

Miete all-inclusive.



www.manrental.eu

MAN | Financial Services

B 11694 D

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 17 · 25.9.2015 · 25. Jhg. · HUSS-VERLAG GmbH · ☎ 0 89/3 23 91-0 · 📠 -416 · D-80912 München · www.transport.de

BFS

Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

Rent a MAN

Erfolgreiche Liaison beendet

Spediteurbedingungen Der DSLV und die Verbände der verladenden Wirtschaft haben ihre Verhandlungen über eine gemeinsame Neufassung endgültig für gescheitert erklärt. Der DSLV kündigt jetzt neue ADSp ohne die Verladerverbände an, die wiederum haben ihr eigenes Regelwerk bereits vorgelegt. Derweil bleibt die Rechtslage etwas unklar

Die Verhandlungen über eine Neufassung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) sind offiziell gescheitert, das gab der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) Mitte September bekannt. Zwei Jahre lang hatte er mit den Verladerverbänden verhandelt, ehe beide Seiten die Gespräche abbrachen. Dem DSLV zufolge konnte zu den folgenden vier Kernforderungen der Verladenseite keine Einigung erzielt werden: Festbeschreibung von Qualitätsstandards, deutliche Haftungserhöhungen, Individuallösungen für bestimmte Branchen und All-in-Vergütungen.

Mit einer einseitigen Interpretation der Forderungen, die zulasten der vom DSLV vertretenen Unternehmen gehen, wäre aber der originäre Nutzen der ADSp verlorengegangen. Schließlich sollten die ADSp eine „fertig bereitliegende Vertragsordnung“ darstellen, die Kosten und Zeitaufwand bei Vertragsverhandlungen spart. Ebenso wenig sei das mit den

ADSp bislang verbundene Ziel erreicht worden, interessenrechtliche, ausgewogene Klauseln zu verankern, in denen sich beide Marktseiten wiederfinden.

Bedauern über das Scheitern

In einer ersten Reaktion bedauerte Rainer Witzel, Geschäftsführer der Schunk Group, das Scheitern der Verhandlungen: „Leider wurde die Chance verpasst, zu einer Einigung über neu-zufassende ADSp zu kommen.“ Anlass für eine allzu große Verunsicherung in der Branche sieht die Schunk Group dennoch nicht. Die aktuellen ADSp gelten nach wie vor weiter. Sie stellen Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) dar, deren Wirksamkeit sich ausschließlich nach den gesetzlichen Regelungen über AGB bestimmen. Das Scheitern der Verhandlungen über eine neue Fassung der ADSp führt demzufolge rechtlich nicht dazu, dass die aktuellen ADSp ihre Gültigkeit verlieren. Auch der DSLV be-



Geschichte sind die ADSp als Basis für Verträge zwischen Spediteur und Auftraggeber

Foto: T. Schweikl

tont, dass in allen Speditionsunternehmen die aktuellen ADSp weiterhin als Geschäftsgrundlage verwendet werden können.

Ungewisse Regeln für die Zukunft

Ganz anders die Darstellung des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI). Der hatte erklärt, dass mit dem Scheitern der Verhandlungen die bisherigen ADSp keine Gültigkeit mehr hätten. Sie könnten deshalb nicht mehr empfohlen und angewendet werden. Um dieser Diskussion aus dem Weg zu gehen, empfiehlt der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), diese of-

fene Frage durch die Vereinbarung der Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL) des BGL „eleganter“ zu lösen.

Als eigenes Regelwerk legten der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), der Handelsverband Deutschland (HDE) und der

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) die „Deutschen Transport- und Lagerbedingungen“ (DTLB) in Berlin vor. Sie entsprechen aus Sicht der verladenden Wirtschaft den branchenübergreifenden Realitäten in der Unternehmenslogistik. Und auch der DSLV will seine eigenen ADSp gestalten – in diesem Fall ohne die Verladerverbände.

Transport, 25.09.2015 (ha)

Die Falschen bestraft

Schweden Spediteure erhalten aufgrund eines fehlerhaften Kontrollsystems unberechtigt Strafen für das Befahren von Umweltzonen

Nach Mitteilung des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV) gibt es in Schweden Probleme mit der Überwachung der sogenannten Umweltzonen.

Die schwedischen Umweltzonen dürfen von Lkw über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht nur unter Einhaltung bestimmter Abgas- und Lärmvorschriften befahren werden. Zahlreiche ausländische Fahrer haben unberechtigte Buß-

geldbescheide aus Schweden erhalten.

Zahlreiche Beschwerden

Allein dieses Jahr seien über 14.000 Beschwerden bei der zuständigen Steuerbehörde eingegangen, davon allein 1.500 Beschwerden von ausländischen Fahrern über unberechtigte Zahlungsaufforderungen für das Befahren der Umweltzonen in Göteborg und Stockholm, heißt

es in einem Schreiben des DSLV. Ein Sprecher der schwedischen Transportverwaltung räumte nun ein, dass das automatische Kontrollsystem der Umweltzonen nicht hundertprozentig funktionierte. So könne es ähnliche Fahrzeugkennzeichen verwechseln oder schmutzige Kennzeichnungstafeln falsch lesen. Die schwedischen Steuerbehörden haben zugesichert, unkorrekt erhobene Gebühren zu erstatten.

