

Zeitfenster- und Expressrampenbuchungen / Standgeld

Erläuterungen der Rechtsbeziehungen bei der Warenanlieferung und Anwendungshinweise

Einführung

Zur Abwicklung der Lieferbeziehungen zwischen Produzenten und Lieferanten einerseits und Handelsunternehmen andererseits werden Speditionen und Logistikdienstleister regelmäßig mit der Belieferung größerer Zentrallager beauftragt. Im Auftrag der Produzenten und Hersteller steuern an jedem Wochentag mehrere hundert Fahrzeuge der Logistik die Lagerrampen der Handelshäuser an, um eine Vielzahl von Waren anzuliefern.

Dabei sind die Anlieferprozesse langwierig, da viele Handelsrampen ineffizient organisiert und in der Regel nur zeitlich begrenzt geöffnet sind. Unangemessen lange Standzeiten der anliefernden Fahrzeuge blockieren Folgeaufträge und somit die knappen Laderaumressourcen der Logistik.

Sofern die Handelshäuser ihre eigenen Prozesse optimieren, gehen diese Maßnahmen meist zu Lasten der Speditionen oder der von ihnen beauftragten Transportunternehmen. Denn die Buchungen von Zeitfenstern oder so genannter ‚Express-Rampen‘ sind für die Logistikunternehmen gebührenpflichtig.

Das im Handelsgesetzbuch (HGB) verankerte Instrumentarium reicht aber nicht immer aus, um die mit diesem Vorgehen für die Speditionsunternehmen verbundenen wirtschaftlichen Nachteile in jedem Fall auszugleichen. Nachfolgend werden die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen aus Sicht eines (Fixkosten-)Spediteurs bei der Buchung von Zeitfenstern und ‚Express-Rampen‘ und die Rechte der Spedition bei der Berechnung von Standgeld erläutert.

Zeitfenster-Buchungssysteme

Handelsunternehmen nutzen zunehmend webbasierte Zeitfenster-Buchungssysteme (Zeitfenster-Managementsysteme) externer IT-Dienstleister zur Koordination der Lkw-Abfertigung an den Rampen ihrer Zentrallager. Speditionen, die Warenanlieferungen mit eigenen Fahrzeugen organisieren, sollen hiermit zeitpunkt- oder zeitraumbezogene Slots an den Entladerampen buchen können. Der zunehmende Einsatz solcher Buchungssysteme gestaltet sich immer dann problematisch, wenn die eigene Fahrzeugdisposition und fremdbestimmte Zeitfenster nicht in Einklang gebracht werden können. Insbesondere die Disposition der Rundläufe von Lkw, die täglich mehrere Be- und Entladestellen bedienen, wird wesentlich erschwert. Die Nutzung solcher Systeme ist dann nicht nur mit zusätzlichem Buchungskosten, sondern auch erhöhtem Aufwand für Personal und Fahrzeugeinsatz verbunden.

