

Dezember 2023

2. Jahrg.

Seite 153–184

Jahresrückblick 2023

# LogR

## Logistik & Recht

Lieferketten | Transport | Finanzierung  
Versicherung | Digitalisierung | Nachhaltigkeit

# 4

### HERAUSGEBER:INNEN

**Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)**  
Luther Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

**Dr. David Saive, LL.M.**

**Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.**  
Universität Mannheim

**Harald Schoen, LL.M.**  
Bundesministerium der Justiz

### SCHRIFTFLEITUNG

**Dr. David Saive, LL.M.**

### REDAKTION

**Sophie Staron**  
Universität Mannheim

### WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

**Manuel Grubenbecher, LL.M.**  
AKE | SKABE GmbH

**Hans Huber**  
id4.trade GmbH

**Dr. Julia Hörnig**  
GvW Graf von Westphalen,  
Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft mbB

**Prof. Dr. Peter Meyer**  
Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt

**Philipp Reusch**  
Reusch Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

**Oliver Wieck**  
ICC Germany e. V.

### EDITORIAL

Oliver Wieck

**153 Die Digitalisierung als Chance in herausfordernden Zeiten**

### JAHRESRÜCKBLICK

Merlin A. Müller, Nele C. Schwedler, Niklas Rudolph und Lena Hauchwitz

**154 Darf es ein bisschen mehr sein!? Architektur und Treiber der Frachtkosten in der Überlandlogistik**

RA Dr. Felix Goebel

**161 Seehandels- und schifffahrtsrechtliche Rechtsprechung in den Jahren 2022 und 2023**

Mag. Alexej Miskovez

**166 Streik in Gräfenhausen – Haftung in der Lieferkette**

### DIGITALISIERUNG

Dr. Thomas Janicki

**168 Paperless Trade im englischen Recht – Vertiefung zum Electronic Trade Documents Act und Auswirkungen auf deutsche Unternehmen**

Henning Rahlf, Dr. Stefan Gröger und Leonard Zensen

**175 Die Digitalisierung der Logistik aus Sicht des Kreditrisikos: Erforderliche Maßnahmen und Aspekte**

Andreas Nettsträter und Carina Tüllmann

**179 Open Source in der Logistik: Dabei sein ist (nicht) alles**

### AKTUELLES

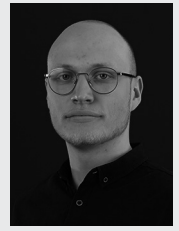
Podcast logistik4punktnull

**184 Audio-Deep-Dive**

Der Commercial Director und Mitglied der Geschäftsleitung bei SCHUMANN verfügt über eine umfassende Expertise als promovierter Wirtschaftsinformatiker im Bereich des Risikomanagements. Seine Hauptaufgabe besteht darin, die stetig steigenden Anforderungen an das Risikomanagement in all seinen Facetten zu erkennen und in partner-schaftlicher Zusammenarbeit mit verschiedenen Marktteilnehmern auf dem Weg zum Erfolg zu bewältigen. Dabei setzt Dr. Stefan Gröger auf effiziente und transparente end-to-end-Prozesse als das Herzstück der SCHUMANN-Software. Diese Prozesse bilden das Fundament für innovative Lösungen, die es Unternehmen ermöglichen, ihre Risiken besser zu managen und gleichzeitig ihre Effizienz zu steigern.



Leonard Zensen ist ein engagierter Digital Business and Innovation Management-Student, der eine tiefe Leidenschaft für Technologie und Innovation hegt. Sein vorrangiges Ziel ist es, innovative Lösungen zu entwickeln, die dazu beitragen, menschliche Arbeitsprozesse zu optimieren. Dabei legt er großen Wert darauf, Raum für kreativen Mehrwert zu schaffen und die menschliche Arbeit auf wertschöpfende Tätigkeiten zu konzentrieren. Leonard glaubt fest an die transformative Kraft von Innovation und Nachhaltigkeit, um eine vielversprechendere und nachhaltige Zukunft zu gestalten.



Andreas Nettsträter, CEO; Carina Tüllmann, COO; Open Logistics Foundation, Dortmund

## Open Source in der Logistik: Dabei sein ist (nicht) alles

Digitalisierung in der Logistik darf kein Selbstzweck sein, sondern sollte die Logistik als Ganzes schneller und stabiler machen. Deshalb braucht es offene und gemeinschaftliche Lösungen – Lösungen, die Schnittstellen überwinden und für alle verfügbar sind. Das europäische Mitgliedernetzwerk der Open Logistics Foundation arbeitet daher an gemeinsamen Open-Source-Lösungen. Es setzt bei Dienstleistungen und Services von Unternehmen an, mit denen sie sich von Mitbewerbern nicht differenzieren und durch Vereinheitlichung wesentlich effizienter werden können.

