



Gesetzliche Regelungen sollen die Wartezeiten an den Rampen reduzieren, so einer der Lösungsvorschläge

Shutterstock/Gilles Lougassi

Schluss mit der ewigen Warterei

Exklusiv: Die ersten Ergebnisse der BMVBS-Untersuchung zur Vermeidung von Wartezeiten an Lagerrampen. Ministeriums-Berater präsentieren eine Reihe von Lösungsvorschlägen. Verlager und Spediteure sind uneins über die Ergebnisse.

Berlin, 13. Juni im Bundesverkehrsministerium (BMVBS). Ist das der Tag, der das Ende der oftmals endlosen Wartezeiten an Deutschlands Lager- rampen einleitet? Wohl kaum. Zu unterschiedlich die Interessen der anwesenden Vertreter aus Verladerschaft und Spediti- onsbranche.

Aber die an diesem Tag von den Beratern des Ministeriums präsentierten Analysen und Vorschläge führen zu einer intensiven Diskussion über den richtigen Weg. Die VerkehrsRundschau zeigt exklusiv, über

welche Maßnahmen in den Hinterzimmern des Ministeriums nachgedacht wird.

Im Rahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik hatte sich die Bundesregierung des vor allem von den Logistikverbänden beklagten Problems der zu langen Warte- und Standzeiten für die LKW-Fahrer an den Wareneingangstoren deutscher Lager ange- nommen. Der Bundesverkehrsminister

beauftragte die HWH Ge- sellschaft für Transport- und Unternehmensbera- tung, „Lösungen zur Ver- meidung von Wartezeiten an den Rampen“ zu erar- beiten. Mitte Juni präsen- tierten die Berater um Pro- fessor Paul Wittenbrink in einem Zwischenbericht ihre Vorschläge. Besteht überhaupt ein größeres Wartezeitenproblem an

deutschen Rampen? Schon bei dieser Frage gehen die Meinungen auseinander: Kim Cheng vom Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) be- tont, dass ein generelles Problem an der Schnittstelle Laderampe in der Handels- branche überhaupt nicht existiere. „Unstrei- tig gibt es Unternehmen, die einen Optimie- rungsbedarf in Bezug auf die Prozesse an

der Laderampe haben, es kann jedoch hierdurch nicht auf die Zustände in der gesamten Branche ge- schlossen werden“, betont die Abteilungsleiterin Ver- kehr und Logistik.

Eine Position, bei der in Berlin so mancher Vertre- ter des Transportgewerbes verständnislos die Nase rümpfte. Denn für die Spe- diteure ist klar: An den

VR-SERIE

Rampenoptimierung

- VR 17: Nadelöhr Rampe: Das stresst die Beteiligten
- VR 21: Rechte und Pflichten an der Rampe
- VR 28: Zwischenergeb- nisse der BMVBS-Unter- suchung zur Rampe
- VR 36: Was die Rampentipps des BGL gebracht haben

Verhältnissen an den Rampen muss etwas geschehen. „Da besteht Handlungsbedarf, da können alle Beteiligten nur von profitieren“, betont zum Beispiel Hubert Valder vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL).

Wie groß das Problem nun aber tatsächlich ist, konnte auch Wissenschaftler Wittenbrink in Berlin nicht wirklich klären. Der Professor von der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Lörrach präsentierte Ergebnisse von bereits veröffentlichten Studien, die darauf hindeuten, dass bei Zentralägern des Lebensmitteleinzelhandels und der Konsumgüterwirtschaft gehäuft Probleme mit längeren Wartezeiten auftreten. Wittenbrink betonte in seinem Zwischenbericht aber auch: „In jeder Branche existieren sowohl Lager mit sehr guten Rahmenbedingungen als auch solche mit kritischen Zuständen.“ Klärung zu diesem Punkt soll eine Befragung bringen, die von den Wissenschaftlern in den kommenden Wochen durchgeführt wird.