Rechtliche Bewertung

1. Bei der Nutzung eines Zeitfensterbuchungssystems wird die Anlieferung von Waren für einen bestimmten Tag zu den üblichen Warenannahmezeiten auf ein Zeitfenster oder einen Zeitpunkt konkretisiert. Rechtlich gesehen liegt insofern eine neue Form einer Avisierung vor. Ein solches ‚Avis‘ soll gewährleisten, dass der Empfänger annahmefähig ist.
2. Zugleich bindet sich der Spediteur selbst in dem Sinne, dass er das Ende der Lieferfrist festlegt. Wird der avisierte Termin nicht eingehalten, liegt eine Überschreitung der Lieferfrist vor.
3. Sofern die Avisierung über ein von einem Dritten, einem IT-Dienstleister des Handelsunternehmens, angebotenes Zeitfenster-Buchungssystem erfolgt, schließt der Spediteur mit dem Dienstleister einen Software-Nutzungsvertrag, durch den er sich verpflichtet, für jede Buchung eine Gebühr zu zahlen. Mangels anderweitiger Vereinbarung im Vertrag mit seinem Auftraggeber kann der Spediteur keine Erstattung dieser Gebühren – ebenso wenig wie den erhöhten Personalaufwand in seiner Disposition – von seinem Auftraggeber verlangen. Hierbei handelt es sich nicht um Aufwendungen für das Gut. Ziffer 17.1 ADSp 2017 findet insoweit keine Anwendung.
4. Andererseits verpflichtet allein der Abschluss eines Speditions- oder Frachtvertrages den Spediteur nicht, ein beim Empfänger eingerichtetes Zeitfensterbuchungssystem zu nutzen. Hierzu bedarf es vielmehr einer diesen Vertrag ergänzenden Absprache. Im Rahmen der Privatautonomie ist es auch denkbar, dass der Spediteur eine solche Abrede direkt mit dem Warenempfänger trifft.
5. Nicht möglich ist es jedoch, dass der Warenempfänger einseitig durch eine Weisung dem Spediteur die Nutzung eines Zeitfensterbuchungssystems vorschreibt. Hiergegen spricht bereits, dass der Warenempfänger noch nicht Verfügungsberechtigter im Sinne von § 418 Abs. 2 HGB ist, weil das Gut noch nicht an der Anlieferstelle angekommen ist.
6. Unabhängig von einer vertraglichen Verpflichtung ist der Spediteur hingegen berechtigt, freiwillig ein Zeitfensterbuchungssystem zu nutzen. Denn dies liegt stets im Interesse seines Auftraggebers, weil hierdurch die Transportabwicklung beschleunigt werden kann.
7. Nutzt der Spediteur ein Zeitfensterbuchungssystem, stellt sich die Frage, was zu tun ist, wenn eine Buchung fehlschlägt.
 - (a) Gelingt es dem Spediteur nicht, im (störungsfrei) arbeitenden Buchungssystem des Empfängers ein Zeitfenster zu buchen, liegt ein Ablieferungshindernis vor. Denn der Spediteur muss in diesem Fall davon ausgehen, dass an der Ablieferungsstelle alle Entladeplätze belegt sind und der vertragsgemäßen Ablieferung damit ein Hindernis im Sinne von § 419 HGB entgegensteht. Er hat hier Weisung seines Auftraggebers einzuholen (siehe Ziffer 7).
 - (b) Von hoher praktischer Bedeutung ist die Frage, wie die Fälle zu beurteilen sind, in denen es dem Spediteur im Rahmen der ihm obliegenden Transportorganisation nicht gelingt, ein seiner Tourenplanung Rechnung tragendes Zeitfenster zu buchen, de facto aber frühere oder spätere Zeitfenster zur Verfügung stehen. Auch hier besteht ein Ablieferungshindernis im Sinne von § 419 HGB mit den gleichen Rechtsfolgen. Zwar führt nicht jede Leistungerschwerung zu einem Ablieferungshindernis, jedoch ist dem Spediteur die Buchung

eines anderen zur Verfügung stehenden Zeitfensters dann nicht zuzumuten, wenn mit demselben Fahrzeug die Durchführung nachfolgender Touren oder die weitere termingerechte Be- und Entladung für andere Verloader/Empfänger nicht mehr gewährleistet und damit die vertragsgemäße Abwicklung anderer Aufträge gefährdet ist.

8. Liegt ein Ablieferungshindernis im Sinne von § 419 HGB vor, ist der Spediteur verpflichtet, eine Weisung des Verfügungsberechtigten einzuholen. Verfügungsberechtigt ist hier zunächst noch der Auftraggeber des Spediteurs, erst mit Ankunft des Guts an der Ablieferungsstelle wird der Warenempfänger verfügungsbefugt. Dies wäre bei Nutzung von Zeitfenster-Buchungssystemen praktisch aber kaum umsetzbar, da der oder die Auftraggeber den Empfänger kontaktieren müssten, um entsprechende Informationen über die Entladesituation einzuholen. Hier liegt es im mutmaßlichen Interesse aller Auftraggeber, wenn der Spediteur direkt den Empfänger um eine Weisung ersucht, ob er ohne Zeitfensterbuchung zur üblichen Warenannahmezeit oder zu einem anderen Zeitpunkt anliefern soll. Erst wenn diese Kontaktaufnahme scheitert, sind die Auftraggeber um Weisung zu ersuchen.

Kann der Spediteur keine bindenden Weisungen erhalten, muss er die Maßnahme ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten (Auftraggeber oder Empfänger) die Beste zu sein scheint. Hier wird der Spediteur insbesondere prüfen müssen, ob er ohne gebuchtes Zeitfenster zur Entladestelle fährt. Gegebenenfalls kann er auch von den in § 419 Abs. 3 Satz 2 und 3 HGB aufgezählten Maßnahmen Gebrauch machen, vor allem der Entladung und Verwahrung der Güter, seltener von der Möglichkeit des Rücktransports oder Selbsthilfeverkaufs (denkbar bei verderblicher Ware).

