussteller des Gemeinschaftsmessestandes in Shanghai*

Ein – nicht nur logistisches – Highlight des Jahres 2004 war der FIATA-Kongress in Sun City, Südafrika. Die DiaLog Ges. für Service mbH wurde von DVZ und DSLV mit der



*Teilnehmer der Delegationsreise nach Südafrika am Kap*

Durchführung der deutschen Delegationsreise beauftragt. Diese Studienreise mit vielen verkehrsrelevanten Programmteilen brachte den deutschen Spediteuren das Land am Kap logistisch und kulturell näher. Im kommenden Jahr 2006 werden diese beiden Events zusammengefasst, so dass gleichzeitig zur TransportLogistik China 2006 der FIATA-Kongress in Shanghai stattfinden wird. Die DiaLog Ges. für Service mbH plant bereits jetzt wieder die Organisation einer Reise.

### **Personalmanagement**

Komplettiert wurde ferner das Angebot im Bereich Personalmanagement durch die Erteilung der Erlaubnis zur Arbeitnehmerüberlassung. So bietet die DiaLog Ges. für Service mbH nunmehr alle Leistungen rund um das Thema Personal an: Beratung, Beschaffung und Vermittlung, Aus- und Weiterbildung sowie Personal auf Zeit.

### **Beratung**

Selbstverständlich waren die Berater der DiaLog Ges. für Service mbH auch im Jahr 2003/2004 in allen Spektren der Unternehmensberatung aktiv. Viele Unternehmen nutzten die Möglichkeit, einen Berater der DiaLog als "Manager auf Zeit" zu buchen. Sei es für den Einsatz während einer Krankheitsphase, die Überbrückung einer Übergangszeit (z.B. bei Generationswechsel) oder als Projektmanager für die Einführung innovativer Techniken oder Organisationsformen.

### **Textsammlung Transportrecht 2005**

Zum Jahresende 2004 wurde die beliebte Textsammlung "Spedition und Logistik" neu aufgelegt und um die "Incoterms" bereichert. Diese Textsammlung kann wie immer von der DiaLog bezogen werden.

## Bericht der LAN 2005

### Nebenberufliche Lehrgänge

Wie wichtig für Arbeitnehmer ein qualifizierter Berufsabschluss zur Sicherung des Arbeitsplatzes auch in der Branche Spedition und Logistik ist, zeigt sich am steigenden Interesse an nebenberuflichen Lehrgängen, die mit einer Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer abschließen. Die Logistik Akademie NRW bietet Quereinsteigern in den unterschiedlichsten Bereichen die Möglichkeit, sich in nebenberuflichen Lehrgängen auf einen anerkannten Berufsabschluss vorzubereiten.

In Nordrhein-Westfalen einzigartig ist die nebenberufliche Berufsausbildung zur Kauffrau/zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung. Quereinsteiger mit entsprechender Berufserfahrung aus Speditions- oder Logistikunternehmen sowie Kaufleute aus anderen Branchen erlangen in dem sechzehnmonatigen Lehrgang das nötige speditionelle Fachwissen für die IHK-Abschlussprüfung.

Um auch Beschäftigten aus dem Lagerbereich eine neue berufliche Perspektive zu geben, hat die Logistik Akademie NRW Konzepte entwickelt, sich nebenberuflich für die neuen Berufe Fachlageristin/Fachlagerist oder Fachkauffrau/Fachkaufmann für Lagerlogistik qualifizieren zu können.

### Höherqualifizierung durch Weiterbildung

Neben der beruflichen Qualifizierung für Beschäftigte mit einem branchenfremden oder fehlenden Berufsabschluss bietet die Akademie nach wie vor auch die Höherqualifizierung durch die Weiterbildung zur Verkehrsfachwirtin/zum Verkehrsfachwirt im Güterverkehr mit IHK-Abschluss an.

Die Vorbereitung auf die Abschlussprüfungen der IHK ist nicht nur im nebenberuflichen Weiterbildungsbereich, sondern insbesondere auch im Rahmen der Berufsausbildung außerordentlich wichtig und notwendig. Mit Kursen zur gezielten Prüfungsvorbereitung unterstützt die Logistik Akademie NRW die Arbeit des Verbandes Spedition und Logistik Nordrhein e.V. im Bereich der qualifizierten beruflichen Bildung.

### Neugestaltung des Berufsbildes

Durch die Neugestaltung des Berufsbildes Kauffrau/Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung fällt der fremdsprachlichen Ausbildung mehr Gewicht zu. Aus diesem Grund bietet die Logistik Akademie NRW in Zusammenarbeit mit dem Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V. eine fremdsprachliche Zusatzqualifizierung in Englisch für Auszubildende der Speditions- und Logistikbranche an, welche mit einer Prüfung vor der IHK ihren Abschluss findet. Diese Zusatzqualifizierung kann auch noch bis zu zwei Jahre nach Beendigung der Ausbildung erlangt werden.

Ein weiterer Ausbildungsschwerpunkt stellt der Themenbereich Marketing dar. Zur Vertiefung der in der Berufsschule vermittelten Lehrinhalte, bietet die LAN für Azubis zusätzliche Unterrichtseinheiten in diesem Bereich an.

### Weiterer Standort in Köln

Für Interessenten/Teilnehmer im Raum Köln und Umgebung wird die LAN näher kommen. Im Sommer 2005 wird die Akademie im TechnologiePark Köln mit einem weiteren Standort vertreten sein. Sämtliche Kurse und Lehrgänge werden dann auch in Köln angeboten.

**Seminarübersicht**

**2. Halbjahr 2004 und  
1. Halbjahr 2005**

**Diese Seminare haben  
wir erfolgreich mit  
Ihnen durchgeführt**

Fiskalvertretung

Mit der Maut leben -  
Verkaufsargumente

Englisch für Disponenten

Projektmanagement  
in der Logistik

Erfolgreiche  
Reklamationsbearbeitung

Controlling in Speditionen

Zollrecht Basiswissen

Zollrecht Vertiefung

Zollrecht Praxis

Ladungssicherung beim  
Transport von Gütern

Grundlagen  
Schadensbearbeitung

Lenk-, Ruhe- und Arbeits-  
zeiten im Straßenverkehr

MwSt-Recht - Grundlagen

Fortlaufende Englischkurse

**Berichte aus den  
Fachsparten**

**Internationale  
Spedition**

**Lagerei- und  
Distributionslogistik**

**Kraftwagenspedition**

**Luftfrachtspedition**

**Sammelgutspedition**

**Binnenschifffahrts-  
spedition und  
Hafenwirtschaft**

**Kombinierter Verkehr**

**Getreidespedition  
und -lagerei**

## Internationale Spedition

Nach den Anschlägen des 11. Septembers 2001 in den USA sowie weiteren Anschlägen auf Bali, in Tunesien und in Madrid hielten es zahlreiche Staaten und Interessengruppen für erforderlich, nicht nur für den Güterverkehr Maßnahmen zur Sicherung gegen mögliche terroristische Gefahren zu entwickeln. Denn es wird davon ausgegangen, dass Verkehrsmittel beispielsweise durch Angriffe und Ladungsmanipulationen potenzielle Tatziele und Tatmittel gleichermaßen sein können.

Standen zunächst nur der Luft- und Seeverkehr sowie die Beförderung gefährlicher Güter im Vordergrund erweiterter Security-Maßnahmen, so richtet sich der Focus inzwischen zunehmend auf die gesamte Logistikkette. Auch die Landverkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt sowie die von ihnen genutzte Infrastruktur (Verkehrswege, Umschlagseinrichtungen, Terminals und Häfen) werden Risikoanalysen im Hinblick auf den Terrorschutz unterzogen.

Es wird erwartet, dass die EU-Kommission eine Sicherheitsinitiative zum Schutz der Außengrenzen in den Europäischen Zollkodex integrieren wird. Kern der Initiative ist die elektronische Voranmeldepflicht von Waren in Form einer summarischen Anmeldung vor Eintreffen in der Europäischen Union, bzw. vor Verlassen der Gemeinschaft.

Außerdem ist die sogenannte EU-Transportkettenrichtlinie in Vorbereitung. Diese Richtlinie soll nicht nur umfangreiche innergemeinschaftliche Maßnahmen zum Schutz vor Terrorismus beinhalten, sondern auch Kriminalität bekämpfen, die sich den Transportmarkt zu eigen macht. Hier wird in erster Linie an Menschen- und Drogenhandel sowie Waffenschmuggel gedacht. Betroffen werden die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt sein.

## Lagerei- und Distributionslogistik

Für das Land Nordrhein-Westfalen sind Logistikdienstleistungen ein internationales Markenzeichen. Durch die Häfen Duisburg, Düsseldorf und das engmaschige Autobahnnetz ist Nordrhein nach wie vor der wichtigste Logistikstandort der Europäischen Union.

Der fortschreitende Abbau von Zollbeschränkungen in der EU erhöhte auch in der Region Nordrhein das internationale Transportaufkommen und förderte die Entwicklung der Branche positiv. Die Verlagerung von Produktionsstandorten in Niedriglohnländer erhöhte das Transportvolumen ebenfalls. Entgegen dem Bundes-trend verzeichnete die Logistik in NRW im letzten Jahr sogar einen Wachstumstrend.

Trotz der verstärkten Wettbewerbssituation durch die Osterweiterung der Europäischen Union sehen die Dienstleister der Lagerei- und Distributionslogistik Perspektiven, den Markt zu erweitern. Immerhin hat eine Befragung ergeben, dass 88 % der nordrhein-westfälischen Unternehmen dem Logistikmarkt große Wachstumspotentiale zutrauen.

Mehr als die Hälfte der nordrheinischen Unternehmen sind bereits in Polen tätig und haben dort entsprechende Jointventure oder Partnerschaften gegründet und gefestigt. Weitere 15 % planen den Markteintritt.

Im Frühjahr 2005 fand eine unerfreuliche Diskussion zum Thema Feinstaub statt. Die Kommunen sperrten Straßen, um so einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Das Gegenteil ist der Fall: Umwegverkehre und vermehrte Fahrten mit kleineren Fahrzeugen führen zu einer höheren Belastung. Die Belieferungsinteressen der Distributionslogistiker wurden außer Acht gelassen. Unser Verband ist an allen Arbeitskreisen der Kommunen beteiligt, um die Interessen der Distributionslogistiker zu vertreten.

## Kraftwagenspedition

### Einführung der Maut

Die Welt der Kraftwagenspediteure und Frachtführer war im letzten Berichtsjahr wesentlich von den Geschehnissen rund um die mittlerweile eingeführte Lkw-Maut geprägt.

Während wir im letzten Jahresbericht noch erhebliche Zweifel daran geäußert haben, ob die Maut zum 01.01.2005 umgesetzt werden würde, haben wir nunmehr Klarheit. Die Maut wurde mehr oder weniger erfolgreich zum Jahresanfang eingeführt. Die On-Board-Units (OBUs) wurden schlichtweg auf ihre wesentliche Funktion reduziert und sind im derzeitigen Stadium der Mauteinführung nicht viel mehr als Taxameter mit Satellitenanschluss. Die ursprünglichen, ehrgeizigen Pläne der Bundesregierung und Toll-Collect ließen sich offensichtlich nicht realisieren. Die OBU ist nicht in der Lage, neue mautpflichtige Strecken, Gebührenänderungen oder mautfreie Autobahnabschnitte zu verarbeiten, ohne dass das gesamte Fahrzeug in die Werkstatt gebracht werden muss.

Dies hat zum einen zur Folge, dass die Bundesregierung zunächst an die ursprünglich festgesetzte Mauthöhe gebunden ist, da sie gar nicht in der Lage ist, eine Änderung technisch umzusetzen. Es führt aber zum anderen dazu, dass Landstraßen, die für den Schwerlastverkehr geeignet sind, unter Umständen alsbald für eben diesen gesperrt werden.

Ursprünglich war es geplant, Streckenabschnitte, die geeignet sind, um mautpflichtige Strecken zu umgehen, ebenfalls zu bemaunten. Da dies aber aufgrund der technischen Mängel in den OBUs nicht möglich ist, könnten die Gemeinden und Kreisverwal-

tungen diese Strecken für den Schwerlastverkehr sperren.

Wir werden versuchen, solche Maßnahmen so früh wie möglich aufzudecken, sind aber auch hier auf die Beobachtungen der Mitglieder angewiesen. Sollten Sie also im Laufe des Jahres 2005 von einer solchen Sperrung hören, wären wir Ihnen sehr dankbar, wenn Sie die entsprechende Information an uns weiterleiten.