Lösungsansätze umstritten

Umstritten sind die von Wittenbrink präsentierte Handlungsansätze: „Die vorgestellten Lösungsvorschläge können an der einen oder anderen Stelle sicherlich zu Verbesserungen führen. Ein großer Durchbruch ist beim Thema Warte- und Standzeiten an den Wareneingangsrampen dadurch aber nicht zu erwarten“, kommentiert Gunnar Gburek vom Bundesverband Materialfluss, Einkauf und Logistik (BME). Und auch der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) zeigt sich von den vorgelegten Zwischenergebnissen enttäuscht: „Wir hatten auf deutlich differenziertere Ergebnisse gehofft, die die Gesamtproblematik und die wirklichen Problembereiche und Schwachstellen aufdecken“, sagt Hauptgeschäftsführer Christian Labrot. Zufrieden mit dem Zwischenbericht der HWH-Unternehmensberatung sind hingegen die



BGL

„Wir wünschen uns, dass die Vorschläge in Vorgaben durch den Gesetzgeber einfließen“

ADOLF ZOBEL,
stellvertretender BGL-Hauptgeschäftsführer

Transport- und Speditionsverbände:

„Der Bericht gibt aus unserer Sicht die Situation realistisch wieder. Wir finden dort viele Themen, die der BGL seit einiger Zeit anmahnt“, sagt Adolf Zobel vom Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). Es geht um

nen Lösungsvorschlag des HWH-Zwischenberichts, der nicht sinnvoll oder aber zumindest diskussionswürdig sei, so der stellvertretende Geschäftsführer. Auch DSLVL-Chefjurist Valder begrüßt die Vielzahl der präsentierten Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Situation



Besuchen Sie uns in Halle 27, Stand F22!

Kompetente Lösungen für Ihren Erfolg!



Ihr **Alles.Könner.**



Fahren Sie immer mit optimaler Achslast und laden Sie heckbündig.

www.cargobull.com



The Trailer Company.

Containerchassis S.CF mit Sliding Bogie: für maximale Flexibilität bei minimalem Gewicht. Und mit perfekten Fahreigenschaften beim Transport von 20' bis 45' Containern – **just more.**

Mehr Infos: +49 (0) 2558 81-7001



VR/Jan Scheitzow

„Wir hatten auf deutlich differenziertere Ergebnisse gehofft“

CHRISTIAN LABROT, BMWV-Hauptgeschäftsführer

an den Rampen beitragen sollen. Allerdings seien aus Sicht des DSLV die Maßnahmen auch kritisch zu hinterfragen. Das gelte zum Beispiel für die Zeitfenstersysteme, die anfangs als Problemlöser gesehen wurden. Seine Begründung: „Je mehr davon Gebrauch gemacht wird, desto mehr Probleme haben die Speditionen, weil sie nicht nur Personal abstellen müssen für die Einbuchung, sondern sie auch in ihrer Dispositionsfreiheit beim Fahrzeugeinsatz immer mehr beeinträchtigt werden.“ Ein Problem, das auch Vertreter der Konsumgüterbranche der VerkehrsRundschau bestätigen: Durch die Einführung des Vorbuchens von Enladedeterminen durch den Spediteur beim Empfänger kommt es immer häufiger zu Problemen bei der Tourenplanung. Denn mittlerweile haben immer mehr Handelsunternehmen Zeit-

fenstersysteme eingeführt. Wissenschaftler Wittenbrink spricht in seiner Studie von 140 von insgesamt 250 großen Zentrallägern, an deren Rampen solche Systeme zum Einsatz kommen. Durch den forcierten Einsatz bekommen die Spediteure mehr und mehr Probleme: Optimierte die Transporteure ihre Fahrten bisher vor allem auf Basis der Entfernungen und Laderaumauslastungen, müssen jetzt immer häufiger die knappen Zeitfenster an den ausgebuchten Laderampen des Handels berücksichtigt werden. Handelsunternehmen lösen dadurch zwar ihren Stau im Lagerhof auf, zu einer Effizienzverbesserung der gesamten Transportkette führt diese Lösung aber nicht.