9. Nutzt der Spediteur nicht das vom Empfänger angebotene Zeitfenster-Buchungssystem, liegt nur dann eine Vertragsverletzung vor, wenn der Spediteur sich gegenüber seinem Auftraggeber oder dem Empfänger zur Nutzung dieses Systems verpflichtet hat. Nur dann hat er gegebenenfalls die Kosten für eine zweite Anfahrt/Zustellung zu tragen und er kann bei überlangen Wartezeiten kein Standgeld verlangen. Wird durch die Unterlassung der Buchung die vereinbarte oder angemessene Lieferfrist nicht eingehalten, hat der Spediteur gegebenenfalls dem Auftraggeber/dem Empfänger den hieraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Ist der Spediteur vertraglich hingegen nicht verpflichtet, ein Zeitfenster zu buchen, so kann er die Ware zu den üblichen Warenannahmezeiten anliefern. Da sich der Spediteur hier vertragstreuer verhält, kann ihm vom Empfänger nicht entgegengehalten werden, dass er aufgrund der fehlenden Zeitfensterbuchung länger auf die Be- oder Entladung warten müssen. Sollte der Empfänger die in seinem Zeitfenster-Buchungssystem angemeldeten Fahrzeuge bevorzugt abfertigen, kann der Spediteur dies zwar nicht verhindern, jedoch kann er dann bei einer Überschreitung der Entladezeit seine Rechte aus § 419 HGB wahrnehmen oder Standgeld verlangen. Weitergehende Schadenersatzansprüche sind in der Regel ausgeschlossen, es sei denn, der Spediteur kann die ihm nach § 419 HGB zustehenden Maßnahmen (beispielsweise die Entladung des Guts) nicht oder nicht rechtzeitig ergreifen, um Folgeaufträge durchzuführen.

Express-Rampen-Service zur Entladung

Einige Lagerstandorte eines größeren Lebensmitteldiscounters bieten über externe Zeitfenster-Buchungssysteme einen so genannten Express-Rampen-Service an, mit dem die

Entladung des anliefernden Lkws innerhalb von 90 Minuten durch eigene Mitarbeiter gegen eine Gebühr von 40 Euro garantiert wird. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einer Anlieferung außerhalb der regulären Warenannahmezeiten für eine Gebühr in Höhe von 100 Euro. Diese Zusatzdienste können bis um 05:00 Uhr des Anliefertags gebucht werden. Damit will der Discounter nach eigenen Angaben die Anliefermöglichkeiten an seinen Standorten flexibilisieren und die Auslastung der Schichtzeiten des Fahrpersonals optimieren.