### Umsetzung Richtlinie 2002/15/EG

Ein weiteres Thema dieser Berichtsperiode ist und war die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG. Nach dieser Richtlinie werden Fahrer künftig nur noch bis zu 48 Stunden im Durchschnitt arbeiten können. Bisher war eine Beschäftigung bis 65 Stunden im Schnitt möglich.

Die EU-Richtlinie muss, um auch Gültigkeit in der Bundesrepublik Deutschland beanspruchen zu können, zunächst in nationales Recht umgewandelt werden. Dies ist bisher nicht geschehen. Letztmalig wurde der Gesetzesentwurf am 18.03.2005 vom Bundesrat behandelt. Dieser hatte die Umsetzung jedoch abgelehnt, so dass wir davon ausgehen, dass frühestens im Oktober 2005 neue Arbeitszeiten für Kraftfahrer gelten werden. Der Verband Spedition und Logistik e.V. begrüßt diese Entwicklung zwar, da viele andere europäische Nationalstaaten die Richtlinie 2002/15/EG ebenfalls nicht umgesetzt haben, die Vorgehensweise im gesamten Gesetzgebungsverfahren wurde aber kritisiert. Bis zum 18.03.2005 wusste kein angestellter Fahrer und kein Unternehmer, ob er zum 01.04.2005 - also innerhalb von ca. zwei Wochen - seine gesamte Disposition umstellen muss. Eine solche Vorgehensweise halten wir für unverantwortlich.

## Luftfrachtspedition

### Montrealer Übereinkommen

Die Luftfrachtspedition muss sich seit Mitte des letzten Jahres mit einer neuen Rechtsgrundlage auseinandersetzen. Dem Montrealer Übereinkommen. Das insbesondere für die Haftung bei Passagier- und Güterschäden in der internationalen Zivilluftfahrt maßgebliche Recht, das auf dem Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 basierte, entsprach inhaltlich nicht mehr den Anforderungen des heutigen Wirtschaftslebens und modernen Standards. Daher hat auch die Bundesrepublik Deutschland Mitte des Jahres 2004 das Montrealer Übereinkommen (MÜ) ratifiziert.

Mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens ist das Montrealer Übereinkommen auf alle Luftfrachtbeförderungen anzuwenden, bei denen Abgangs- und Bestimmungsort in Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens liegen.

Neben wesentlichen Änderungen der Rechtslage hinsichtlich der Passage haben sich auch die Regelungen des Güterverkehrs geändert. Für Güterschäden wurde eine im Vergleich zum Warschauer Abkommen strengere Obhutshaftung (Gefährdungshaftung) eingeführt, die sogar noch strenger als unser nationales HGB-Frachtrecht ist.

Leider führt das Montrealer Übereinkommen hinsichtlich der Definition des Haftungszeitraums insbesondere in den Fällen des Selbsteintritts der Fixkosten- und Sammelladungsspedition zu ungeklärten Fragen. Es ist daher abzuwarten, wie die Rechtsprechung diese Zweifelsfälle lösen wird.

### Luftsicherheitsgesetz

Neben dem Montrealer Übereinkommen ist das Luftsicherheitsgesetz von erheblicher

Bedeutung für die Luftfrachtspedition. Danach muss jede Fracht, die in sicherheitsrelevante Bereiche am Flughafen verbracht wird, überprüft werden. Das bedeutet, dass keine Container oder verpackten Sendungen mehr in den sensiblen Bereich verbracht werden dürfen, die nicht durchleuchtet wurden. Diese Sicherheitsüberprüfung kann von den Behörden vorgenommen werden. Hierbei ist noch unklar, ob der Bundesgrenzschutz, das Luftfahrtbundesamt oder die Mittelbehörde (in NRW die Bezirksregierung) zuständig sein wird.

Ferner kann der Spediteur selbst als reglementierter Beauftragter tätig werden. Reglementierter Beauftragter ist ein Spediteur, der in geschäftlicher Beziehung mit einem Luftfahrtunternehmen steht und Sicherheitskontrollen durchführt, die von der zuständigen Behörde in Bezug auf Fracht, Kurier- und Expresssendungen oder Post anerkannt oder vorgeschrieben sind. Diejenigen, die diesen Status erreichen, werden voraussichtlich erhebliche Wettbewerbsvorteile haben, da sie nicht auf die Mithilfe von Behörden angewiesen sind. Auf der anderen Seite ist die Anschaffung der Sicherheitsinstrumente, insbesondere der Röntgengeräte nur möglich, wenn entsprechende Mengen umgeschlagen werden.

Somit wird das Luftsicherheitsgesetz bzw. die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt den Integratoren und anderen großen Luftfrachtspediteuren weitere Wettbewerbsvorteile liefern. Der Verband bedauert dies, sieht aber auf der anderen Seite die dringende Notwendigkeit, dass der Luftverkehr optimal kontrolliert werden muss.

## Sammelgutspedition

### Einführung der Maut

Auch die Sammelgutspedition war überschattet von der Einführung der Maut. Während sich im Bereich der Umschlagslager nicht viel getan hat und die Einführung der RFID-Technologie auch weiterhin in weiter Ferne liegt, waren die Ereignisse in der Sammelgutspedition von der Einführung der Maut geprägt. Die Empfehlungen der Vereinigung der Sammelgutspediteure im Bundesverband Spedition und Logistik e.V. haben an Gewicht gewonnen.

Bereits vor dem ursprünglich geplanten Einführungstermin am 01.08.2003 hatte die Versa den Versuch unternommen, eine praktikable und klare Möglichkeit zu schaffen, die Maut in der Sammelgutspedition weiterzubelasten. So entstand ein Zahlenwerk, aus dem anhand der vorliegenden Eckdaten (Gewicht und Entfernung) die vom Kunden zu tragende Maut ermittelt werden kann.

Das mit viel Know-how entwickelte Zahlenwerk geriet nach dem Mautflop am 01.01.2004 zunächst in Vergessenheit, wurde aber nach Einführung der Maut zu einem wichtigen und unverzichtbaren Verkaufsinstrument der Sammelgutspediteure. Mittlerweile findet die Empfehlung der Versa in vielen Speditionen Anwendung und ist aus dem Speditionsalltag nicht mehr wegzudenken.

Bei den Verladern wird die Tabelle zur Weiterbelastung der Maut überwiegend als fair bezeichnet. Auch wenn keine genauen Zahlen vorliegen, gehen wir davon aus, dass die Tabelle eine große Marktakzeptanz hat. Insbesondere im Tagesgeschäft wird die Mauttabelle ständig angewendet. Damit ist es der Versa ein weiteres Mal gelungen, eine Preisempfehlung auszusprechen, die die Gegebenheiten des Marktes erkannt hat und somit ein echtes Hilfsmittel für unsere Mitglieder darstellt.

Auch aus unserem Verband waren Unternehmer maßgeblich an der Erstellung, Umsetzung und Markteinführung der Mauttabelle beteiligt.

### Mittelstandsempfehlungen der Versa

Die in der Mittelstandsempfehlung für den Spediteursammelgutverkehr empfohlenen Preise wurden zum 01. Januar 2004 von der Versa um 3,9 % angehoben. Zumindest im Tagesgeschäft, aber auch bei den Preisverhandlungen mit A und B Kunden sind die Mittelstandsempfehlungen der Versa nach wie vor ein wichtiges Mittel der Preisverhandlungen. Die Veröffentlichungen in der Fachpresse hinsichtlich der Preisempfehlungen können in Verbindung mit gutem Verhandlungsgeschick bei Kundengesprächen sehr hilfreich sein.

### Auswirkungen der neuen ADSp

Nachdem bereits im Jahre 2002 die neuen ADSp eingeführt wurden, war in diesem Berichtsjahr ein Blick darauf zu werfen, wie sich der Versicherungsmarkt entwickeln würde und wie sich die neuen ADSp auf den Markt auswirken. Nach unserer Kenntnis kam es aber zumindest im Bereich Nordrhein nicht zu besonders schwerwiegenden Schadensfällen, die zu einer Überschreitung der Haftungssummen geführt hätte. Es scheint vielmehr so, als hätten die neuen ADSp sich wieder am Markt etabliert.

Wir sind froh, dass die ADSp nach wie vor von den führenden Verbänden abgeschlossen werden und somit auch weiterhin eine unmittelbare Gestaltung des rechtlichen Rahmens in der Branche von den Branchenverbänden vorgenommen wird.

## Binnenschifffahrtsspedition und Hafenvirtschaft

Mit 233,5 Millionen Tonnen erhöhte sich das Transportaufkommen im Jahr 2004 in der Binnenschifffahrt um 6,1%, die Beförderungsleistung nahm um 6,6% auf 62 Mrd. tkm zu. Die durchschnittliche Beförderungsweite lag mit 266 km leicht über der des Vorjahres (rund 264 km). Die Binnenschifffahrt konnte sich damit von dem Rückgang im Jahr 2003, der auf die Niedrigwasser durch die Trockenheit im Sommer und die damit verbundenen Schifffahrtseinschränkungen zurückzuführen war, wieder weitgehend erholen.

Veranstaltung war es, den Dialog zwischen (Verkehrs-)Politik und den an der Binnenschifffahrt beteiligten Organisationen herzustellen. Eine zweite Hafenkonferenz folgte am 3. Dezember 2004. Weitere Veranstaltungen sind geplant.

Am 6. Mai 2004 hat sich auf Initiative von Bundesminister Dr. Manfred Stolpe das Forum Binnenschifffahrt und Logistik gegründet. Der DSVL hat gemeinsam mit BDS, BÖB, AdB, Verdi und BUND die wichtigsten Empfehlungen und Strategien über die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland diskutiert. Die Ergebnisse wurden zu einem Handlungskonzept für eine zukunftsorientierte Binnenschifffahrt in Deutschland aufbereitet, das am 17. Februar 2005 auf einem parlamentarischen Abend in Berlin vorgestellt wurde. Es bleibt allerdings abzuwarten, welche bundespolitischen Weichenstellungen zur Förderung der Binnenschifffahrt in Deutschland eingeleitet werden.

### Güterverkehr 2004 in Deutschland

Verkehrszweig	2004*)		2003		Veränderung 2004 gegenüber 2003	
	Tonnen	tkm	Tonnen	tkm	Tonnen	tkm
	1 000	Mill.	1 000	Mill.	%	
Straße	3 021 000	380 400	3 000 000	363 900	0,7	4,5
darunter:						
inländische Lkw	2 735 000	264 800	2 728 573	255 857	0,2	3,5
Eisenbahn	310 200	86 400	303 757	79 841	2,1	8,2
Binnenschiff	233 500	62 000	219 999	58 154	6,1	6,6
Seeschiff	269 600	x	251 300	x	7,3	x
Rohrleitung (Rohöl)	93 500	16 000	92 308	15 407	1,3	3,8
Luftfahrt <sup>1)</sup>	2 700	x	2 333	x	15,0	x

\*) Vorläufige Ergebnisse.  
Quelle: Statistisches Bundesamt

Im vergangenen Jahr rückte die Binnenschifffahrt erfreulicherweise mehr in den Fokus des öffentlichen und politischen Interesses. So konnte im Februar 2004 das von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen in Auftrag gegebene "Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzert Nordrhein-Westfalen" veröffentlicht werden. Dieses Gutachten enthält 34 Handlungsoptionen, die im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt, der Häfen und der (maritimen) Produktionsstandorte von Bedeutung sind. Am 22. Juli 2004 folgte die erste NRW-Hafenkonferenz, an der der VSLNR aktiv in einem Workshop beteiligt war. Ziel dieser

Am 1. Juli 2004 ist der ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code) für den Bereich der Küsten-, See- und Binnenschifffahrt in Kraft getreten. Dieser Code berührt die Binnenschifffahrt selbst zunächst weniger, hat allerdings große Bedeutung für die Hafenumschlaganlagen an den Binnenwasserstraßen. Diese dürfen nun ausschließlich über mit ISPS-Code geschützte Anlagen Binnen- und Seeschiffe beladen, sofern diese in den Seehäfen direkten Kontakt mit Überseeschiffen haben. Diese Auflagen für die Umschlaganlagen können unterschiedlich gestaltet sein – je nach Beurteilung der Gefährdungssituation durch die verantwortlichen Sicherheitsbeauftragten auf Basis individuell für die Hafenanlage erstellter Risikoanalysen und Sicherungspläne. Der VSLNR steht in engem Kontakt mit den zuständigen Behörden (in erster Linie mit dem Verkehrsministerium in Düsseldorf), um bei der Gestaltung dieser Schnittstelle auf eine möglichst praktikable Lösung hinzuwirken.