Transport, 25.09.2015 (tbu)

Mehr Assistenz im Verkehr

Autonomes Fahren Der Verkehrsverband VVWL fordert eine Teststrecke in NRW, die explizit für Lkw ausgelegt ist

Der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) begrüßt ausdrücklich das Modellprojekt für autonomes Fahren, das die NRW-Landesregierung zusammen mit Delphi auf 17 Kilometern Landstraße plant, hält aber eine konkrete Einbeziehung des Lkw für erforderlich.

Abwärtskompatibel

Bei einer öffentlichen Anhörung auf Antrag der Fraktion der Piraten im Landtag erklärte der Verband, dass Nordrhein-Westfalen (NRW) als dicht besiedeltes Industrieland durch hohes Verkehrsaufkommen geprägt sei. Deswegen sei die Erprobung gerade dort unter ex-

tremen Bedingungen möglich und eine „Abwärtskompatibilität“ mit ländlicheren Gebieten gegeben.

Spareffekte bei Verbrauch

Zu dem positiven Effekt des autonomen Fahrens auf den Kohlendioxid-Ausstoß – der VVWL spricht von gut 15 Prozent – kommt ein nicht unerheblicher Sicherheitsgewinn. Untersuchungen belegen, dass Assistenzsysteme das Risiko einer Unfallbeteiligung deutlich senken. Beispielführend führt der Verband die tragischen Unfälle an, zu denen es wegen des „Toten Winkels“ immer wieder beim Abbiegen von Lkw kommt. Der VVWL fordert deswegen

auch schon seit Jahren die Markteinführung und den darauf folgenden verbindlichen Einbau von Abbiegeassistenzsystemen.

Auf lange Sicht gesehen könnten führerlose Lkw außerdem helfen, dem Fahrer-mangel zu begegnen. Fahrerlose Fahrzeuge könnten, so das Kalkül des Verbandes, bereits in zwei Jahrzehnten die grundsätzliche Voraussetzung für Gütermobilität sein. Durch die Erforschung der dazu notwendigen Technik würden auf dem Weg dorthin stetig weitere Assistenzsysteme für manuell gesteuerte Fahrzeuge marktreif werden, die dann schrittweise die Sicherheit erhöhen und die Gesellschaft auf ein autonomes Fahren hinführen.

Transport, 25.09.2015 (ha)

Der Countdown läuft

Wettbewerb Der Europäische Transportpreis für Nachhaltigkeit wird in diesem Jahr zum dritten Mal vergeben. Interessierte Unternehmen können sich noch bis 30. September 2015 bewerben

Nach seiner Premiere vor vier Jahren wird der Europäische Transportpreis für Nachhaltigkeit 2016 im Jahr 2015 zum dritten Mal vergeben. Der Preis soll Unternehmen aus der Transport- und Nutzfahrzeugbranche im nachhaltigen Handeln bestärken und helfen, die Grundsätze nachhaltiger Entwicklung noch besser zu verankern. Er soll zeigen, dass verantwortliches und nachhaltiges Handeln nicht nur hilft, soziale und ökologische Prob-

leme im globalen Maßstab zu lösen, sondern dass sich für die Unternehmen auch Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.

Bald Bewerbungsschluss

Der Europäische Transportpreis für Nachhaltigkeit 2016 wird in bis zu 16 Kategorien

vergeben. Bewerben können sich Hersteller und Dienstleister, die Produkte und Services rund um das Nutzfahrzeug anbieten. Bewerbungsschluss ist der 30. September 2015. Weitere Informationen und den Link zur Bewerbung finden Sie im Internet unter www.transportpreis.eu.

Transport, 25.09.2015 (tbu)



Impressionen vom Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2014

Foto: HUSS-VERLAG

Rudolf Greiwing

Truck & Trailer-Vermietung
Nutzfahrzeughandel
Truck-Wash

Mein unabhängiger Vermieter!

Zugmaschinen & Trailer. Marken nach Wahl! Auch Tank- und Silofahrzeuge.

PERSONLICH FLEXIBEL PROFESSIONELL Freecall: 0800/01 000 10 · www.greiwing.com

IN DIESER AUSGABE

Aufbauten
Modellvarianten für fast jede Transportaufgabe **7-9**

Fahrbericht
Stadtlieferfahrzeuge mit alternativen Antrieben von Renault **15**

Transport Test
„Scania G 450“ – Spar-samer Kipper für die Baubranche **11-12**

Kauf-Miete-Leasing
Finanzierungsmodelle nicht nur für den Fuhrpark **17-20**

Anzeige

www.trailer-store.com

Wert.Anlage.
First Class Second Hand

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.