Rechtliche Bewertung

1. Die Nutzung eines vom Warenempfänger angebotenen, kostenpflichtigen Entladeservices ist losgelöst von dem zugrundeliegenden Speditions- und Frachtvertrag zu betrachten. Nutzt der Spediteur ein solches Angebot, kommt ein Vertrag zwischen dem anliefernden Spediteur und dem Warenempfänger zustande, mit dem der Empfänger zusagt, ein anlieferndes Fahrzeug innerhalb des vereinbarten Zeitraums (hier: 90 Minuten nach Ankunft) durch eigenes Personal zu entladen. Der Spediteur verspricht im Gegenzug die Zahlung der vereinbarten Vergütung.
2. Der Spediteur kann im Regelfall keine Erstattung der aufgewendeten Vergütung ohne entsprechende Vereinbarung mit seinem Auftraggeber verlangen. Der Spediteur wird daher in der Regel auf ein solches Angebot nur zurückgreifen, um einen vereinbarten oder geplanten Abliefertermin einzuhalten oder eine Überschreitung in Grenzen zu halten. Damit liegt die Ursache für die Inanspruchnahme des Express-Service in seiner Risikosphäre (siehe auch Ziffer 17.1 ADSp 2017), obwohl nach §§ 412, 421 HGB bei palettierter Ware mangels abweichender Abreden es an sich zum Pflichtenkreis des Empfängers gehört, die Ware vom Anlieferfahrzeug zu entladen.
3. Hat jedoch der Auftraggeber (also der Produzent oder Lieferant) eine Ursache für die verspätete Anlieferung beim Empfänger gesetzt (z. B. weil die Ware dem Spediteur verspätet zur Beförderung übergeben wurde), ist es denkbar, dass der Spediteur die Erstattung der Kosten für die Inanspruchnahme einer Expressrampe verlangen kann. Dies setzt jedoch voraus, dass der Spediteur seinen Auftraggeber um eine entsprechende Weisung, die Expressrampe zu nutzen, ersucht und der Auftraggeber ihm diese erteilt hat (vgl. Ziffer 9 ADSp 2017, § 418 HGB). In diesem Fall kann er von seinem Auftraggeber auch die Erstattung sämtlicher durch die Ausführung der Weisung entstehenden Kosten verlangen und eine angemessene Vergütung beanspruchen.
4. Trifft der Spediteur mit dem Warenempfänger eine Absprache über die Nutzung der Expressrampe, wird aber nicht innerhalb des versprochenen Zeitraums entladen, macht der Warenempfänger sich schadensersatzpflichtig (§§ 280, 286 BGB). Der Spediteur kann dann vom Warenempfänger die Erstattung des entstandenen Schadens verlangen. Erfolgte der Abschluss des Vertrages aber unter Hinweis auf allgemeine Geschäftsbedingungen des Warenempfängers, können sich hieraus gegebenenfalls Einschränkungen der Haftung ergeben.

Standgeld

Als Standgeld wird eine Vergütung bezeichnet, mit der die verlängerte Bereitstellung eines Transportmittels einschließlich Fahrpersonal abgegolten wird. Als Vergütungsanspruch setzt die Geltendmachung eines Standgeldanspruchs weder ein Verschulden des Auftraggebers/

Empfängers noch einen Schaden des Spediteurs voraus. Zudem kann bei der Berechnung des Vergütungsanspruchs ein Unternehmensgewinn berücksichtigt werden. Auf diese Weise können auf relativ einfache Art und Weise unangemessen lange Wartezeiten an den Rampen des Handels berücksichtigt werden, insbesondere dann, wenn diese Standzeiten auf Gründen beruhen, die nicht dem Risikobereich des Spediteurs zuzurechnen sind. Der Anspruch auf Standgeld richtet sich, wie der Anspruch auf die vereinbarte Vergütung, in der Regel gegen den Auftraggeber (Ausnahmen s. u.).

Rechtliche Bewertung

1. Ein Standgeldanspruch besteht nur, wenn die in § 412 Abs. 2 HGB definierte ‚angemessene‘ Entladezeit überschritten ist. Die abstrakte gesetzliche Vorgabe lässt die Bestimmung einer angemessenen Frist unter Berücksichtigung der Art des Guts, der Ladehilfsmittel, der Fahrzeugart, der Ladetechnik, der Anzahl der Be- und Entladestellen und anderer Begleitumstände zu. Für diese Entladezeit kann der Spediteur keine besondere Vergütung verlangen. Die Zeitspanne, in der der Spediteur das Transportfahrzeug bereithalten muss, wird also durch die vereinbarte Fracht vergütet und ist in diese einzukalkulieren. Aufgrund der abstrakten Umschreibung bietet sich an, die Klausel durch vertragliche Absprachen zwischen Auftraggeber und Spediteur zu konkretisieren.

(a) Für die Praxis ist dabei wichtig, dass Auftraggeber von dieser gesetzlichen Vorgabe nur unter ganz engen Voraussetzungen abweichen können. Denn der Bundesgerichtshof (BGH) hält vorformulierte Klauseln wie: ‚Standzeiten können nicht extra vergütet werden!‘, für unwirksam (Urteil vom 12. Mai 2010 – I ZR 37/09, TranspR 2010, 432). Solche Abreden sind nur als Individualvereinbarung zulässig.

(b) Der BGH hat damit aber ‚nur‘ klargestellt, dass durch vorformulierte Vertragsbedingungen ein Standgeldanspruch nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann; es ist aber möglich, die durch die Fracht abgegoltene Be- und Entladezeit zur Konkretisierung der Gesetzeslage vertraglich zu definieren.