## Kombinierter Verkehr

Ziel der deutschen und europäischen Verkehrspolitik ist es, möglichst große Anteile des Güterverkehrs von der Straße auf alternative Verkehrsträger zu verlagern. Wie in den vergangenen Jahren setzte die EU auch im Berichtszeitraum besondere Akzente in Bezug auf den kombinierten Verkehr (KV):

### Förderprogramm Marco Polo

Mit dem Programm Marco Polo sollen durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Seekurzstrecke, Schiene und Binnenwasserstraße die Staus im Straßenverkehr verringert und die Umweltfreundlichkeit des gesamten Verkehrssystems verbessert werden. Der vorgesehene Finanzrahmen für die Durchführung des Programms beträgt insgesamt 75 Mio. Euro. Wie beim Vorläuferprogramm PACT sollen durch Marco Polo unternehmerische Aktivitäten auf dem Markt für Güterverkehrsdienstleistungen gefördert und Maßnahmen in Ländern, die Kandidaten für den Beitritt zur EU sind, finanziert werden.

Der Verband Spedition und Logistik hat an einer Informationsveranstaltung der Europäischen Union in Brüssel über Antragsverfahren und Fristen für Marco Polo teilgenommen.

### Förderprogramm des BMVBW

Weitere Impulse für die Stärkung des kombinierten Verkehrs im nationalen Bereich verspricht auch das neue Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), das zum 01. Mai 2005 in Kraft getreten ist. Das Programm bezieht sich auf die Förderung des nationalen KV auf Schiene und Wasserstraße sowie auf den grenzüberschreitenden Zubringerverkehr. Es ergänzt die so genannte "Terminalförderung" des Bundes. Anders als das Programm Marco Polo der EU enthält dieses Programm keinerlei Schwellenwerte, die eine

Antragstellung erschweren könnten. Mit einem jährlich zur Verfügung stehenden Finanzvolumen von 15 Mio. Euro besitzt das neue Programm allerdings begrenzte Möglichkeiten. Zudem wird dieser Betrag noch aus dem "Topf" für die Terminalförderung abgezweigt. Deshalb reduzieren sich die für die Terminalförderung vorgesehenen Mittel von ursprünglich jährlich 76,6 Mio. Euro auf rund 60 Mio. Euro.

### Mengenentwicklung der Verkehrsträger

Positive Entwicklungen gab es im kombinierten Verkehr auch bezüglich der Mengenentwicklung für die einzelnen Verkehrsträger. Für die Binnenschifffahrt lassen sich für 2004 Steigerungsraten von 17,4 % gegenüber 2003 feststellen, was einer Gesamtmengesteigerung auf 1,95 Mio. TEU entspricht (vorläufige Werte). Im KV von Straße und Schiene ließen sich für 2004 noch keine konkreten Angaben zur Mengenentwicklung machen, da entsprechende Statistiken noch nicht veröffentlicht worden sind.

### Initiative des Verbandes

Seit Mitte Mai 2004 betreut der Verband das EUREKA-Projekt "Multimodale Transportkette Nordsee - Nordrhein-Westfalen - Balkan" (E! 3012). Das Projekt soll die Güterverkehrsströme zwischen den ARA-Häfen, den norddeutschen Seehäfen über die Güterdrehscheibe Ruhrgebiet hin zum Balkan und den angrenzenden Schwarzmeerhäfen definieren sowie eine detaillierte Infrastrukturanalyse dieser Relation vorlegen. Hervorzuheben ist die Möglichkeit, sich zukünftig entwickelnde Verkehrsströme so zu lenken, dass der Standort Deutschland durch intelligente Verkehrsplanung an aufkommendem Weltwirtschaftswachstum partizipiert. Zum anderen sollen diese neuen Verkehrsströme direkt auf umweltfreundlichere Verkehrsträger gelenkt werden können. Der Abschlussbericht dieses internationalen Projektes kann im Frühjahr 2006 erworben werden.

## Getreidespedition und -lagererei

Die Ausgangslage der gewerblichen Getreidelagererei in der BRD verschlechterte sich vor Beginn des Wirtschaftsjahres 2004/2005 nochmals dramatisch. Die Belegung mit Interventionsgetreide sank durch starke Verkäufe von Interventionsmengen vor der Ernte auf den niedrigsten Stand seit 30 Jahren. Dementsprechend war ein großer Freiraum zur Ernteaufnahme vorhanden. Die Ernte 2004 wurde als Rekordernste prognostiziert. Der Handel sicherte sich auch schon zu einem frühen Zeitpunkt entsprechend Lagerraum bei den Getreidelagerhaltern.

Die Ernteprognose zur Menge trat auch ein. Mit 50,1 Mio Tonnen Getreide wurde die größte Ernte der BRD eingefahren. (+ 27,2% zur Ernte 2003)

Umso enttäuschender verlief der Ernteablauf für die Getreidelagerhalter in NRW. Die Getreidemengen zur Einlagerung bei gewerblichen Lagerhaltern entsprach teilweise nur bis zu 20% des reservierten Platzbedarfes. Grund war einerseits die instabile Wetterlage während der Feldbergung, die dem Erfassungshandel Zeit gab, die Abwicklung über eigene Lager zu steuern. Speditionslager werden erst im Erntedruck angefahren. Andererseits entwickelten sich die Getreidepreise gegenüber der vorherigen Ernte stark nach unten (z.B. bei Brotweizen - 35%). Daraus resultierte eine enorme Hoflagerung der Landwirte.

### Somit wurde der Markt wie folgt beeinflusst:

Sehr verhaltene Bereitschaft Ware in die November-Intervention zu geben.

Drängendes Angebot bei niedrigen Preisen und wenig Exportmöglichkeiten aus dem freien Markt bei hohem Weltmarktdruck.

Auch nach dem Jahreswechsel veränderte sich die Marktsituation kaum.

Somit wurde mit der März-Intervention dann doch 3,5 Mio Tonnen Weizen und Gerste kontrahiert. Diese jedoch überwiegend in Nord- und Ostdeutschland.

Die Interventionsbestände liegen in der EU jetzt wieder bei ca. 15 Mio Tonnen.

Für die kommende Ernte wird eine gute bis sehr gute Prognose gestellt.

### BLE – Nutzung der Getreidelager nach Bundesländern (Angaben in 1000 t) per 01.03.2005

	Lagerkap. t	BLE-Nutzung
Schleswig-Holstein	1.478	21,99 %
Hamburg	322	8,94 %
Niedersachsen	2.025	22,32 %
Bremen	149	45,64 %
Mecklenburg Vorp.	1.883	38,75 %
Rheinland-Pfalz	248	13,71 %
Baden-Württemberg	293	14,33 %
Bayern	1.040	25,18 %
Saarland	3	66,67 %
<b>Nordrhein-Westfalen</b>	<b>694</b>	<b>21,88 %</b>
Hessen	200	31,00 %
Berlin	65	64,62 %
Brandenburg	2.402	55,96 %
Sachsen	1.350	51,04 %
Sachsen-Anhalt	2.385	43,06 %
Thüringen	1.170	14,54 %
<b>BLE-Lager gesamt:</b>	<b>15.707</b>	<b>34,59 %</b>

Quelle: BLE

**Berichte aus den  
Kommissionen**

**Kommission Tarif- und  
Sozialpolitik**

**Kommission Berufliche  
Bildung**

## Kommission Tarif- und Sozialpolitik

Die in diesem Berichtszeitraum stattgefundenen Tarifverhandlungen waren die seit langem kompliziertesten und schwersten ihrer Art. Die Arbeitgeberseite hatte die Manteltarifverträge bereits im Dezember 2003 gekündigt. Die Gewerkschaft ver.di hatte ihrerseits die Lohn- und Gehaltstarifverträge zum 31.07.2004 gekündigt.

Die gemeinschaftlich für Nordrhein-Westfalen verhandelnden Arbeitgeberverbände (Arbeitgeberverband für das Verkehrsgewerbe Nordrhein, Arbeitgeberverband für das Verkehrs- und Transportgewerbe im Bergischen Land, Verband für das Verkehrsgewerbe Westfalen Lippe e.V. und Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V.) haben die Rahmentarifverträge gekündigt, um die Tarifverträge den immer höher werdenden Anforderungen an das Gewerbe auch künftig anpassen zu können. Insbesondere sollte ein Arbeitszeitkonto im Tarifvertrag aufgenommen und die bisher hoch komplizierte Urlaubsregelung vereinfacht werden.

Ebenso wichtig erschien es den Arbeitgeberverbänden, eine neue Regelung für Fahrerarbeitszeiten zu finden. Bereits im Jahre 2002 wurde eine Europäische Richtlinie (RL 2002/15/EG) verabschiedet, die die bisherigen Arbeitszeiten für Fahrer erheblich einschränkt. Diese Richtlinie bedarf jedoch noch der Umsetzung in nationales Recht. Um auf diese Umsetzung vorbereitet zu sein, bedurfte es dringend einer völligen Neufassung des bisherigen Bezirksmanteltarifvertrages.

Seit der Kündigung der Lohn und Gehaltstarifverträge haben die Tarifparteien in insgesamt neun Runden – teilweise mit den großen Kommissionen, teilweise in Sondierungsgesprächen – verhandelt. Während dieses Zeitraumes kam es zeitweise zu Warnstreiks, die jedoch von der Arbeitgeberseite gut verkräftet wurden. Als es trotz dieses von Seiten der Gewerkschaft aus aufgebauten Drucks zu keiner Einigung kam, brach die Gewerkschaft zunächst die Verhandlungen ab. Man äußerte

sich im Herbst 2004 dahingehend, dass man die Verhandlungen zwar nicht als gescheitert betrachte, aber ohne ein erheblich besseres Angebot der Arbeitgeberseite nicht mehr verhandeln wolle. Zu diesem Zeitpunkt lag ein neu entwickelter Rahmentarifvertrag mit einem Arbeitszeitkonto und einer Fahrerarbeitszeitregelung auf dem Tisch. Die Arbeitgeberverbände boten seinerzeit 1,9 % ab dem 01.08.2003. Die Forderung der Gewerkschaft lag bei 4 %. Nachdem dann zunächst nicht weiter verhandelt wurde, kam es dazu, dass der nationale Gesetzgeber zu verstehen gab, dass eine Umsetzung der RL 2002/15/EG noch im März 2005 erfolgen solle. Dieser Umstand führte dazu, dass die Parteien wieder an den Verhandlungstisch gefunden haben. Obwohl die Umsetzung letztlich nicht erfolgte, kam es schließlich am 26.04.2005 gegen 24:00 Uhr zu einem Abschluss, der in der Folgeweche von den Kommissionen in den verhandelnden Verbänden bestätigt wurde. Vereinbart wurde ein in großen Teilbereichen völlig neu gefasstes Tarifwerk.

Wir hoffen, dass die Neuregelungen den immer größer werdenden Anforderungen an Speditions- und Logistikdienstleister gerecht werden.

Mit dem neuen Vertragswerk ist Nordrhein-Westfalen das erste Bundesland, das einen an die Richtlinie 2002/15/EG angepassten Tarifvertrag abgeschlossen hat. Die Löhne und Gehälter (ausgenommen die der Kraftfahrer) wurden nach 8 Nullmonaten um 2,9 % erhöht. Dies bedeutet bezogen auf die Gesamtlaufzeit eine Erhöhung von 1,79 %.

Zuletzt möchten wir uns an dieser Stelle bei all denjenigen bedanken, die sich mit hohem Einsatz an den häufig bis tief in die Nacht andauernden Verhandlungen beteiligt haben und sich nicht scheuten, auch bei starken Widerständen die Interessen der Mitglieder durchzusetzen.

## Kommission Berufliche Bildung

### Neues Berufsbild: Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung

Zu Beginn des Ausbildungsjahres 2004 trat die modernisierte Ausbildungsordnung für Speditionskaufleute mit der Bezeichnung Kauffrau/Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung in Kraft. Der Branchennachwuchs soll künftig noch intensiver auf die komplexen Aufgaben in der Logistik vorbereitet werden. Logistisches Denken und Handeln sowie die Mitwirkung an logistischen Planungs- und Organisationsprozessen sind gewichtige Lernziele in der neuen Ausbildung. Unser Verband freut sich sehr über diese Neuerungen, da ein attraktives Berufsbild entstanden ist, das den Anforderungen des wachsenden Logistikmarktes gerecht wird und engagierten Jugendlichen bei ihrer Berufswahl eine zukunftsweisende Alternative bietet.