### I. Womit die Logistik kein Geld verdient

Für jedes Unternehmen ist die Frage, wie bzw. womit es sein Geld verdient, eine entscheidende. Doch: Die Open Logistics Foundation beschäftigt sich genau damit nicht. Denn die Antworten darauf müssen individuell, abgrenzend und mit Blick auf die persönliche Zielgruppe gestaltet sein. Die Open Logistics Foundation setzt genau am anderen Ende an und fragt: Womit kann man in der Logistik und im Supply Chain Management kein Geld verdienen? Wo lohnt es sich, die Kräfte mit den Mitbewerbern zu bündeln, um kompatible Lösungen zu entwickeln? Um sich den Entwicklungsaufwand zu teilen und durch de-facto Standardisierung Prozesse zu vereinheitlichen und die Wettbewerbsfähigkeit ganzer Standorte zu stärken. Im Ergebnis steht also ein effizienteres Haushalten mit den eigenen Ressourcen.

Wir sprechen hier von commodities, es ist *das* Schlagwort der Open Logistics Foundation. Gemeint sind nicht marktdifferenzierende Services und Prozesse. Sie werden von den Kunden schlicht erwartet. Das Licht geht an, wenn der Kühlschrank geöffnet wird? Natürlich! Das wird beim Kauf

weder hinterfragt noch fließt es in die Kaufentscheidung ein. Es hat einfach da zu sein. Ein Kühlschrank ohne Licht? Wird sofort zurückgegeben.

Das heißt: Commodities stellen für das Unternehmen weder ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber den Mitbewerbern dar, noch kann es mit dem Service Geld verdienen. Trotzdem steckt heute noch jedes Unternehmen viel Zeit, Energie und vor allem Geld in die Entwicklung solcher Commodities. Die Open Logistics Foundation will damit Schluss machen: Sie bietet Unternehmen die Möglichkeit, nicht-marktdifferenzierende Services in einer europäischen Open-Source-Community aufzubauen – gemeinschaftlich mit anderen Unternehmen, auch mit Mitbewerbern.

Damit soll zum einen die Digitalisierung in Logistik und Supply Chain Management auf der Basis von Open Source<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Zu den Vorteilen von Open Source siehe auch: Forschungsbeirat der Plattform Industrie 4.0/acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Hrsg.): Open Source als Innovationstreiber für Industrie 4.0, 2022, DOI: 10.48669/fb40\_2022-2.

vorangetrieben werden, zum anderen sollen logistische Prozesse durch De-facto-Standards und praktikable Open-Source-Software für alle vereinheitlicht werden. Die Unternehmen werden schneller, unabhängiger und effizienter. So können sie ihre Ressourcen in die Entwicklung von echten Alleinstellungsmerkmalen stecken (was nicht zuletzt die Mitarbeitermotivation hebt) und ihre individuelle Wettbewerbsfähigkeit stärken. Das stetige individuelle Wiederholen der Programmierung von Routinen entfällt. Das ist der Grundgedanke der Open Logistics Foundation. Hier können Unternehmen Software nicht kaufen. Sie entwickeln sie – gemeinsam.

Es geht um Prozesse, Anwendungen oder Schnittstellen aus der Logistik und dem Supply Chain Management, mit denen jedes Unternehmen kämpft und die für die gesamte Branche relevant sind, sowie um branchenweit akzeptierte Standards für Basis-Anwendungen. Denn: Insellösungen sind heute nur selten sinnvoll und schaffen unnötige Ineffizienzen.

Und es geht darum, dass alle mitmachen – nicht nur „dabei sind“. Weil es sich niemand leisten kann, nur zuzuschauen. Das erklärte Ziel der Open Logistics Foundation ist es, die europäische Logistik auf ihrem Weg zu mehr Effizienz und Nachhaltigkeit zu unterstützen.

---

**Praxishinweise:** Open-Source-Entwicklung ist im Sinne von „sharing is caring“ ein gemeinschaftsbasierter Ansatz zur Schaffung von geistigem Eigentum durch offene Zusammenarbeit, Einbeziehung, Transparenz und regelmäßige öffentliche Aktualisierungen. Bekannte Beispiele sind Linux und Firefox.