2. So sieht Ziffer 11.2 ADSp 2017 für den Lkw-Ladungsverkehr (keine schüttbaren Massengüter) mit Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten von bis zu 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eine Be- und Entladefrist (höchstens eine Be- oder Entladestelle) von maximal zwei Stunden vor, wenn ein Zeitpunkt oder ein Zeitfenster für die Anlieferung vereinbart oder avisiert wurde. Bei Fahrzeugen mit niedrigerem Gesamtgewicht reduzieren sich diese Zeiten einzelfallbezogen in angemessenem Umfang. Auch hier kann es in der Praxis sinnvoll sein, konkretere vertragliche Absprachen zu treffen, z. B. im Hinblick auf die Anzahl der beladen abzuliefernden Paletten.

3. Zudem wird in Ziffer 11.3 ADSp 2017 festgelegt, dass die Be- und Entladezeit anhand der gesamten Aufenthaltsdauer des Lkw an der Be- oder Entladestelle zu berechnen ist; beginnend mit der Ankunft des Straßenfahrzeugs an der Entladestelle und endend mit der Freigabe zur Abfahrt nach Quittierung des Frachtbriefs oder sonstiger Belege.

4. § 412 Abs. 3 HGB gewährt dem (Fixkosten-)Spediteur eine zusätzliche Vergütung für den Fall, dass das Transportmittel über die vereinbarte oder gewöhnliche Be- und Entladezeit hinaus bereitgestellt wird. Der Spediteur muss demzufolge nachweisen, dass er über die vereinbarte, ansonsten gewöhnliche Lade- und Entladezeit hinaus warten musste. Ein solcher Nachweis ist möglich

- durch ein Standzeitprotokoll (quittiert),
- mit Hilfe des digitalen Kontrollgeräts (Ausdruck),
- durch Benennung von Zeugen (Fahrpersonal),
- durch jedes andere Beweismittel.

5. Die angemessene Höhe eines Standgelds zu ermitteln, erweist sich in der Praxis als schwierig, weil anderweitige Verdienstmöglichkeiten oder angesparte Kosten zu berücksichtigen sind. Hier ist den Vertragsparteien dringend zu empfehlen, die Höhe des zu zahlenden Standgelds vorab vertraglich zu fixieren.

6. Der (Fixkosten-)Spediteur hat einen Anspruch auf Standgeld nur, wenn – mangels abweichender Vereinbarung – die Gründe der Verzögerung nicht in seiner Sphäre liegen. Der Spediteur darf also selbst keinen Anlass für die verzögerte Entladung gegeben haben. Eine verspätete Anlieferung (Stau etc.) oder eine fehlende Entladebereitschaft (blockierende Hebebühne) schließen die Geltendmachung eines Standgeldanspruchs aus. Wenn in der Praxis von Empfängerseite auch ‚Abwesenheitszeiten‘ des Fahrers vom Fahrzeug (Pausen, gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeiten und ähnliches) gerügt werden, ist dies rechtlich irrelevant, solange diese Umstände die Leistungsbereitschaft nicht beeinträchtigen. Ist für den (Fixkosten-)Spediteur absehbar, dass es zu einer verspäteten Entladung kommen wird, ohne dass die Gründe hierfür in seiner Sphäre liegen, sollte er zur Vermeidung späterer Streitigkeiten nach Möglichkeit seinen Auftraggeber informieren und um Weisung bitten.

7. Der Spediteur kann stets von seinem Auftraggeber, also seinem Vertragspartner, die Zahlung von Standgeld verlangen. Dies gilt auch für die Fälle, wo der Empfänger eine Überschreitung der Entladezeit verursacht. Der Absender muss sich hier das Verhalten des Empfängers zurechnen lassen.

8. § 421 Abs. 3 HGB gibt dem (Fixkosten-)Spediteur auch das Recht, vom Empfänger Zahlung von Standgeld zu verlangen. § 421 HGB enthält hierzu zwei Alternativen.

(a) Nach der ersten Alternative hängt die Zahlungsverpflichtung des Empfängers von der Vorlage eines Frachtbriefs ab. Der Empfänger soll verpflichtet sein, Fracht und Standgeld bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Frachtbrief hervorgeht. Diese Alternative spielt in der Praxis keine Rolle.

