

## DVZ-Telefonaktion

**Zollprobleme,  
Plagiate und  
Compliance**

Wann kann ich als Spediteur für Zollschulden in Anspruch genommen werden? Wie kann ich mich dagegen wehren? Wie gehe ich mit Antiterrormaßnahmen um? Welche Strafen drohen bei Embargoverstößen? Was mache ich, wenn die Zollbehörde mich wegen Plagiaten in Anspruch nimmt? Darf ich als Spediteur mich damit einverstanden erklären, dass der Zoll Container meines Auftraggebers ohne vorherige Rücksprache mit ihm öffnet?

Antworten auf diese und andere Fragen erhalten Sie in der DVZ-Telefonaktion am 28. August mit Rechtsanwalt Andreas Müller. Die telefonischen Tipps sind wie immer kostenlos und unverbindlich. Namen werden in der anschließenden Berichterstattung nicht genannt. Wer schon im Vorwege Fragen stellen möchte, kann sie an hector@dvz.de mailen.

Alle bisherigen DVZ-Telefonaktionen können auch im Internet über die Homepage der DVZ unter der Rubrik „Rechtstipps“ nachgelesen werden. Das Spektrum reicht von Luftfracht über Haftungsfragen im Straßengüter- und Eisenbahnverkehr bis hin zu unseriösen Gewerbeverzeichnissen und polnischen Rechtsspezialitäten. (hec)



Rechtsanwalt  
Andreas Müller,  
SVM Rechtsanwältin,  
Köln

Freitag, 28.8.2015, von 11 bis 13 Uhr  
Tel. 0221/93 70 17-10

**Rechtsanspruch  
trotz Radfahrens  
auf falscher Seite**

**VERKEHRSRECHT** Kommt es zu einer Kollision zwischen einem rückwärts in ein Grundstück einfahrenden LKW und einem auf der falschen Seite fahrenden Radfahrer, so haftet dafür allein der LKW-Fahrer. Zwar ist das Befahren von linken Radwegen grundsätzlich verboten. Dieses Verbot dient aber nicht dem Schutz des Einbiegenden. Dies geht aus einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Saarbrücken hervor.

Das Landgericht Saarbrücken hatte zuvor entschieden, dass der LKW-Fahrer für die Unfallfolgen nur zu 40 Prozent hafte, da die Radfahrerin verbotswidrig auf dem Gehweg gefahren sei. Gegen diese Entscheidung legte sie Berufung ein.

Das Oberlandesgericht kassierte das Urteil und begründete dies unter anderem damit, dass dem LKW-Fahrer ein Verstoß gegen Paragraph 9 StVO vorzuwerfen sei. Das Rückwärtsfahren in ein Grundstück sei als Abbiegen im Sinne von Paragraph 9 StVO zu verstehen. Nach Paragraph 9 Absatz 3 StVO müsse ein Abbieger Gegenverkehr aller Art ohne wesentliche Behinderung vor dem Abbiegen durchfahren lassen. Dies gelte auch für pflichtwidrig entgegen der Fahrtrichtung fahrende Radfahrer. (sm)

Von Prof. Stefan Iskan

**T**rotz jüngster Widrigkeiten zeigt die Automotive-Industrie auf den ersten Blick ein starkes Produktionswachstum. 2014 erreichte die weltweite Fahrzeugproduktion einen neuen Rekord von rund 89,7 Mio. Gesamteinheiten. Das entspricht einem Ausstoß von rund 250 000 Fahrzeugen pro Tag. Rund 19 Prozent der Welt-Automobilproduktion entfällt dabei auf die Montagestraßen in den 28 EU-Ländern. Nicht verwunderlich also, dass die Automotive-Industrie für viele Logistikkonzerne und spezialisierte mittelständische Transport- und Logistikdienstleister ein enorm wichtiges Volumengeschäft darstellt.