### Mediengestützte Unterrichtseinheit

Im vergangenen Jahr hat die Kommission eine mediengestützte Unterrichtseinheit entwickelt, die es jedem Verbandsmitglied ermöglicht, ein direktes Marketing für Auszubildende an allgemein bildenden Schulen und Berufskollegs (höheren Handelsschulen) zu betreiben. Die dazugehörige CD wurde noch einmal überarbeitet und kann beim Verband Spedition und Logistik Nordrhein e. V. angefordert werden.

Fordern Sie die Hilfe der Kommission an, wenn Sie das Berufsbild an Schulen in Ihrer Umgebung vorstellen möchten.

### Berufsschullehrertag geplant

Als nächstes größeres Projekt steht für die Kommission Berufliche Bildung ein Berufsschullehrertag auf dem Programm. Dieser Tag soll die Zusammenarbeit zwischen Betrieb und Schulen weiter fördern.

### Messe

Unsere Präsenz auf den Messeständen konnte verbessert werden, da einige Maßnahmen zur Neugestaltung des Messestandes durchgeführt wurden. Insgesamt wurde an 4 Messen teilgenommen:

Düsseldorf	Berufe live Rheinland Philipshalle	17.09.04
Wuppertal	Ausbildung 2004 Stadthalle	14.10.04
<b>über LEA!:</b>		
Duisburg	Berufemarkt Städt. Gesamtschule Duisburg Mitte	03.07.04
Moers	Ausbildungsbörse Mercator-Berufskolleg	15.11.04

### Auszeichnung des besten Azubis

Die Kommission arbeitet zur Zeit an einem Verfahren, um den jahrgangsbesten Auszubildenden (bezogen auf die Abschlussprüfung) auszuzeichnen. Dieser soll dann jährlich mit einem Stipendium für die Ausbildung zum Verkehrsfachwirt an der Logistik Akademie Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet werden.

### Zusammenarbeit mit LAN und LEA!

Eine enge Zusammenarbeit pflegt die Kommission mit der Logistik Akademie Nordrhein-Westfalen und mit dem Projekt LEA! der DiaLog Ges. für Service und Kommunikation mbH. Hiermit wird sichergestellt, dass beide Institutionen praxisorientierte Unterstützung erhalten und Doppelarbeit vermieden wird.

# Der Vorstand

## Der Vorstand des Verbandes Spedition und Logistik Nordrhein e.V., Düsseldorf

### Ehrenvorsitzender



**Bernhardt Bünck**

Verband Spedition und Logistik  
Nordrhein e.V.  
Engelbertstraße 11  
40233 Düsseldorf

---

### Geschäftsführender Vorstand



**Vorsitzender**

**Wolfgang Stromps**

Stromps + Co. Intern.  
Spediteure - Transport-Kontor  
Untergath 204  
47805 Krefeld

---



**Stellv. Vorsitzender**

**Heinz Scharrenberg**

Ernst Scharrenberg KG  
Industriestraße 35  
40822 Mettmann

---



**Markus Hendricks**

Hendricks GmbH  
Internationale Spedition  
Wiesenstraße 85  
41460 Neuss

---



**Dr. Rüdiger Ostrowski**

Verband Spedition und Logistik  
Nordrhein e.V.  
Engelbertstraße 11  
40233 Düsseldorf

---

## Mitglieder und Stellvertreter des Gesamtvorstandes

### Binnenschifffahrtsspedition und Hafenwirtschaft



**Vorsitzender**  
**Günther Haberland**  
M. Zietzschmann  
GmbH & Co. KG  
Düsseldorfer Straße 31  
41460 Neuss



**Stellv. Vorsitzender**  
**Ralf Bartsch**  
DeCeTe GmbH  
Alte Ruhrorter Straße 20 - 22  
47119 Duisburg

### Getreidespedition und -lagerei



**Vorsitzender**  
**Ingo Boesen**  
L.W. Cretschmar Logistik GmbH  
Oerschbachstraße 1  
40599 Düsseldorf



**Stellv. Vorsitzende**  
**Christa Roters**  
Roters & Buddenberg GmbH  
Hafenstraße 83  
47809 Krefeld

## Internationale Spedition



**Vorsitzender**  
**Wolfgang Stromps**  
Stromps + Co. Intern.  
Spediteure - Transport-Kontor  
Untergath 204  
47805 Krefeld



**Stellv. Vorsitzende**  
**Rotraud Kemkes**  
Gerlach Zolldienste GmbH  
Bahnhofstraße 32  
47608 Geldern

## Kraftwagenspedition



**Vorsitzender**  
**Uwe Stephan**  
Franz Stephan oHG  
Hohe Straße 97  
53119 Bonn



**Stellv. Vorsitzender**  
**Markus Hendricks**  
Hendricks GmbH  
Internationale Spedition  
Wiesenstraße 85  
41460 Neuss

## Lagerei und Distributionslogistik



**Vorsitzender**  
**Markus Hendricks**  
Hendricks GmbH  
Internationale Spedition  
Wiesenstraße 85  
41460 Neuss



**Stellv. Vorsitzender**  
**Dr. Jürgen Harland**  
Locton Gesellschaft für  
Logistik-Systeme mbH  
Rösratherstraße 655  
51107 Köln

## Luftfrachtspedition



**Vorsitzender**  
**Wolfgang Ziegler**  
Schenker Deutschland AG  
Flughafen-Frachtzentrum  
51147 Köln



**Stellv. Vorsitzender**  
**Sebastian Werner**  
A. Hartrodt (GmbH & Co)  
Breitscheider Weg 115  
40885 Ratingen

## Kombinierter Verkehr



**Vorsitzender**  
**Ralf Bartsch**  
DeCeTe GmbH  
Alte Ruhrorter Straße 20 - 22  
47119 Duisburg



**Stellv. Vorsitzender**  
**Michael Brauner**  
Peter Josef Zimmer  
Intern. Spedition GmbH  
Messe-Speditions-hof  
50679 Köln

## Sammelgutspedition



**Vorsitzender**  
**Ralf-Peter Schmidtke**  
Spedition Gößling  
Güternah- u. Fernverkehr  
Neustraße 56  
50374 Erftstadt



**Stellv. Vorsitzender**  
**Heiner Hoffmann**  
Nellen & Quack Transportges.  
GmbH & Co. KG  
Krefelderstraße 845  
41066 Mönchengladbach

## Kommission Berufliche Bildung



**Vorsitzender**  
**Sebastian Werner**  
A. Hartrodt (GmbH & Co)  
Breitscheider Weg 115  
40885 Ratingen

## Kommission Tarif- und Sozialpolitik



**Vorsitzender**  
**Heinz Scharrenberg**  
Ernst Scharrenberg KG  
Industriestraße 35  
40822 Mettmann



**Stellv. Vorsitzender**  
**Bodo Behrend**  
ABX Logistics Rheinkraft GmbH  
Beecker Straße 11  
47166 Duisburg

# Pressespiegel

**Westdeutsche Allgemeine Zeitung**

20. 04. 2004

# Wachstumsbranche wirbt im BIZ

**ARBEITSMARKT** / Berufe im Logistikbereich bieten relativ gute Ausbildungschancen.

Am heutigen Dienstag ist die Wachstumsbranche Logistik zwischen 13 und 16.30 Uhr im Berufsinformationszentrum an der Wintgensstraße zu Gast. Dabei werden der Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V im Rahmen des Projektes „Logistik erweitert Ausbildung“ (LEA), das Bundesinstitut für berufliche Bildung und einige Duisburger Speditionen die Ausbildungsmöglichkeiten der Branche sowie ihre Berufe vorstellen.

Fritz Gisk, stellvertretender Leiter der Agentur für Arbeit: „Auf dem Duisburger Ausbildungsmarkt gibt es nach wie vor in den kaufmännischen

und verwaltenden Berufen deutlich mehr Bewerber als Stellen. Deshalb sollten sich Jugendliche rechtzeitig nach Alternativen umsehen. Wer sich in diesem Bereich für einen kontaktbezogenen Beruf, auch mit der Möglichkeit der Anwendung von Fremdsprachenkenntnissen interessiert, der könnte in der Logistikbranche vielleicht eine passende Lösung für sich finden.“

Eine Anmeldung zu dem Informationstag ist nicht erforderlich. Informationen, auch für Betriebe zum Projekt „LEA“ gibt es unter [www.lea-online.info](http://www.lea-online.info) oder unter der Rufnummer 02 11 / 73 85 880.

## Deutsche Verkehrszeitung

03. 06. 2004

### PERSÖNLICHES

#### Bernhardt Bünck 80 Jahre

(fs) Mr Spedition, alias Bernhardt Bünck, Ehrenpräsident des DSLV und Ehrenvorsitzender des Verbandes Spedition und Logistik Nordrhein (VSL), vollendete am 9. Mai sein 80. Lebensjahr. Auf einem Empfang beider Verbände würdigten deren Vorsit-

zende Manfred F. Boes und Markus Hendricks die Verdienste des Jubilars um die Speditionsbranche. Hendricks verwies darauf, dass Bünck auch heute noch gern dem Verband seinen geschätzten Rat zu verschiedenen Projekten gibt. (DVZ 03.06.2004)

Hielten die Festreden: Manfred F. Boes (rechts) und Markus Hendricks (links) mit dem Jubilar.



Foto: Schnell

## DVZ-Brief Nr. 38

17. 09. 2004

### SPEDITION / LOGISTIK

**Die Arbeitgeber der Transport- und Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen (NRW) stehen unter Spannung: Wann und vor allen Dingen wo werden die von der Gewerkschaft ver.di angedrohten Warnstreiks stattfinden?** Insider spekulieren, es könnte den Frachtbereich des Köln-Bonner Flughafens treffen. Der Organisationsgrad der dortigen Mitarbeiter gilt als überdurchschnittlich hoch, und man weiß ja, „welche Betriebsräte uns in der Verhandlungskommission gegenüberstehen“, formulierte ein Vertreter der Arbeitgeberseite gegenüber dem DVZ-Brief. Hintergrund des angedrohten Warnstreiks sind die festgefahrenen Tarifverhandlungen für die etwa 120 000 Beschäftigten der Speditions und Logistikbranche in NRW. Während die Arbeitgeber, vertreten durch den Verband Spedition und Logistik Nordrhein (VSL), zuerst den von ihnen im Januar dieses Jahres gekündigten Manteltarifvertrag verhandeln wollen – also Punkte wie Urlaubsregelungen, Entgeltfortzahlung, Arbeitszeitkonten, Zuschläge auf Nachtarbeit – möchte ver.di zunächst über die Löhne und Gehälter sprechen, die sich seit dem 1. August in gekündigtem Zustand befinden. Wahrscheinlich sind Streiks kurz vor dem 4. Oktober. Dann sitzt der Schreck den Arbeitgebern noch in den Knochen, wenn sie sich mit ver.di-Vertretern wieder an einen Tisch setzen. Vier Prozent fordert ver.di, 1,9 bieten die Arbeitgeber.

3  
DVZ-Nr. 64/65 - 3. Juni 2004

Thema: „transport logistic China“ in Shanghai

# Die lange Reise hat sich gelohnt

Umfra ge zu den Ergebnissen der „transport logistic China“ in Shanghai

Von Frank Schnell

„China is calling, we are coming.“ Mit diesen Worten eröffnete der Vorsitzende des Ausstellerteams der „transport logistic“, der Chief der BLG Logistics Group, Detlief R. Gantenberg, die Pressekonferenz der ersten Mal veranstalteten „transport logistic China“ im vergangenen Monat in Shanghai. Und nicht nur Asten selbst, auch viele andere deutsche Aussteller waren mit dem Verlauf der Messe ebenso wie der Geschäftsführer der Messe München GmbH, Detlief R. Gantenberg, mehr als zufrieden. Dies beweist eine DVZ-Umfrage.

Die BLG profitiert von dem China-Boom nicht nur über ihr Containermüllergeschäft, sondern auch über die Gemeinschaftsunternehmen Eurogate, einer Tochter der DaimlerChrysler, die in Hamburg, sondern will vor allem auch stark in die „Automotive-logistik“ in China einsteigen. So ist vor- gesehen, von 2005 an bei der von DaimlerChrysler geplanten Produktion der Transporter Sprinter und Vito im Werk Fuzhou die Versorgung mit teils in Deutschland und Spanien herge- stellten Autoteilen zu übernehmen. Künftig Manfred Kolb, stellvertre- tender Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group, an. Auf der Messe wurden die Kontakte vertieft.