Commodities sind das Gegenteil von USPs (Unique Selling Points).

Je mehr Unternehmen Basisfunktionalitäten nutzen und in ihre Systeme integrieren, umso schneller verbreiten und verbessern sich logistische Standards.

---

## II. Gemeinsam Lösungen finden – mit Open Source

Die Gründung der Open Logistics Foundation vor ziemlich genau zwei Jahren, im Oktober 2021, fällt in eine Zeit, in der die Logistik in Deutschland an einem Scheideweg steht: Nach wie vor ist die Branche weltführend, vielleicht als eine der letzten Branchen in Deutschland. Doch die Marktmacht bröckelt: Nachdem Anfang der 2000er-Jahre vor allem amerikanische Start-ups – Stichwort Silicon Valley – damit begannen, den Internethandel mit Waren und Daten an der Schnittstelle zum Endkunden mit ihren Plattformen, Suchmaschinen und Algorithmen zu übernehmen, sieht es Anfang der 2020er-Jahre danach aus, als wiederhole sich dies im B2B-Bereich an den logistischen Schnittstellen der Wertschöpfungsnetze von Handel und Industrie

– einmal mehr durch Player aus den USA, aber auch aus dem asiatischen Raum. Die Entwicklung vollzieht sich in der Logistik langsamer als zu Zeiten des E-Commerce-Hypes und wird daher von vielen nicht als akut wahrgenommen. In der Logistikforschung allerdings läuten die Alarmglocken.

Schon früh hat das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML eine ungewöhnliche Forschungsinitiative ins Leben gerufen: die „Silicon Economy“. Der Begriff ist das Synonym für eine Plattformökonomie ganz neuer Prägung – dezentral und föderal, basierend auf Open Source. Das gleichnamige, vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte Forschungsprojekt, das 2020 startete und noch bis Ende 2024 läuft, hat sich von Anfang an als Impulsgeber für die Unternehmen am Standort Deutschland verstanden. In dem Projekt werden die Voraussetzungen für eine plattformbasierte, offene Vernetzung bestehender Systemlandschaften sowie für übergreifende Standards auf Soft- und Hardwareebene geschaffen. Erklärtes Ziel war (und ist) es, die Zusammenarbeit zwischen Industrie und Logistikbranche und insbesondere auch zwischen Mitbewerbern und Marktbegleitern zu intensivieren. Denn, wie Prof. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML, es zum Start des Projekts formulierte: „Kein Unternehmen in der Logistik verfügt über genügend Motivation, Marktmacht oder Ressourcen, um das Big Picture einer Silicon Economy allein umzusetzen.“<sup>2</sup>

Neben den vielen technologischen Impulsen gehört es zu den außerordentlichen Verdiensten des Forschungsprojekts, dass es zum einen eine Lanze für Open Source als Businesskonzept und Mindset in der Logistik gebrochen hat. Zum anderen wurde die Kooperation von Mitbewerbern auf commodity-Ebene als Erfolgsfaktoren des digitalen Wandels in der Logistik geprägt.

Die Gründung der Open Logistics Foundation geht auf einen Vorstoß aus diesem Projekt zusammen mit Rhenus, Dachser, Schenker und Duisport zurück und ist damit Ausdruck eines doppelten Paradigmenwechsels.

Gleichzeitig sind sämtliche im Forschungsprojekt Silicon Economy entwickelten Open-Source-Komponenten in das von der Open Logistics Foundation betriebenen Open Logistics Repository eingeflossen.

---

<sup>2</sup> Weitere Informationen zum Forschungsprojekt unter [www.silicon-economy.de](http://www.silicon-economy.de).

**Praxishinweise:** Der Open-Source-Gedanke ermöglicht es Unternehmen, Synergien zu nutzen und Innovationen zu beschleunigen.

Der freie Austausch von Wissen und Innovationen zwischen Unternehmen trägt dazu bei, Engpässe zu minimieren, Prozesse zu optimieren und letztlich die gesamte Lieferkette effizienter zu gestalten.

In der Zusammenarbeit von Unternehmen – insbesondere, wenn es marktbeherrschende Unternehmen sind, die im Wettbewerb stehen – dürfen selbstverständlich keine kartellrechtswidrigen Absprachen getroffen werden.