Eine Erkenntnis, bei der zumindest weitgehend Einigkeit unter allen Beteiligten bestand. Vertreter aus der Konsumgüterindustrie plädieren deshalb dafür, bestimmte Verkehre wieder vom Zeitfenstersystem zu befreien. Dazu gehören zum Beispiel planbare, regelmäßige Anlieferungen im Stückgutverkehr. „Starre Zeitfenster können zu Produktivitätsverlusten im LKW-Umlauf führen. Daher sollte über die Einführung von flexiblen Systemen nachgedacht werden“, schreibt auch Ministeriums-Berater Wittenbrink in seinem Zwischenbericht. Diskutiert wurde in Berlin auch über die Möglichkeit, die Öffnungszeiten der Handelszentralläger zu erweitern. Statt bisher nur von 6 bis 13 Uhr, sollten die Unternehmen die Öffnungszeiten bis 18 Uhr erweitern, wie es teilweise auch schon üblich ist. Insbesondere in Feiertagswochen, wo es zu den stärksten Problemen kommt, sei dies eine gute Möglichkeit, Engpässe zu entzerren. Auch eine Öffnung der Lager an Samstagen wurde vonseiten der Konsumgüter-

hersteller angeregt. Vorschläge, die auf unterschiedliches Echo stießen. Zwar könnten längere Öffnungszeiten für eine Entspannung sorgen, jedoch machten diese nur dann Sinn, wenn die Mehrheit der Warenempfänger diesen Schritt vollzögen. Ansonsten könnten die Spediteure keine sinnvollen, gut ausgelasteten Touren planen, wenn nur vereinzelt Empfänger am Samstag geöffnet hätten.

Musterklauseln und HGB-Änderung

Auf großen Widerstand bei den Verladern stießen die von Professor Wittenbrink in Berlin vorgestellten neuen Musterklauseln, die in die Lieferverträge zwischen Warenabsender und -empfänger als auch in die Beförderungsverträge zwischen Versender und Logistikunternehmen einfließen sollen (siehe Tabelle). So schlägt der von HWH beauftragte Rechtsanwalt Frank Wilting zum Beispiel vor, vertraglich eine finanzielle Kompensation zu fixieren, wenn die vereinbarten Be- und Entladezeiten nicht eingehalten werden. „Im Liefervertrag sollte der Absender mit dem Warenempfänger vereinbaren, dass dieser den LKW zu entladen hat, und dies innerhalb einer bestimmten Entladezeit mit Personal des Empfängers geschehen muss. Der Hinweis auf ein mit dem Beförderer vereinbartes Standgeld sowie die Vereinbarung, dass der Empfänger dem Absender das an den Frachtführer gezahlte Standgeld auf erste Anforderung zu erstatten hat, bieten sich an“, so Rechtsanwalt Wilting im Zwischenbericht. Und auch eine Änderung des Handelsgesetzbuches (HGB) schlägt der HWH-Rechtsexperte vor: „Erwägenswert wäre eine gesetzliche Klarstellung, dass der abliefernde Unterfrachtführer einen eigenen Standgeldanspruch gegen den die Herausgabe des Gutes verlangenden Empfänger hat“, heißt es im HWH-Zwischenbericht. Dazu soll der § 421 Absatz 3 im HGB ergänzt werden um den Satz: „Ein Standgeld wegen Überschreitung der Entladezeit kann schuldbefreiend auch an den die Ablieferung vornehmenden ausführenden Frachtführer gezahlt werden.“ Die vorgeschlagenen Musterklauseln seien aus rechtlicher Sicht geeignet, den notwendigen „Druck“ auf den Empfänger zur schnelleren Abfertigung an der Entladerampe auszuüben, urteilt die HWH im Zwischenbericht. Wichtig sei dabei aber ein Gleichklang der Einführung der Klauseln in Beförderungs- und Liefervertrag. Die Umsetzung in der Praxis hänge aber von der Verhandlungsstärke der jeweiligen Parteien