Ebenso wie Bremen war auch Han- burg in Shanghai mit einem großen Gemeinschaftsstand vertreten. Die Unternehmen waren voll des Lobes über die Kontaktmöglichkeiten. Und Manfred Reuter, Sonderdirektor und Leiter des Amtes Hälten, Dienstleis- tungen und Wirtschaftsinfrastruktur, sowie Dr. Jürgen Sorgenteil von dem Hälten Hamburg Marketing e.V., nutzten die Gelegenheit ihres Besuchs in China, mit Generaldirektor Xu Pei Xing vom Hälten Shanghai eine Hälten- partnerschaft zu vereinbaren.

Mit einem großen, hochmodernen Stand vor Showhai auf der „transport logistic“ in Shanghai verteilten „China is calling, we are coming.“-Flyer an unsere Kunden und auch wir länger- fristig wesentliche Wertschöpfungs- stufen im Logistikprozess. Dr. Thomas C. Lieb, als Mitglied des Vorstandes der Schenker AG zuständig für die welt- weiten Luft- und Seefrachtaktivitäten. Wir konnten hier auf der Messe viele Kunden treffen. Aber es wurden nicht nur Gespräche geführt, sondern es wird auch investiert. So wird Schen- ker bereits im Herbst dieses Jahres ein neues Logistikzentrum in Shanghai in Betrieb nehmen. Künftige Lieb an.

Für Andre Bower, Beirat der Cargo- Line GmbH, gilt die „transport logistic China“ in Shanghai als Start-up für die Ausweitung der Aktivitäten von und nach China. „Die Kundenpräsenz am Stand und die Resonanz auf unsere Produkte waren sehr zufriedenstel- lend.“

„Wir haben als einziger Ossi-Hälten hier viele Kontakte knüpfen können.“ freute sich Karl-Heinz Erhardt von der Magdeburger Hälten GmbH. „Unser Ziel ist es, für chinesische Handels- partner den europäischen Logistik- dienstleister zu spielen.“ Ein Anfang sei bereits gemacht.

Für Alfred Kolb, Andreas Schmid Logistik AG, stand der Messeauftritt als wichtiger Meilenstein der Weiter- entwicklung des Unternehmens im chinesischen Markt auf dem Pro- gramm. „Wir haben auf Anhieb eine großartige Resonanz vom Fachpubli- kum erfahren.“ Und Kolb konnte in Shanghai sogar einen Überraschunges- coup landen: Nachdem sich eine Dele- gation des „China Logistic Managers Club“ einen Eindruck von der Leis- tungsstärke der einzelnen Aussteller verschafft hatte, wurde der Gersthofe- ner Logistikdienstleister gebeten, ei- nen Vortrag auf dem parallel zur Mes- se stattfindenden Experten-Forum zu



Messechef Detlief R. Gantenberg ist mit dem Verlauf der „transport logistic China“ mehr als zufriede- net. Foto: DVZ

halten. Alfred Kolb und Prokurist Gianluca Crestani referierten dort vor knapp 300 interessierten Zuhörern zum Thema „Moderne Logistikkon- zepie für den chinesischen Markt“. Die Resonanz auf den Vortrag der An- dreas Schmid Logistik war derart posi- tiv, dass das Präsidium des chinesi- schen Logistikverbandes den Dienst- leister spontan zu einem Symposium Mitte Juli nach China einlud.

Die Teilnahme an der „transport lo- gistic China“ in Shanghai war für das Unternehmen von Johannes Doll, Landauer Transportgesellschaft Doil KG, „eine sehr wichtige Zeit. Wir konnten neben den interessanten Kon- takten zur dortigen Logistiklandschaft auch sehr aussichtsreiche Erkenntnisse über Land und Leute gewinnen, so dass sich der Einsatz sicherlich mehr als gelohnt hat. Erstaunt und erfreut waren wir von den vielen europäischen Fach-Besuchern, so dass man fast von einem „Heimspiel“ in China sprechen

Ihre LKW-Ladungs-transporte  
In EINER Hand  
Ihr Europe-Transporteur  
www.lkw-walter.com  
Tel.: +43 (0) 512222

Luftfracht und – noch – kleinen Kon- traktlogistikbesuchen vertreten sind. Kommen wir in Shanghai eine durch- weg positive Resonanz vernehmen“, sagte Kai Rothaus, Fiege Group. „Es war absolut wichtig, zu diesem frühen Zeitpunkt dort ein „Gesicht“ des Un- ternehmens Fiege zu zeigen, wenn- gleich der für uns relevante Markt Kontraktlogistik noch wenig entwi- ckelt ist – darin liegt letztlich aber die Chance. Unsere Kunden aus China, Japan, Korea und nicht zuletzt aus Europa haben die Präsenz auf dieser Messe absolut begrüßt.“

Die DVZ, die auf dem DSLV-Stand präsent war, konnte auf ihrem Talkso- fa im Gespräch mit Prominenten ehen- falls feststellen: Das Interesse an Lo- gistikmarkt China ist riesengroß. Und es wurden auch gleich Nadel mit Köp- fen gemacht: Gemeinsam mit Bremen wird die DVZ im Herbst ein China- Logistikforum veranstalten. Ein hoch- rangiger Redner konnte vor Ort gleich für diese Veranstaltung verpflichtet werden. Er ist ein erfahrener China- Kenner: Ernst H. Behrens, Präsident und CEO der Siemens Ltd China. (DVZ 03.06.2004)

kann. Dank auch an den DSLV, denn ohne diese Plattform wäre die Teilneh- me erheblich aufwendiger gewesen. Wir haben die „transport logistic Chi- na“ 2006 auf unseren Terminkalender bereits fest vorgemerkt.“

Durch den Gemeinschaftsstand des Deutschen Seefahrts- und Logistik- verbandes (DSLV) konnten auch mit- telständische Logistikunternehmen für Logistik China in Shanghai präsen- tiert werden. Für den DSLV war es eine richtige Entscheidung, so DSLV-Präsident Manfred F. Boes, den Unternehmen diese Plattform zu bieten. „Angesichts der positiven Resonanz der Unterneh- men über ihre Messebeteiligung gehen wir davon aus, dass der DSLV auch 2006 wieder mit einem Gemeinschafts- stand in Shanghai vertreten sein wird.“ sagte Hauptgeschäftsführer Dr. Gre- gor Schmid.

Auch die Tochtergesellschaft des Verbandes, Spedition und Logistik Nordrhein e.V., die DialLog Gesell- schaft für Service und Kommunikation mbH, hatte für sieben Firmen aus dem Rheinland einen Gemeinschaftsstand organisiert, die allesamt ihr Kommen nicht bereut haben. „Wir freuen uns bereits jetzt auf die „transport logistic China 2006“, stellte der Vorstand des Verbandes, Dr. Rüdiger Ostrowski, fest.

„Für uns als mittelständisches Un- ternehmen bot diese Messe eine her- vorragende Plattform, uns den chinesi- schen Speditionen/Verladern gegen- über zu präsentieren“, kommentierte Alfons Sons, Am Zahnlof-Sons GmbH, seinen Auftritt in Shanghai. „Die Anzahl der Kundenkontakte hat unsere Erwartungen bei weitem über- troffen. Die Messe war gut organisiert, wir hatten uns, jedoch noch mehr Inter- nationalität gewünscht.“

„Für unseren Marktauftritt in Chi- na, wo wir seit gut 15 Jahren an fünf Standorten mit Schwerpunkt Sea- und

## Deutsche Verkehrszeitung

03.06.2004

### Logistiker im Reich der Mitte



(fs) Gute Stimmung herrschte auf der „transport logistic China“ im vergangenen Monat in Shanghai. Unter den rund 10 000 Besuchern und 214 Ausstellern auch (Foto 1 von links): Schenker-Manager Dr. Thomas C. Lieb und Karl-Heinz Matthes sowie Frank Schnell (DVZ), der die viel beachtete DVZ-Sonderbeilage zur Messe vorstellte. Detthold Aden (2), Vorstandschef der BLG Logistics Group, erläuterte vor der Presse die Bedeutung der Logistik für China, ebenso wie Alfred Kolb (Andreas Schmid

Spedition) auf einer Veranstaltung des „China Logistics Manager Club“ mit Bobby Wang und Gianluca Crestani (Foto 3 von rechts). Betreute mit Charme den DSLV-Messestand: Jenny Maats (DAV) zusammen mit chinesischen Assistentinnen (Foto 4). Hoher Besuch beim Rheinland-Stand: Fiata-Präsident Issa Baluch (Foto 5 Mitte) mit (von links) Claus-Dieter Klentze (Merkur Spedition), Peter Maegerle (Fiata) sowie Antje Busch und Dr. Rüdiger Ostrowski (VSL). (DVZ 03.06.2004) Fotos: Scheer

# Keine Strategie für Blinde und Lahme

Beim Unternehmerabend der Geis-Gruppe stand Outsourcing auf dem Prüfstand



Über Strategien beim Outsourcing sprachen (von links) Georg Krutzfeld, Ralf Lindner, Dr. Klaus Weller, Moderator Thomas Leher, Dr. Rüdiger Ostrowski, Prof. Dr. Wolfgang Stöitzle und Dr. Johannes Söllner.

Foto: Wöhrlé

Die Abhängigkeiten sind ein Punkt, der immer wieder als einer der Hauptgründe dafür genannt wird, dass Engpassbindungen auch mit Risiken behaftet sein können. Den Verlust von Know-how, von Kernkompetenz sieht Stöitzle durchaus als kritischen Faktor, wenn ein Unternehmen an die Fremdvergabe seiner Leistungen denkt. Und auch Krutzfeld verweist darauf, dass ein 4PL-Modell aus seiner Sicht schädlich für outsourcingende Unternehmen sein kann. „Wir machen das in einer Art Black Warehouse, um keinen Know-how-Verlust zu bekommen“, sagt Krutzfeld.

Dass der Dienstleister das über das Unternehmen hinzugekommene Know-how zu dessen Schäden an Wettbewerber verkauft, wird auch häufig als Knackpunkt für Outsourcing-Projekte genannt. „Aus meiner Erfahrung wird dieses Problem jedoch häufig überschätzt“, meint Dr. Rüdiger Ostrowski, Geschäftsführer des Verbandes Spedition und Logistik Nordrhein.

„Der Spediteur muss einfach neutral auftreten, schließlich arbeitet er immer für mehrere Kunden.“ Außerdem müsse man berücksichtigen, dass ein Unternehmen aus Handel oder Industrie eine deutliche Imageverbesserung erzielen kann, wenn es im logistischen Bereich mit einem ausgewiesenen Spezialisten zusammenarbeitet. Dann muss diese Partnerschaft allerdings auch reibungslos funktionieren. (DYZ 10.07.2004)

(rok) Outsourcing steigert – richtig angewandt – die Wettbewerbsfähigkeit. Doch es birgt Risiken. So entstehen durch enge Bindungen schnell Abhängigkeiten. Die Kompetenzen müssen daher mit Bedacht verteilt werden. Über die richtigen Strategien referierten Experten beim 1. Unternehmerabend der Geis-Gruppe in Düsseldorf.

Von Thomas Wöhrlé\*

Outsourcing ist als Thema oft nicht leicht zu greifen. So vermisst Prof. Wolfgang Stöitzle, Leiter des Zentrums für Logistik und Verkehr (ZLV) an der Universität Duisburg-Essen, in der Diskussion immer wieder die klare und notwendige Unterscheidung in zwei grundsätzlich ganz verschiedene Arten von Outsourcing. „Die Fremdvergabe vollkommen standardisierter Leistungen ist mit den sehr individuellen Dienstleistungsprozessen etwa im Bereich der Kontraktlogistik überhaupt nicht zu vergleichen.“ So sei es beim klassischen Outsourcing beispielsweise für den Dienstleister problematisch, Kunden- oder branchenübergreifende Leistungen anzubieten.

Sollen allerdings sehr kundenspezifische Punkte abgedeckt werden, sei es sinnvoll, mit einem Branchenkenner zusammenzuarbeiten, dessen Angebo-

bei Frankfurt und versorgt die weltweit tätigen Siemens-Techniker mit medizintechnischen Ersatzteilen. „Wir haben durch das Outsourcing quasi nicht so leicht und vor allem nicht kurzfristig wieder aufgeben könne.“

Dabei müssen „die Partner mit ihrer jeweiligen Kernkompetenz zu der Gesamtleistung im Outsourcing-Projekt beitragen“, sagte Georg Krutzfeld, Leiter Globale Ersatzteillogistik bei der Siemens Medical Solutions. Dann könne diese Zusammenarbeit äußerst erfolgreich funktionieren.