Produziert wird heute im globalen Produktionsverbund - mit all seinen Widrigkeiten. Dies wäre ohne die Leistungs- und Risikobereitschaft vieler großer und mittelständischer Logistikdienstleister kaum möglich. Die nämlich übernehmen vereinzelt die Steuerung ganzer Inbound-Netzwerke. Ihre Betätigungsfelder reichen heute vom Import über die Zulieferung bis ans Band, von Montage von Modulen (Light Assembling), Behältermanagement, Zerlegen und Verpacken von Fahrzeugteilen bis hin zur weltweiten Ersatzteilversorgung, Palettenpooling oder Fertigfahrzeugdistribution samt Inspektion vor der Auslieferung. Auch die Lieferantenqualitätsprüfung, beispielsweise vor Ort in China, wird von einigen Anbietern übernommen - insbesondere von risikofreudigen Mittelständlern; große Logistikkonzerne schrecken hier meist aufgrund der Haftungsbedingungen für die nicht von ihnen hergestellten Produkte (OEM-Haftung) zurück.

**Volumen kein Garant für Profit**

Doch das Volumen der Großkunden allein lässt kaum Rückschlüsse auf die Profitabilität der Automotive-Geschäfte zu. Die Automobillogistik gilt daher nicht selten als Profitabilitätsfalle für Dienstleister, wenn auch gleichzeitig als Königsdisziplin der Logistik. Die unternehmerische Praxis zeigt zunächst, dass die Renditen im Ersatzteilbereich häufig höher ausfallen als in der Inbound-Logistik. Weitere Margenunterschiede treten regional auf. Auch ist zu unterscheiden, ob der Auftraggeber Originalhersteller (OEM) oder Supplier ist.

Zudem weisen Automotive-Kontraktlogistik-Geschäfte in Asien höhere Margen als in Europa auf. Das gilt im Allgemeinen sowohl für Inbound- als auch für Ersatzteilaufträge. Interessant ist allerdings, dass das „Commodity Product“, also der reine Transport von A nach B, in Europa mitunter noch immer positive Renditen abwirft.

Die Praxis zeigt indes, dass Logistikdienstleister mit dem Gebietspeditionswesen und demselben OEM an einem Standort auskömmliche Renditen erwirtschaften und an einem anderen Standort regelrecht Geld verlieren können. Neben dem Mengengerüst und den mit der Ausschreibung verbundenen Aspekten zählen hier ausschließlich die Leistungsfähigkeit der eigenen Organisation, vor allen Dingen die Kompetenz des Managements, der handelnden Niederlassungsleiter sowie der verantwortlichen Disponenten und Schichtleiter auf der Halle. Also das eigene Personal.

Der Faktor Personal und die damit verbundenen Personalkosten sind heute neben dem Aspekt Flexibilität tatsächlich der einzige Aspekt, der gerade OEM zunehmend Aufgaben an Logistikdienstleister vergeben lässt. Kriterien wie etwa Know-how und

Automotive-Logistiker sind heute nicht selten auch an der Fahrzeugfertigung beteiligt.