### III. Governance: ein Spielfeld und Spielregeln

Die Zusammenarbeit von Unternehmen in einer Open-Source-Community, insbesondere auch die Zusammenarbeit von Marktbegleitern und Mitbewerbern, erfordert ein klares und transparentes Regel- und Koordinatensystem. Die Open Logistics Foundation stellt Unternehmen aus Logistik und Supply Chain Management als Non-Profit-Organisation eine Infrastruktur zur Entwicklung von Open-Source-Lösungen zur Verfügung. Die Governance der Stiftung deckt sich damit auch mit den Vorstellungen von Prof. Dr. Dirk Riehle, Professor für Informatik an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und Experte für Open Source, Inner Source und Produktstrategie: „Von besonderer Bedeutung für eine Anwender-Community ist eine (gut aufgesetzte) Open-Source-Organisation, die ihren Mitgliedern ein faires und gleichberechtigtes Spielfeld bietet, die klare Regeln für die Verwaltung setzt und das geistige Eigentum an den Ergebnissen der Arbeit regelt. Das ist Erfolgsfaktor Nummer 1.“<sup>3</sup>

Unternehmen, die in der Open Logistics Foundation mitarbeiten wollen, werden Mitglied im Open Logistics e.V., dem Förderverein der Stiftung. Sie entwickeln in den sogenannten Working Groups und ihren Projekten gemeinsam neue Lösungen. Damit bilden sie die „Community“ der Open Logistics Foundation und können aktiv Working Groups und Projekte gestalten. Nicht-Mitglieder haben Zugang zum Open Logistics Repository.

Die Mitarbeiter:innen der Geschäftsstelle der Stiftung verstehen sich als Manager der Community, als Impulsgeber und Sparringspartner der Unternehmen. Sie koordinieren Prozesse, unterstützen mit juristischem und technologischem Know-how, sorgen für den Wissenstransfer, betreiben Marketing und Kommunikation.

Die Mitglieder der Geschäftsstelle und die Unternehmen befinden sich in einem ständigen, offenen Austausch. Der Impuls für neue Themen, Working Groups und Projekte kommt von den Unternehmen selbst. Das Team der Geschäftsstelle sammelt und bündelt die Ideen, unterstützt

das Partnering von Unternehmen und treibt es im Rahmen eines strukturierten Prozesses voran, dem Open-Ideation-Prozess. In Workshops arbeiten die Unternehmen auf Augenhöhe zusammen – ob Konzern, Mittelständler oder Start-up.

Findet ein Thema mehrere Mitstreiter, von denen zudem einer bereit ist, in den Lead zu gehen, kann eine Working Group oder ein Projekt ins Leben gerufen werden. Damit startet die konkrete technische Umsetzung. Sowohl die Workshops als auch die Treffen von Working Groups und Projekten finden hybrid statt, die Regeltermine remote. Das ist schnell, effizient und schont die Ressourcen bei allen Beteiligten. Wichtig ist es dabei immer, zunächst ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten für ein Thema herzustellen. Denn welche Services nicht marktdifferenzierend sind und damit unter dem Dach der Open Logistics Foundation entwickelt werden können, dazu gibt es zwischen Unternehmen durchaus auch unterschiedliche Ansichten – je nachdem, wie das Unternehmen seine Prozesse aufgesetzt und ausgestaltet hat. Diese unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten und die verschiedenen Einschätzungen zu diskutieren, ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung jeder Open-Source-Lösung. Denn wenn die Komponenten im Ergebnis allen Unternehmen weiterhelfen sollen, braucht es zu Beginn ein gemeinsames Verständnis der Prozesse und eine Basis, auf der die Unternehmen dann arbeiten können.

Für den Austausch hat die Open Logistics Foundation ein besonderes Vorgehen entwickelt: Logistische Dienstleistungen, die sich grundsätzlich für ein Open-Source-Projekt eignen, werden auf ihre besonderen Eigenschaften geprüft. Was sind die Basisfunktionen, mit denen sich die Unternehmen weder vom Wettbewerb absetzen noch Geld verdienen können? Und was sind Begeisterungsmerkmale, mit denen Unternehmen Aufträge holen? Die Idee lässt sich am Beispiel eines Kühlschranks gut verdeutlichen: Die Frischetechnologie zur längeren Haltbarkeit von Gemüse ist sicherlich ein Begeisterungsmerkmal und damit marktdifferenzierend. Dass beim Öffnen des Kühlschranks das Licht angeht, stellt dagegen keinerlei Wettbewerbsvorteil dar. In der Open Logistics Foundation geht es um dieses Licht.