VORGESCHLAGENE MUSTERKLAUSELN

Regelungsgegenstand	Speditions- und Frachtvertrag	Liefervertrag	
Entladung	Sicherstellung durch Absender, (Nicht-)Mitwirkung Spediteur	Entladepflicht, Vorrichtung, Personal, Zeitfenster, Dauer, (Nicht-)Mitwirkung Spediteur	Mit konkreten Musterklauseln soll die Position des Transportunternehmers gestärkt und so die Wartezeiten an den Rampen reduziert werden. Die detaillierten Musterklauseln finden Premium-Abonnenten zum Download unter www.verkehrsrundschau.de/dokumente . ak
Entladezeit	Vergütungsfreiheit/-pflicht, Beginn, Nachweisführung	Hinweis auf Vereinbarung mit Spediteur, Quittierung	
Ablieferungshindernis	Wartezeit, Hindernis, Nachweisführung, Weisungen	Hinweis auf Vereinbarung mit Spediteur, Quittierung, Freistellung	
Standgeld	Höhe	Hinweis auf Vereinbarung mit Spediteur, Freistellung	
Abtretung Standgeldanspruch	Regelungen für Haupt- und Unterfrachtvertrag	Abtretungsanzeige	

Quelle: Zwischenbericht „Schnittstelle Rampe“ der HWH Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung, Juni 2012

ab, so die Berater des Ministeriums. Vorschläge, die bei den meisten Verladervertretern auf Ablehnung stoßen: „Ich glaube nicht, dass wir mit den vorgestellten Musterklauseln weiterkommen. Dadurch wird das Problem nicht wirklich behoben. Insbesondere eine gesetzliche Festschreibung würde die individuellen, teils regionalen und auch sehr branchenbezogenen Probleme an den Rampen nicht lösen. Sinnvoll wäre aber schon, wenn sich alle beteiligten Verbände auf eine gemeinsame Empfehlung einigen und für eine breite Umsetzung bei allen Beteiligten werben würden“, so BME-Logistiksprecher Gburek.

Viel Ablehnung ...

BWVL-Hauptgeschäftsführer Labrot moniert außerdem: „Die rechtlichen Empfehlungen beziehen sich nur auf die Vertragsgestaltung zwischen Logistikdienstleister und Auftraggeber im Hinblick auf den gewerblichen Güterverkehr.“ Lieferungen per Werkverkehr werden überhaupt nicht berücksichtigt, obwohl diese einen Großteil der Verkehre ausmachen. Skeptisch beurteilt auch DSLV-Jurist Valder die Einführung von Musterklauseln: „Das ist ja nichts

Neues“, sagt Valder. Der Versuch, die Probleme an der Rampe auf Basis von vertraglichen Bestimmungen zu konkretisieren, sei ehrenvoll. „Aber entscheidend ist doch, wie die Klauseln gelebt werden. Ein Stück Papier ist geduldig“, so die Erfahrung Valders. Der Weg von der Unternehmensleitung bis hin zur Umsetzung an der Rampe, der sei lang. Man könne zwar im Vertrag entsprechende Verhaltenspflichten auch mit Sanktionen vereinbaren, „aber das in der Praxis umzusetzen, das ist das Problem“.