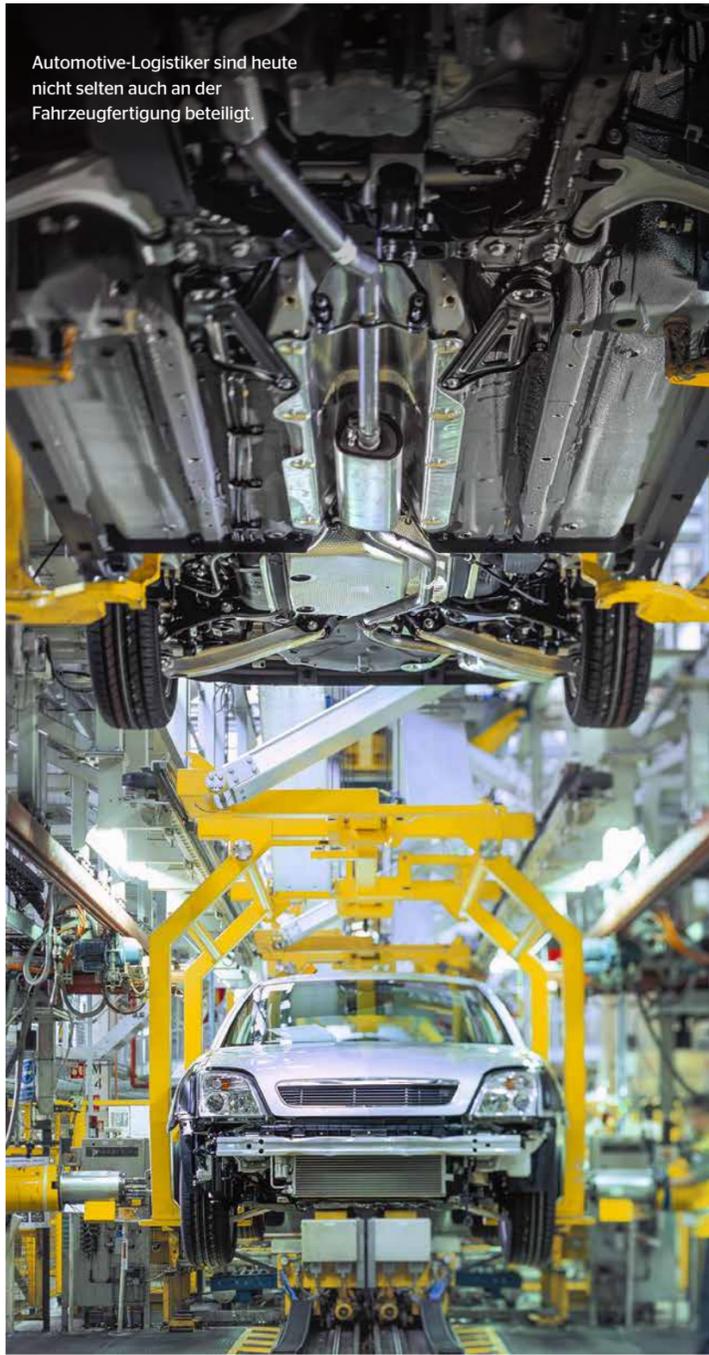


FOTO: GALLERY STOCK

# Umbruch der Autobranche fordert Logistiker

Für die Leitindustrie sind Automation und Personalkosten wichtige Determinanten

**Serie Automotive**

Die Zweiklassengesellschaft mittels Werkverträgen und Leiharbeitsquoten und auferlegte Effizienzprogramme trotz Gewinnsteigerung sind nur zwei Themen (nicht nur) der internationalen Automobilindustrie, die auch die deutsche Logistikindustrie nicht unberührt lassen. Dies ist der Auftakt zu einer Serie über die Situation der Automobillogistik-Dienstleister aus deren Sicht. Weitere sechs Folgen sind geplant:

- **Leitindustrie im Umbruch**
- Produktionsverbund weltweit
- Automotive Türkei
- Zukunft Gebietspedition
- Supply-Chain-Trends
- Dienstleisterprofitabilität
- Logistik in gesättigten und Niedriglohnländern

**Das Buch zur Serie**

„**Automotive Supply Chain Management. Abbremsen und Beschleunigen – Die neue Welt der Automobilindustrie**“; ISBN 978-3-658-00620-4; circa 49,95 EUR; circa 300 Seiten; erscheint Anfang 2016

Ein Automotive-Buch auch explizit durch die Brille der Logistikdienstleister. Der Inhalt: Die Automotive-Industrie: Leitindustrie im Umbruch, Automotive-SCM: Konzepte und deren Umsetzung



in der Praxis. Entwicklungen in gesättigten und Emerging Markets: OEM, Supplier und Logistikdienstleister. Das Buch ist über den Springer Gabler Verlag vorbestellbar.