Die Geis Industrie-Service GmbH betreibt neben dem Handling der Retouren seit kurzem auch das World Distribution Center in Heusenstamm

te dann aber auch nicht direkt austauschbar seien. In diesem Fall sei auch die beiderseitige Abhängigkeit am größten, weil man sich ein Verhältnis nicht so leicht und vor allem nicht kurzfristig wieder aufgeben könne.

„Aus Kapazitätsgründen entschied sich die Hildener Royal Appliance International GmbH für die Fremdvergabe der logistischen Prozesse an Geis. „Wir konnten unser jährliches Wachstum von rund 50 Prozent allein einfach nicht mehr bewältigen“, sagte Geschäftsführer Ralf Lindner in Düsseldorf.

„In unserem Outsourcing-Projekt spielt die Kommunikation mit dem Dienstleister eine entscheidende Rolle – die Regie geben wir allerdings nicht aus der Hand.“ Dem Outsourcing sei aus seiner Sicht „keine Strategie für Blinde und Lahme, sondern ein Modell zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit.“ Dass dieses Vorhaben bei der Aufteilung der Kompetenzen durchaus sinnvoll ist, bestätigt Dr. Johannes Söllner, Geschäftsführer des Dienstleisters Geis Industrie-Service. „Ein gewisses logistisches Know-how muss im outsourcingenden Unternehmen verbleiben, denn nur dann können auch wir sinnvoll Leistung erbringen.“

\* freier Fotojournalist mit Sitz in Bonn; Kontakt über kuenemler@dvz.de

## Deutsche Verkehrszeitung

07. 08. 2004



### Frauenpower in der Logistik

(hec) Einen Führungskräfte-Arbeitskreis für Frauen hat jetzt der Verband Spedition und Logistik Nordrhein, Düsseldorf, gegründet. Damit wolle der Verband den heutigen und angehenden weiblichen Führungskräften eine dauerhafte Plattform für den Austausch bieten, betont Verbandsgeschäftsführer Dr. Rüdiger Ostrowski (rechts). Frauen gingen an Probleme anders heran als Männer und „finden oft ungewöhnliche Lösungen“, heißt es in einer Pressemitteilung. Antje Busch, Geschäftsführerin der Verbandstochter „DiaLog Ge-

sellschaft für Service und Kommunikation“ (vorn Mitte), übernimmt die Leitung der Frauenpower. Hierzu gehören (von links): Roswitha Dammasch, Dammasch Logistik; Anke Boden mit ihrer Mutter Annemarie, Gebr. Sauels; Nadine Franke, Stahl-Express Franke; Ingrid Lappen, Gebr. Sauels; Nina Ressler, Ressler GmbH; Heike Jachmann, Erich Jachmann Spedition; Angela Klenze, Merkur GmbH. Nicht auf dem Bild: Heidi Hammacher, Streck Transporte, sowie Dr. Anja Huppertz, Huppertz Spedition. (DVZ 07.08.2004)

Foto: VSL Nordrhein

Deutsche Verkehrszeitung

14. 10. 2004

20

Transport-Forum

# Lea ließ sich im neuen Ausbildungsjahr gut an

(gm) Mit einer guten Eröffnungsbilanz konnte das Projekt Lea! (Logistik erweitert, Ausbildung) in das neue Ausbildungsjahr 2004 starten. Seit Dezember 2003 sind knapp 65 zusätzliche Ausbildungsstellen in der Spedition- und Logistikbranche des Ruhrgebiets geschaffen worden. Initiator des Pro-

Hier sind Sie richtig.  
Skeptisch?  
Reinschauen lohnt sich  
auf jeden Fall.

→ [www.gvz-e.de](http://www.gvz-e.de)

EMSLAND  
**GVZ**

jekt ist der Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V. gemeinsam mit der Logistik-Akademie Nordrhein-Westfalen und der DialLog Gesellschaft für Service und Kommunikation mbH in den Arbeitsamtsbezirken Wesel, Duisburg, Oberhausen, Essen, Geisenkirchen, Bochum und Recklinghausen. Ziel ist es, den Speditionen individuelle Unterstützung bei der Ausbildung anzubieten und so neue



Lea-Mitarbeiter Stefan Otto-Bach (links) und die neuen Auszubildenden der Alpha-Group am Standort Duisburg. Dank der Lea-Initiative sind es 2004 doppelt so viele wie im Jahr davor.

Foto: Lea

Ausbildungsplätze zu schaffen. Dazu gehört: Vorauswahl von Kandidaten, externes Ausbildungsmanagement, Beratung der Unternehmen in Ausbildungsfragen oder in der Unterstützung durch zusätzliche Schulungen für die Auszubildenden.

Ein Blick in das kommende Jahr offenbart Vielversprechendes. Zur Freude von Projektleiter Dr. Oliver Neuhoff haben bis heute 50 bis 60 Unternehmen Interessen am Prinzip der Verbundausbildung gezeigt. Das Projekt „Lea!“ wird öffentlich gefördert

und ist auf eine Laufzeit von 18 Monaten begrenzt. Bei erfolgreicher Arbeit ist eine Verlängerung um weitere 18 Monate möglich. (DVZ 14.10.2004)



[www.lea-online.info.de](http://www.lea-online.info.de)

## Deutsche Verkehrszeitung

16. 10. 2004



Der serbische Binnenhafen Pancevo bietet sich als Umschlagplatz für multimodale Verkehre zwischen Nord- und Südosteuropa an. Foto: Neuhoff

# In Richtung Balkan geht es auch per Schiff und Schiene

Studie sucht nach Verlagerungspotenzialen

Von Dr. Oliver Neuhoff\*

Eine neue Transportkette von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer soll Lkw-Verkehre von der Straße auf Binnenschiff und Bahn verlagern. Das Verlagerungspotenzial eines derartigen Angebots wird derzeit vom Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V. mit seiner Tochtergesellschaft, der DiaLog Gesellschaft für Service und Kommunikation mbH, und in Kooperation mit dem Donau-Projekt-Center (Belgrad) und der Universität Belgrad untersucht.

Konkret geht es darum, Lkw-Transporte von den Schwarzmeerländern (einschließlich Türkei und Griechenland) und den Balkanstaaten von der Straße auf die Wasserstraße Donau und die Bahn im Kombinierten Verkehr zu lenken. Dies gilt zum einen für inhereuropäische Transporte zwischen Deutschland und dem Balkan und auch für interkontinentale Verkehrsströme, die über die Nordseehäfen in den Balkan gelenkt werden.

Der innovative Ansatz des Projektes besteht nicht darin, dass vorhandene Verkehre verlagert werden sollen, sondern für künftige Verkehre ein leistungsfähiges, wettbewerbsfähiges und umweltfreundliches Transportangebot entwickelt wird. Aber auch bestehen

\* Dialog Gesellschaft für Service und Kommunikation GmbH, Düsseldorf; Kontakt über lauenroth@dvz.de

de Lkw-Verkehre aus dem Balkan und den Schwarzmeerländern sollen auf diese Transportkette verlagert werden und nicht zuletzt die Straßen – auch in Deutschland – deutlich entlasten.

In der Leistungsfähigkeit der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur auf diesem Korridor nimmt die Donau in diesem Zusammenhang eine zentrale Stellung ein. Sie steht bereits heute als leistungsfähige Verbindung dem Verkehr zur Verfügung, während die Straßen- und Schieneninfrastruktur insbesondere in den Balkanländern zum Teil erhebliche Mängel aufweist.

### Kapazitätsreserven der Donau nutzen

Es wird eine lange Zeit in Anspruch nehmen und hohe finanzielle Ressourcen binden, bevor diese Mängel beseitigt werden können. Um aber dennoch ein ökologisch und ökonomisch sinnvolles Transportkonzept entwickeln zu können, ist es unerlässlich, die Kapazitätsreserven der Donau zu nutzen. Hier kann das Binnenschiff sein Talent als leistungsfähiger und zuverlässiger Verkehrsträger für Transporte über weite Strecken im internationalen Verkehr voll ausspielen.

Neben der Donau müssen aber auch die Leistungsfähigkeit und der optima-

**Binnenschiff per Klick**  
[www.dtg-eg.de](http://www.dtg-eg.de) **im Griff**  
DTG · Fon (02 03) 8 00 04-0  
Fax (02 03) 8 00 04 43

le Standort der Häfen einbezogen werden. Hier geht es vor allem um die Häfen in Serbien-Montenegro, Österreich, Bayern und am Niederrhein, die in die Transportkette eingebunden werden sollen. Das einzige wasserangebundene Containerterminal in Serbien-Montenegro befindet sich in Belgrad. Dieses Containerterminal hat im heutigen Ausbauzustand eine jährliche Kapazität von 10 000 TEU, was den Bedürfnissen künftiger Transportmengen bei weitem nicht gerecht werden wird.

In diesem Zusammenhang gibt es zwei Alternativen. So kann in den Häfen Belgrad investiert und das Containerterminal zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt des Kombinierten Verkehrs ausgebaut werden. Oder aber der nur wenige Kilometer von Belgrad entfernte Standort Pancevo mit seinem großen Hafen wird genutzt. Dieser Hafen verfügt zwar noch nicht über ein Terminal des Kombinierten Verkehrs, aber durch seinen Standort und seine freien Kapazitäten ist dieser Hafen eine Alternative, die untersucht werden muss.

Ergebnisse der Studie im Sommer 2005

Eine Güterverkehrsstromanalyse ist der Hauptuntersuchungsgegenstand des zweiten Arbeitsmoduls. In diesem Teil wird dargestellt, welche Güterarten in welchen Größenordnungen auf die „Multimodale Transportkette Nordsee-NRW-Balkan“ verlagert werden können. Vorhandene und künftige Güterverkehrsströme sollen in diesem Arbeitsschritt auf die einzelnen Verkehrsträger abgebildet und Verlagerungspotenziale aufgezeigt werden.

Im dritten Arbeitsmodul werden dann konkrete Handlungsempfehlungen ausgesprochen, wie eine „Multimodale Transportkette“ im Einzelnen zu gestalten sein könnte. Hier geht es dann im Wesentlichen um mögliche Investitionen in die Schnittstellen oder um Verbesserungen im Binnenschiffsverkehr. Dies können Optimierungen im Fahrplan oder Investitionen in Schiffsraum oder Telematik beinhalten.

Das Projekt „Multimodale Transportkette Nordsee-NRW-Balkan“ wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Die Projektlaufzeit beträgt zwölf Monate und wird im Sommer 2005 abgeschlossen sein. (DVZ 16.10.2004)

# Deutsche Verkehrszeitung

19. 10. 2004

16

Transport-Forum

DVZ Nr. 124 / 19. Oktober 2004

## Mittelständische Spediteure mit DVZ und DSLV in Südafrika

(f) Viele logistische und touristische Highlights erlebten die 31 Teilnehmer einer Studienreise, die von der DVZ gemeinsam mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL.V) am Anlass des Fiata-Weltkongresses in der Zeit vom 18. September bis 3. Oktober nach Südafrika organisiert worden war. Besucht wurden die Städte Johannesburg, Sun City – hier fand der Fiata-Weltkongress statt –, Port Elizabeth, Knysna, Oudshoorn, Hermanus und Kapstadt.

Einer der logistischen Höhepunkte der Reise war ein Besuch beim größten Transport- und Logistikdienstleister Südafrikas, der zur Imperial Holdings Ltd. gehörenden Imperial Logistics in Germiston (bei Johannesburg), sowie bei einigen Kunden dieses Unternehmens. Die weiteren Logistikaktivitäten werden übrigens von Deutschland aus gesteuert, nämlich von Gerhard Riemann, Chef der Imperial Logistics International, Dinsburg.

Nicht weniger interessant waren die auf Einladung der Reederei Söfmarine erfolgte Besichtigung des Containerterminals in Port Elizabeth sowie Informationen über die Probleme der Spedition in Südafrika durch die Sines-Tochter Schenker, die am dortigen Markt sehr erfolgreich ist. Und zu Beginn sowie zum Ende der Reise fanden fachlich spannende Gespräche über den Luftfrachtmarkt statt: am Frankfurter Flughafen mit Flaport-Managern und in Kapstadt mit Managern der South African Airways.



Nicht ohne Neid ließen sich die deutschen Spediteure vor den hoch modernen Tankzügen der Imperial-Logistics-Tochter „Tanker Services“ ablichten. Mit diesen Fahrzeuglängen würde man auch gern in Deutschland arbeiten. Foto: Dialog

### Logistik und Touristik im Doppelpack

Exzellente Vorbereitung hatte die Reise: die Geschäftsführer der Dialog-Gesellschaft für Service und Kommunikation, Antje Busch, Leiter der Delegation waren der Vizepräsident des DSL.V, Michael Kubenz, der die Gruppe fachlich in hervorragender Weise betreute; und Frank Schnell, der nach dem Motto „Pünktlich bitte!“ immer für Disziplin und Ordnung sorgte.