(b) Die zweite Alternative, die auch bei einer Nichtausstellung oder Nichtvorlage eines Frachtbriefs eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers allein aus der Ablieferung herleitet, legt der BGH (Urteil vom 11. Januar 2007 – I ZR 177/04; TranspR 2007, 311) so aus, dass die bloße Übergabe des Gutes an den Empfänger nicht ausreicht, um eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers zu begründen. Dieser muss vielmehr bei Ablieferung eine ‚Kostenübernahmeerklärung‘ abgeben. Diese strengen Voraussetzungen dürften in der Praxis nur in den seltensten Fällen vorliegen, so dass jeder Spediteur den risikoloserer Weg der Geltendmachung von Standgeldansprüchen gegenüber seinem Auftraggeber verfolgen sollte. Mit ihrer Koalitionsvereinbarung formulieren CDU, CSU und SPD aus Sicht der Logistik wichtige zukunftsorientierte Ziele für Deutschland. Leider enthält der Vertrag an zu vielen Stellen nur Absichtserklärungen („wir wollen“), anstatt sich verbindlich festzulegen („wir werden“). Zahlreiche Vorhaben reichen weit über die aktuelle Legislaturperiode hinaus und können erst von Nachfolgeregierungen abgeschlossen werden. Deshalb muss die Umsetzung der versprochenen Maßnahmen zügig und unumkehrbar eingeleitet werden. Die Parteien werden aufgerufen, die Große Koalition jetzt auch zu realisieren und schnell regierungsfähig zu machen.



Der DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Als Spitzen- und Dachverband repräsentiert der DSLV durch 16 Landesverbände etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit mehr als 550.000 Beschäftigten mehrheitlich größere mittelständische inhabergeführte Speditionen und global agierende Logistikkonzerne. Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger und befrachten Lkw, Eisenbahnen, Flugzeuge sowie See- und Binnenschiffe. Speditionen fördern und stärken die Komodalität und die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Auftraggeber von Güterkraftverkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Airlines und Reedereien sind überwiegend Speditionen und Logistikdienstleister.

Zwischen Speditionen und Transportunternehmen ist insofern regelmäßig von einem Auftraggeber-Auftragnehmer-Verhältnis auszugehen. Diese Aufgabenverteilung wird in § 453 HGB geregelt, wonach Speditionen als ‚Organisatoren der Lieferketten‘ beschrieben werden. Speditionen ‚besorgen‘ demnach die Versendung von Waren und Gütern. Die Vergabe von Transportaufträgen an Transportunternehmen durch einen Spediteur ist also gesetzlich ausdrücklich normiert und Basis für tausende täglich durchgeführte nationale und internationale Transporte und Beförderungsvorgänge. Vor allem internationale Warenversendungen erfordern die Organisation komplexer Lieferketten, die in der Regel durch mehrere in- und ausländische Transportunternehmen und Unterauftragsverhältnisse mit Betreibern von Umschlag- und Lageranlagen gebildet werden müssen.

Die Verbandspolitik des DSLV wird maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Die besondere, auf ständige Effizienzverbesserung gerichtete Bündelungsfunktion der Spedition liefert einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Ressourceneinsatzes in der Logistik. Je nach Markt gliedern sich die Aktivitäten des Spediteurs in Teilbereiche wie Beschaffungs-, Distributions- und Entsorgungslogistik. Industrie und Handel stellen ständig höhere und komplexere Anforderungen an ihre Logistikdienstleister. Speditionen haben in den vergangenen Jahrzehnten äußerst flexibel und dynamisch hierauf reagiert und bieten ihren Kunden heute ein breites Leistungsportfolio, das die klassischen vier Leistungsbereiche Transport, Umschlag, Lagerung und Zollabwicklung bzw. deren Organisation nicht nur individualisiert, sondern auch um – teils digitale – Mehrwertleistungen ergänzt. Just In Time- und Just In Sequence Delivery-Konzepte sind heute für die meisten Teilmärkte der Logistik bereits Standard. Dienstleistungen wie Qualitätskontrollen, Bestell- und Retourenmanagement im Rahmen der Ersatzteillogistik sowie Vormontagen für die Industrie erweitern das Leistungsangebot. An die Logistik sensibler Waren, wie gefährliche Güter, Lebensmittel und pharmazeutische Produkte bestehen besonders hohe Anforderungen.

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156, 10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de, www.dslv.org

Kontakt: Hubert Valder (stellv. Hauptgeschäftsführer)

E-Mail: HValder@dslv.spediteure.de