Qualität, wenn auch immer wieder in Hochglanzstudien hervorgehoben, sind kaum mehr erwähnenswert. Weshalb? Professionelle Einkäufer setzen das schlichtweg in ihren Ausschreibungen voraus. Wer schon an diesen beiden Hürden scheitert, findet sich nicht im Bieterkreis. So einfach sieht die Automotive-Praxis aus. OEM kennen die Leistungsfähigkeit ihrer Logistikpartner im Detail. In jedem einzelnen Markt, für jede Aufgabe und auf jeder Rennstrecke. Sie wissen, dass selbst Konzerne nicht an jedem Ort der Welt Automotive-fähig sind.

**Verdi oder IG Metall?**

Von daher gilt es sich noch stärker der Automatisierung und den Personalkosten zu widmen. Die Gretchenfrage beim Einsatzfaktor Personal lautet daher, wie die jüngsten Preisbeispiele deutscher OEM gezeigt haben: Wird auf Basis von Verdi oder IG Metall vergütet? Hier ergeben sich allein in Deutschland zwischen den einzelnen Bundesländern interessante Planspiele für Verlagerer. Im Blickpunkt der Produktionsverbundsplaner stehen heute Gegenüberstellungen von externen Transport- und Logistikkosten mit den Personaleinsatzfaktoren in der Produktion.

Wer heute noch diskutiert, ob der Ölpreis allein die Globalisierung und Transportströme bestimmt, der denkt zu kurz. Transport- und Logistikkosten werden heute nicht nur einfach „intern“ und „extern“ gegenübergestellt, sondern sie werden den Personalkosten in der Produktion gegenübergehalten und diskutiert.

Hinzu kommt: Supply-Chain-Planer und Logistiker in der Automotive-Industrie müssen heute Steuer- und Finanzexperten sein, wollen sie ihre internationalen Materialflüsse gestalten und die Empfehlungen ihrer Berater bewerten können. Das Routing von Inbound-Produktionsmaterial im Produktionsverbund verläuft nicht, wie noch immer in vielen Lehrbüchern an den Universitäten und Hochschulen diskutiert, über das „Kürzeste-Wege-Prinzip“. Dominiert wird das Routing von steuerrechtlichen Gesichtspunkten und Aspekten der OEM-Konzernverrechnung. So verwundert es nicht, dass Fertigfahrzeuge deutscher OEM, obwohl sie auch lokal in Europa gefertigt werden, wieder aus Südafrika oder Nordamerika zurückkommen. Und damit dürften jetzt auch beim letzten Logistik-Romantiker sämtliche „Green-Träume“ ausgeträumt sein.

Den Verantwortlichen aufseiten der Logistikdienstleister und Verlagerer wird in den nächsten Jahren nicht langweilig werden. Im Gegenteil: Rund um den internationalen Produktionsverbund geht die Post ab. OEM haben nicht nur neue Montageorten in Niedriglohnländern zu versorgen. Die Verlagerer haben sich auch dazu verpflichtet, den Local-Content-Anteil in diesen Märkten mit hoher Mitarbeiterfluktuation und wenig Bereitschaft hiesiger Führungskräfte, in diese Märkte zu gehen, zu erhöhen.

Dies fordert den Supply-Chain-Verantwortlichen und Lieferantenentwicklern einiges ab. Damit verschoben sich nicht nur ganze Montagestraßen in Richtung der Niedriglohnländer. Auch die Beschaffung von dort nimmt deutlich zu. Was den Fahrzeugabsatz anbelangt, sind es gerade die Märkte außerhalb Europas, die die deutsche Autoindustrie am Leben halten. Die DVZ-Serie greift diese Entwicklungen auf. (sm)

**Prof. Dr. Stefan Iskan**, Hochschule Ludwigshafen am Rhein und Iskan Advice Stuttgart-Sindelfingen