Disziplinierte und zugleich fröhliche Reisetage waren Alexander und Dr. Eberhard Benz (Spedition Hase-nauer, Reutlingen), Helga Biehler (Spedition Siebe + Oldhaver, Hamburg), Karl-Heinz Fickermann und Frau Ruth (Spedition Deuningerhaus, Hamm), Rainer Koch (Kochtransport, Villingen), Dieter Köckmann und Frau Helga (Spedition Demminhaus, Hamm), Wolf-Peter Koth und Frau Helga (ITC Logistic, Willich), Michael Kubenz und Frau Petra van Bieman (Spedition Kube & Kubenz, Hamburg), Otto Maserl und Frau Leskaalia (Spedition Maserl, Seukendorf), Dr. Erich Mahokovic und Frau Gabriela (Spedition Schier Otten & Co., Wien), Heinrich Meyer und Frau Gabriele (Spedition Ludwig Meyer, Friedrichsdorf), Elke Oldhaver (Spedition Siebe + Oldhaver, Hamburg), Dr. Rüdiger Ostrowski und Frau Beate (Verband Spedition und Logistik Nordrhein, Düsseldorf), Max Reuz und Frau Sigrid (Neu-Ulm), Dr. Helmut Schachenmayer und Frau Helga (Verlagsgruppe Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg), Wolfgang Stromps und Frau Ina (Spedition Stromps, Krefeld) und Thiesens Zeh mit Frau Ines Mühler (Spedition Amm, Oettersdorf). Über den Transport- und Logistikmarkt Südafrikas wird die DVZ im Übrigen ausführlich in einer Sonderbeilage berichten, die am 24. März 2005 erscheint. Fachlich betreut wird diese Beilage von stellvertretenden Chefredakteur der DVZ, Peter Wornlein (wornlein@dvz.de).



Während ihrer Studienreise bekamen die Verkehrsexperten nicht nur schöne Reden zu hören, sondern auch schöne Tänzerinnen zu sehen.

Und noch eine Information für Interessenten an Fachstudienreisen: Auch zu den nächsten Fiata-Weltkongressen werden wieder logistisch attraktive und touristisch interessante Studienreisen veranstaltet: Im nächsten Jahr will der Verband Spedition und Logistik Nordrhein eine Reise nach Russland organisieren, da der Weltkongress in Moskau stattfindet. Im Jahr 2006 plant die DVZ wieder gemeinsam mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband die Veranstaltung einer Reise in die Volksrepublik

China. Die boomende Metropole Shanghai ist dann nämlich der attraktive Tagungsort für das Treffen der Spedition-Weltorganisation. Wer jetzt schon sein Interesse an einer Teilnahme an diesen Reisen bekunden will: Unverbindliche Registrierungen für Moskau nimmt Dialog-Geschäftsführerin Antje Busch entgegen (ABusch@dialog-service.de), China-Fans können sich gern bei DVZ-Herausgeber Frank Schnell melden (schnell@dvz.de). (DVZ 19.10.2004)



Imperial-Logistics-Manager Mike Fanucchi (rechts) präsentierte Frank Schnell (Mitte) und Michael Kubenz nicht ohne Stolz eine Grafik mit 61 zugekauften Unternehmen. Ein paar Felder sind noch frei.



Hatten unter anderem viel Spaß bei einem von Südafrikas Schenker-Chef Densil Nair gesponserten afrikanischen Abend: DVZ-Verleger Dr. Helmut Schachenmayer mit seiner Ehefrau Helga.



Stießen auf Einladung von Michael Kubenz am Kap der Guten Hoffnung auf eine gute Rückreise und geschäftlichen Erfolg – auch mit Südafrika – an: die DVZ/DSL.V-Reisegruppe.



Gehörten, mit zu den Initiatoren der Reise: Unternehmer Wolfgang Stromps (rechts) und der Geschäftsführer des Speditionsverbandes Nordrhein, Dr. Rüdiger Ostrowski

### ZU GUTER LETZT

#### Geld ohne Arbeit

(f) Während ihrer Studienreise kamen die Spediteure auch mit einer Reihe von Mitarbeitern aus südafrikanischen Logistikunternehmen ins Gespräch. Dabei wurde Wolfgang Stromps, geschäftsführender Gesellschafter der Internationalen Spedition Stromps, Krefeld, von einem Gabelstapelfahrer mit der Frage konfrontiert: „Stimmt es, dass man in Deutschland nicht arbeiten muss, und dafür auch noch Geld bekommt?“ (DVZ 19.10.2004)

## Rheinische Post

30. 12. 2004

# Die Maut zahlt der kleine Mann

Krefelds **Spediteure** müssen die Mautkosten für **Toll Collect** an ihre Auftraggeber weitergeben, die sie wiederum auf die Artikel aufschlagen werden. Wer kein OBU-Gerät hat, fährt sehenden Auges in die **Pleite**, sagt Wolfgang Stomps.

VON JOCHEN LENZEN

„Die Zeche zahlt letztlich der kleine Mann“, sagt Spediteur Wolfgang Stomps zum Thema Lkw-Maut, die ab Montag zu entrichten ist. „Denn die Kosten müssen wir an unsere Auftraggeber weitergeben, die es wiederum auf die Artikel aufschlagen werden. In Deutschland hat ein Spediteur seit der EU-Erweiterung und dem damit verstärkten Wettbewerb ohnehin nur noch einen Gewinn von unter einem Prozent des Umsatzes.“ Auch vor diesem Hintergrund ist die Zahl der größeren Krefelder Speditionsunternehmen in den letzten Jahren auf etwa zehn zurückgegangen. Hinzu kommen allerdings zahlreiche kleine Firmen bis hinunter zum selbst fahrenden Unternehmer mit einem Fahrzeug.

### Auf den Millimeter

Die meisten Krefelder Spediteure haben ihre Fahrzeuge mit den On-Board-Units (OBU) ausgerüstet. Kostenpunkt: 250 Euro netto plus Ausfallstunden für etwa vierstündigen Einbau. Durch die OBU wird ein Lkw per Satellit erfasst, „sobald ein Rad eine Autobahnspur berührt“. Das funktioniert auf den Millimeter genau, sagt Stomps. Theoretisch geht's auch ohne OBU. Bevor ein Lkw auf eine Autobahn fährt, muss er ein Maut-Terminal anfahren, wie es beispielsweise an der Shell-Tankstelle am Dießemer Bruch oder auch an der Raststätte Geismühle steht. Dort müssen dann zahlreiche Daten eingegeben werden. Dann wird bar oder per Kreditkarte gezahlt. Der Nachteil: der Fahrer muss sich exakt an diese Strecke halten. Ein Stau kann nur umfahren werden, wenn er wieder einen Terminal anfährt, die alte Strecke storniert und neue Daten eingibt. Hinzu kommt der Zeitdruck, denn ein Ticket gilt nur für einen gewissen Zeitraum. Stomps



Wer keine On-Board-Unit in seinem Lkw hat, muss vor der Fahrt über die Autobahn einen **Maut-Terminal**, wie hier an der Shell-Tankstelle am Dießemer Bruch, anfahren, eine Reihe von **Daten** eingeben und ein Ticket ziehen. RP-FOTO: T.L.

Urteil: „Wer ohne OBU fährt, fährt sehenden Auges in die Pleite.“

Ein Autobahnkilometer wird je nach Beschaffenheit des Lkw berechnet – im Durchschnitt liegt die Gebühr bei 14 Cent. Pro Fahrzeug, so Stomps, macht das jährlich zwischen 7000 und 10000 Euro aus. Doch damit nicht genug: Die EDV-Umrüstung einer größeren Spedition mit Personalkosten, Schulungen und Controlling kann leicht bis 10000 Euro kosten. Außerdem muss ein Bankkredit nachgewiesen werden, damit die Mautkosten an Toll Collect einige Tage oder Wochen auflaufen können. „Bei 50 Wochen, die zusammen etwa 3000 Euro

### INFO

#### Spedition Stomps

(Iz) **Firmengründung:** 1945 an der Cracauer Straße, seit 1960 an der Untergath.

**Fuhrpark:** 19 Zugmaschinen und 300 Auflieger.

**Wolfgang Stomps:** Stellvertretender Vorsitzender der Vereinigung der Sammelgutspediteure Deutschlands; Vizepräsident der IHK Mittlerer Niederrhein; Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses und Vorsitzender des Verbands Spedition und Logistik Nordrhein.

pro Tag zu zahlen haben, macht das nach zehn Tagen 30000 Euro“, ruft Stomps ins Bewusstsein.

„Man kommt hin“, sagt Kleinspediteur Frank van Treek, dessen zwei Lkw jährlich rund 170000 Autobahnkilometer zurücklegen – oft aber auch als Leerfahrten. „Wir müssen die Kosten weitergeben, denn man weiß nicht, was noch kommt. Wenn zum Beispiel die Spritpreise steigen... Wir kriegen keine Steuervergünstigungen wie in anderen Ländern.“ Van Treek hat die OBUs in seinen zwei Lkw installiert. Für die kleinen und kleineren Krefelder Kollegen ohne dieses Gerät sieht auch er schwarz.

## Deutsche Verkehrszeitung

18. 01. 2005

### Wolfgang Stromps löst Markus Hendricks ab

Neuer Vorsitzender des VSL Nordrhein

(hel) Der Verband Spedition und Logistik Nordrhein hat einen neuen Vorsitzenden: Wolfgang Stromps (61), Spediteur aus Krefeld, löst Markus Hendricks (39) ab. Hendricks war vom Vorstand des Landesverbandes abgewählt worden. Zu den Gründen der Abwahl wollte der VSL Nordrhein keine Stellungnahme abgeben. Wie aus Verbandskreisen verlautet, gab es erhebliche Differenzen zwischen Hendricks und den übrigen Vorstandsmitgliedern. Hendricks wurden vor allem Alleingänge vorgeworfen.

Hendricks hatte im Jahr 2002 den langjährigen Vorsitzenden Bernhard Bünck abgelöst. Der VSL Nordrhein wollte damit den Generationswechsel an der Verbandsspitze vorantreiben.

Der neue Vorsitzende Wolfgang Stromps ist langjähriges Verbandsmitglied und seit 1987 Vorsitzender des Verkehrsausschusses Mittlerer Niederrhein. Beim Landgericht Krefeld ist er als Handelsrichter tätig. Dem Vorstand des VSL Nordrhein gehörte er bisher als stellvertretender Vorsitzen-



Wolfgang Stromps

Foto: privat

der an. Die Internationale Spedition Stromps und Co. in Krefeld disponiert rund 600 Fahrzeuge und hat 150 Mitarbeiter im In- und Ausland. Das Unternehmen hat sich auf Verkehre nach Großbritannien und Irland spezialisiert. (DVZ 18.01.2005)

## Rheinische Post

11. 04. 2005

### Ein Mann der leisen Töne

VON MARIO FUCHS

„150 Tage meines Lebens habe ich im Gericht verbracht“, scherzt Wolfgang Stromps. Gemeint ist seine über 20-jährige ehrenamtliche Tätigkeit als Finanzrichter in Düsseldorf und als Handelsrichter in Krefeld. Dafür wurde der Unternehmer gestern mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet.

Stromps ist ein Mann der leisen Töne, der aber auch mal deutlich werden kann. Der Praktiker, der sein Wissen aus der täglichen Arbeit eines weltweit agierenden Logistik-Unternehmens zieht, war und ist gefragt. „Ich habe bei Gericht immer versucht, mich in den anderen hineinzuversetzen“, sagt er. „Wir haben noch Steuergesetze

aus dem Kaiserreich. Da wurde der kleine Mann oftmals bestraft, weil er sich nicht auskannte.“ Vor der IHK hat er einmal gesagt: „Der Spediteur ist der Architekt des Transportwesens. Wenn die Wirtschaft brummt, geht es uns auch gut.“

Seit 2002 ist er Vize-Präsident der IHK-Mittlerer Niederrhein und fordert vehement den Ausbau der A52 und A61. Jetzt engagiert er sich für die A57: „Lösungen gibt es, sie müssen nur endlich umgesetzt werden.“ Gleichzeitig führt er als Vorsitzender den Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V.