... aber auch eine Menge Zuspruch

So sei es derzeit für kleinere Speditionen und Transportunternehmen eher die Ausnahme, dass diese beispielsweise auf Standgelder bestehen, obwohl sie ein Anrecht darauf haben. Man wolle die Geschäftsbeziehungen zum Auftraggeber nicht belasten. Deshalb gäbe es nur Einzelfälle, wo derartige Ansprüche vor Gericht durchgesetzt würden, erläutert der DSLV-Experte. Valder unterstützt aber den Vorschlag, Musterklauseln in die Verträge auf der Lieferebene wie auch auf der Transportebene aufzunehmen, damit auch der Empfänger der Ware eingebunden wird. Doch ist das

realistisch? Seine über 25 Jahre Berufserfahrung sagten da eher nein. „Aber wenn da eine neue Dynamik hereinkommt, wenn alle Beteiligten beispielsweise angesichts des Fahrermangels sagen, okay, wir müssen sehen, dass die LKW fahren, wir können es uns gar nicht mehr leisten, dass die an der Rampe stehen, vielleicht wird der Druck so groß, dass man dann auch mit solchen Vertragsklauseln erfolgreich arbeiten kann“, so die Hoffnung von Valder.

Eindeutig für die Umsetzung der Musterklauseln und HGB-Änderungen ist hingegen BGL-Mann Zobel: „Uns wäre es am liebsten, wenn die jetzt vorliegenden Vorschläge in Vorgaben durch den Gesetzgeber einfließen könnten. Durch entsprechende Änderungen im Handelsgesetzbuch könnte der bis dato nahezu rechtsfreie Raum an der Rampe endlich geregelt werden.“ Einseitige Verbandsempfehlungen könnten demgegenüber nur ein erster Schritt sein, sagt Zobel, „weil wir damit nicht alle Marktbeteiligten erreichen“. Und solange dies so bleibe, „wird auch an der Rampe der bestimmen, der die größere Marktmacht hat.“ so Zobel. ■■■

Eva Hassa, Michael Cordes und Andre Kranke

Anzeige

TOLL COLLECT GMBH

INNOVATIONSSEITEN

INNOVATIVES TOLL COLLECT-MAUTSYSTEM: VORREITER IN EUROPA



TOLL COLLECT
service on the road

Toll Collect hat in einer Public-Private-Partnership das innovative Erhebungs- und Abrechnungssystem für die Maut auf dem gebührenpflichtigen Straßennetz entwickelt. Das Toll Collect-System folgt der politischen Entscheidung zum Einstieg in eine Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur. Da die Mautgebühren sowohl strecken- als auch schadstoffabhängig sind, leistet Toll Collect nicht nur Beiträge zur Infrastrukturfinanzierung, sondern auch zum Umwelt- und Klimaschutz. Die Mautsätze sind von der Schadstoffklasse und der Achszahl abhängig. Der Anteil der Fahrleistung von Lkw in der Euro-Klasse 5 und der EEV hat sich seit 2005 kontinuierlich erhöht und beträgt derzeit rund 76 Prozent. Im Bereich der Mauterhebung ist Deutschland mit der Kombination von GPS und Mobilfunk technologischer Vorreiter. Die innovative Technologie funktioniert zuverlässig

und stabil mit einer Qualitätsnorm von 99,9 Prozent, die durch den Auftraggeber gemessen wird.

Wirtschaftlich stabiler und verlässlicher Partner der öffentlichen Hand.

Toll Collect erhebt die Maut kilometergenau und rechnet sie mit den Transport- und Logistikunternehmen ab. Alle Mauteinnahmen werden von Toll Collect direkt an die Bundeskasse weitergeleitet – tagesaktuell und in vollem Umfang. Im vergangenen Jahr wurden so 4,53 Mrd. Euro für den Bundeshaushalt eingenommen. Für den Betrieb des Systems stellte Toll Collect dem Auftraggeber 507 Mio. Euro in Rechnung, das entspricht 11,2 Prozent der Einnahmen. Derzeit sind rund 145.000 in- und ausländische Transportunter-



nehmen mit fast 950.000 mautpflichtigen Lkw bei Toll Collect registriert. Insgesamt verfügen rund 720.000 Lkw über ein Fahrzeuggerät für die satellitengestützte Mauterhebung. Rund 90 Prozent der Mautumsätze werden aus dem automatischen Einbuchungsverfahren über die Fahrzeuggeräte generiert. ■■■

Foto: Toll Collect