Im Mai 1944 wurde er im Brandenburgischen Kreis Pignitz geboren. Wie viele Familien suchte seine Mutter dort, fernab der Heimat Krefeld, Schutz vor den Bombenan-



Wolfgang Stromps, hier mit Frau Ina, wurde mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. RP-FOTO: THOMAS LAMMERTZ

griffen. Zufall oder Schicksal, seine Frau, auch aus einer alten Krefelder Familie stammend, wurde nur 30 Kilometer entfernt geboren.

Bilder von alten Schiffen im Hamburger Hafen hängen in seinem Büro, und in Schaukästen stehen viele kleine Modellautos. Sein großes Hobby Golfspielen hat er in England gelernt, als er dort arbeitete. „Es wird dort nicht als elitärer Sport angesehen. Ich habe Golf immer des Sports wegen gespielt.“

Neben Firma und Ehrenamt ist ihm seine Familie sehr wichtig. Seine Tochter ist Rechtsanwältin in München, sein Sohn Arzt am Klinikum in Aachen. Und jeden Morgen um sechs Uhr treibt er Sport. „Da kann ich abschalten und mich auf den Tag vorbereiten.“

## IHK-Zeitung Mittlerer Niederrhein

02. 03. 2005

REIBUNGSLOSER START ANFANG JANUAR:

### Die Maut nimmt ihren Weg

Die Technik funktioniert und die Menge der Nichtzahler hält sich in Grenzen. Dies sind die ersten Erfahrungen mit der Erhebung der Wegekostenabgabe für Lkw ab 12 t, spricht der Maut, seit dem 1. Januar dieses Jahres. Bundesverkehrsministerium wie Bundesamt für Güterverkehr sind begeistert über das Funktionieren der Technik. Doch wie stellt sich nun die Mauterhebung bzw. -abgabe für die Firmen dar? Bei der IHK Mittlerer Niederrhein laufen täglich Fragen hierzu auf.

Für die deutschen Transportunternehmer war eigentlich ein Ausgleich für diese Mehrausgabe eingeplant. Damit wollte man erreichen, dass Wettbewerbsnachteile für den deutschen Lkw im Vergleich zu den ausländischen Fahrzeugen beseitigt werden. Alle Ideen, angefangen bei der Steuerermäßigung bis hin zur Kraftstoffpreissenkung, konnten bisher nicht umgesetzt werden. In Brüssel stößt bislang kein Modell auf Gegenliebe. So bleibt es vorerst an den Unternehmen hängen, sich diese Abgabe zu erwirtschaften.

#### ● Belastung selbst tragen

Und hier stellen sich inzwischen für die Akteure je nach Branche verschiedene Fragen. Theoretisch sieht das Gesetz nur vor, dass die Benutzer von Autobahnen mit Fahrzeugen ab 12 t die Abgabe zwischen 9 Cent (bei Schadstoffklasse S5 und drei Achsen) und 14 Cent (S1 und mehr als drei Achsen) pro Kilometer zahlen. Und auch der Bundesverkehrsminister erklärte bereits, dass die Verkehrsunternehmen diese Belastung selbst tragen können. „Das wäre ja wunderbar, wenn ich pro Fahrzeug bisher rund 5.000 Euro pro Jahr vor Steuer übrig gehabt hätte, die ich jetzt für die Mautzahlung einsetzen müsste!“, so Werner Heyer, Transportunternehmer aus Willich und Mitglied im IHK-Verkehrsausschuss. Er betreibt mit einem großen Teil seines Fuhrparks Italienverkehre, die schon vorher nur durch engste Preiskalkulation gehalten werden konnten.

„Jetzt zeigt sich, wer seine Hausaufgaben gemacht hat, wer mit seinen Kunden frühzeitig Gespräche geführt hat“, resümiert der IHK-Vizepräsident Wolfgang Stromps den Start der Maut. Der Spediteur aus Krefeld

zeigt durchaus Verständnis für die Notwendigkeit der Preisanpassung. Allerdings dürfe dies nicht einfach als zusätzlicher Betrag ausgewiesen werden oder möglicherweise auch noch als Pauschal (für „Wegkosten“) auf der Rechnung.

Inzwischen erreichen die IHK-Verkehrsabteilung viele Anfragen zur Umsetzung der Maut in Deutschland. Hauptsächlich geht es um die Rechtsgrundlage für die Berechnung der Mauthöhe, die Weitergabe neben der Fracht und die Berechnung der Mehrwertsteuer. Verkehrsreferent Wolfgang Baumeister meint hierzu grundsätzlich, dass die Maut vom Fahrzeughalter oder dem Fahrzeugführer schwerer Nutzfahrzeuge ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht bei der Benutzung von Autobahnen zu entrichten ist. „Der Betrag je Kilometer richtet sich nach der Achsenzahl und der Schadstoffklasse. Weiter ist gesetz-

lich nichts geregelt.“ Damit sei die Maut ein Kostenbestandteil, der bei der Angebotskalkulation durch den Beförderer zu berücksichtigen sei wie alle anderen leistungsbezogenen Kosten. Tipp des IHK-Fachmanns: Wird die Maut als besonderer Kostenteil ausgewiesen, ist unbedingt darauf zu achten, dass sie bei der Umsatzsteuerberechnung mit berücksichtigt wird. „Sie unterliegt dabei dem gleichen Steuersatz wie die Hauptleistung, derzeit also 16 Prozent.“

#### ● Verdeckte Mehrwertsteuererhöhung

„Die Maut ist vergleichbar mit einer Mehrwertsteuererhöhung“, meint der IHK-Geschäftsführer Bernd Neffgen. So muss in der derzeitigen Praxis die an den Staat zu entrichtende Maut über höhere Produktpreise an den Endverbraucher „durchgereicht“ werden. „Denn die Verkehrswirtschaft ist nicht in der Lage, diese Zusatzkosten zu kompensieren“, ergänzt Neffgen. Es sei nun unbedingt erforderlich, dass die Bundesregierung intensiv nach einem Ausgleich für die deutsche Transportwirtschaft suche. ●

INTERVIEW:

### Wie die Maut für Sammelladung berechnen?

**Wolfgang Stromps ist Krefelder Spediteur mit Schwerpunkt im Linienvkehr nach Großbritannien und Irland. Als Vizepräsident der IHK Mittlerer Niederrhein und als Vorsitzender des Gesamtvorstandes des Verbandes Spedition und Logistik Nordrhein e. V. widmet er sich bereits seit vielen Jahren ehrenamtlich den Anliegen seiner Branchenkollegen und der Wirtschaft im Allgemeinen.**



**Kammer:** Herr Stromps, Sie sind als Spediteur mit Unternehmenssitz in Krefeld tätig. Wie haben Sie sich und ihre Auftraggeber auf die Maut eingestellt?

**Stromps:** Ich habe bereits vor über einem Jahr damit begonnen, mit meinen Kunden Gespräche über die Umsetzung der Maut zu führen.

**Kammer:** Es ist ja noch recht leicht, die Mautgebühr für eine Ganzwagenladung streckenbezogen zu ermitteln, aber wie sollte die Maut für einzelne Teile einer Sammelladung berechnet werden?

**Stromps:** Für die Ganzwagenladung zu erwartende Mautbeträge können aus den Streckentabellen der Bundesanstalt für Straßenwesen unter [www.mauttabelle.de](http://www.mauttabelle.de) hergeleitet werden. Bei Einzelsendungen im Sammelgutverkehr sollte der Spediteur einen gewichts- und streckenbezogenen Tarif anbieten.

**Kammer:** Gibt es einen solchen Tarif?

**Stromps:** Bereits seit Mai 2003 haben wir auf unserer Internetseite [www.stromps.de](http://www.stromps.de) eine Mauttabelle veröffentlicht, der unsere Kunden strecken- und gewichtsbezogen die zu erwartende Maut für jeden einzelnen Transport entnehmen können. Diese Berechnungsgrundlage ist gemeinsam mit der Vereinigung der Sammelgutspediteure im Bundesverband Spedition und Logistik entwickelt worden und auch beim Verkehrs-Verlag Fischer in Düsseldorf als Broschüre erhältlich. ●

## Westdeutsche Allgemeine Zeitung

24. 03. 2005

### Nachwuchs schaut genau hin



Stimmen die Papiere? Ein BAG-Beamter zeigt Azubis des Ausbildungsprojektes Lea!, worauf man bei einer Kontrolle achten muss. Foto: Lea!

(gm) „Sicher oder nicht sicher“ – vor dieser Frage standen in der vergangenen Woche zwölf Auszubildende des Projektes Lea! (Logistik erweitert Ausbildung). In Kooperation mit dem Bundesamt für Güterverkehr konnten die jungen Azubis Lkw-Ladungssicherungs- und Mautkontrollen hautnah miterleben. Dabei wurden die angehenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung von den Kontrolleuren exklusiv betreut und konnten natürlich auch Fragen stellen, um Gefahrenmomente im Straßengüterverkehr kennen zu lernen. Durch Vor-

und Nachbereitung dieser Aktion werden auf diese Weise sicherheitsrelevante Aspekte in die Betriebe getragen, wodurch ein Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr geleistet wird. Vor allem konnten die Auszubildenden aber „Best Practice“ und verbesserungsbedürftige Beispiele von Ladungssicherung vor Ort kennen lernen. Daneben bezogen die BAG-Beamten die Auszubildenden in Mautkontrollen ein und zeigten ihnen, worauf man bei Fahrtenschreibern und Ladungspapieren achten muss.

(DVZ 24.03.2005)

## Westdeutsche Allgemeine Zeitung

31. 03. 2005

# Diesel-Flotten werden neue Wege fahren

Dem Süden droht die Lkw-Sperrung - die Wirtschaft handelt: Neue Routenplaner sollen Brummi-Fahrer umleiten.

Von Robert Maus

„Wir gehen davon aus, dass ein Fahrverbot kommen wird.“ Stefan Weyand vom Verband Spedition und Logistik Nordrhein kümmert sich derzeit darum, wie die etwa 500 Mitgliedsunternehmen, davon 104 in Düsseldorf, mit ihren Lkw trotzdem noch zum Kunden können. Und da ist auch schon einiges in Vorbereitung: Zusammen mit den Unternehmen, die die Lkw-Maut entwickelt haben, wird derzeit ein elektrischer Routenplaner erstellt. Dieser soll den Brummifahrer die möglichen Umgehungs-routen weisen, wenn etwa in Düsseldorf die südliche Innenstadt für Trucks dicht ist.

Das ist nicht alles: Für auswärtige und ausländische Lkw-Fahrer wird ein spezieller Brummi-Stadtplan entwickelt, der den Fahrern hilft, die gesperrten Strecken zu umfahren. Damit soll vermieden werden, dass diese unbeabsichtigt in die Sperrbezirke fahren. Was ist mit Partikel-Filtern, werden die Mitgliedsunternehmen angehalten, ihre Fahrzeuge umzurüsten? „Das wissen wir noch nicht genau. Alle Ankündigungen, auch die der steuerlichen Förderung für rußarme Lkw, sind ja sehr schwammig“, sagt Weyand.

Dieses Problem hat auch das Düsseldorfer Speditionsunternehmen Cretschmar GmbH &

Co. KG. Allein für den Nahverkehr, und damit täglich auf Düsseldorfs Straßen, sind 80 Lkw unterwegs. „Fahrzeuge, die in diesem Jahr gekauft werden, sollen der Euro-5-Norm entsprechen“, sagt Hans Wischnitzki. Aber es werden keine Lkw mit den neuen Filtern nachträglich ausgerüstet. „Wir haben unterschiedliche Fabrikate und Baujahre, wie sollen wir das machen“, fragt Wischnitzki. 300 Mitarbeiter hat das Unternehmen in Düsseldorf, etwa 800 weltweit. Umgehen die Lkw-Fahrer von Cretschmar die Lkw-Maut und fahren deshalb öfter durch die Stadt? „Nein, wir haben unseren Fahrern keine Anweisungen gegeben. Das ginge aus Zeitgründen auch gar nicht. Aber ich kenne Speditionen, da sind solche Anweisungen an die Fahrer raus“, sagt Wischnitzki.

Auch wenn also mehr Lkw in der Stadt unterwegs sind, geht man beim Speditionsverband davon aus, dass auch die Häfen, der Flughafen und die Kraftwerke für Feinstaub verantwortlich sind. Zudem fragt Weyand: „Was ist eigentlich mit den Lkw aus Osteuropa? Das sind die ältesten, die machen den meisten Dreck.“ Er sieht Wettbewerbsnachteile: „Die Unternehmer haben erst die Mautgeräte einbauen lassen, jetzt noch die Filter, wie soll das gehen?“ In drei Jahren, so prophezeit er, werden die Lkw-Flotten erneuert - und dann rußarm sein.