Die Diskussion über die wahren Eigenschaften einer logistischen Dienstleistung bietet im Übrigen einen weiteren, nicht zu unterschätzenden Mehrwert: Für viele Unternehmen ist sie ein Startpunkt dafür, über neue Geschäftsmodelle

<sup>3</sup> Zu den Erfolgsfaktoren von Communitys siehe auch Prof. Dr. Dirk Riehle: „In guter Gesellschaft: Communitys als Motor der Open-Source-Entwicklung“, Open Logistics Magazine, 2/2023, S. 10–12, DOI: 10.5281/zenodo.8304389.

delle nachzudenken – und sich darauf zu konzentrieren, womit sie wirklich Geld verdienen können.

---

**Praxishinweise:** Der Open-Ideation-Ansatz steht dafür, eine Vielzahl von Ansätzen und Perspektiven von Teilnehmer:innen mit unterschiedlichem Hintergrund zu berücksichtigen und zu verbinden. Dadurch steigt die Qualität der gemeinsam entwickelten Ideen.

Zur Entwicklung neuer Ideen eignet sich die Methode des Design-Thinkings. Dazu gehören auch Kreativitätstechniken.

Minimum Viable Products helfen im Ideationprozess dabei, Ideen zu konkretisieren.

---

#### IV. Code und Recht in der Softwareentwicklung zusammendenken

Bei der Entwicklung von Code misst die Open Logistics Foundation neben der Qualität des Codes an sich der Rechtssicherheit einen hohen Stellenwert bei: So wie niemand auf die Idee kommen würde, Häuser ungeachtet der geltenden Bauvorschriften zu planen und zu bauen, so soll auch Software bereits in der Entwicklung den geltenden Rechtsvorschriften Rechnung tragen. Heute ist es in der Praxis oft noch so, dass Rechtsabteilungen von den Entwickler:innen erst nach Abschluss aller Entwicklungsarbeiten einbezogen und um die rechtliche Einschätzung für ein fertiges Produkt gebeten werden. Nach der juristischen Überprüfung fällt auf, dass die Anforderungen des Rechts nur zum Teil, im schlimmsten Fall überhaupt nicht berücksichtigt wurden. Eine solche Software kann dann nicht auf den Markt gebracht werden. Die Entwickler:innen drehen eine weitere Schleife. Im schlechtesten Fall muss sogar komplett neu angesetzt werden. Dadurch entstehen zusätzliche Entwicklungsstunden und erhebliche Mehrkosten.

Deshalb setzt die Open Logistics Foundation auf eine konsequente interdisziplinäre Zusammenarbeit von Rechtswissenschaft und Informatik. Recht und Code werden in der Softwareentwicklung untrennbar miteinander verbunden. Je nach Entwicklungsstadium werden neue Architekturen von technischen Product Ownern an seine Rechtskolleg:innen – die Legal Product Owner<sup>4</sup> – weitergeleitet. Die Unternehmen sind dankbar für diese Vorgehensweise, weil sie den Prozess der Softwareentwicklung entscheidend abkürzt und (rechts-)sicher macht.

---

**Praxishinweis:** Prozesse, die analog gut funktionieren, sind digital nicht immer 1:1 umsetzbar. Oft ist dies auch nicht sinnvoll.

---

#### V. Zusammenfassung und Ausblick

Die fortschreitende Digitalisierung in der Logistik hat in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass in den Sys-

temlandschaften der Unternehmen mehrheitlich Insellösungen entstanden sind. Jedes Unternehmen hat seine eigene Digitalisierungs- und IT-Strategie verfolgt und in diesem Zuge auch eigene Lösungen entwickelt. Die Folge: Die Digitalisierung endet heute vielfach an den Grenzen von Unternehmen, weil die Systeme darüber hinaus nicht kompatibel sind. Digitalisierung in der Logistik darf jedoch kein Selbstzweck sein, sondern sollte die Logistik als Ganzes schneller, stabiler und effizienter machen.

Der digitale Frachtbrief (eCMR) ist das erste Projekt der Open Logistics Foundation und es besitzt Leuchtturmcharakter. Basierend auf einer Komponente aus dem Forschungsprojekt Silicon Economy, die im Open Logistics Repository veröffentlicht wurde, hat eine Working Group einen branchenweiten eCMR-Standard auf Open-Source-Basis entwickelt. Der Proof of Concept wurde im Herbst 2023 durch die Logistikdienstleister Dachser und Rhenus erbracht, die eine eCMR-Plattform auf einer realen Transportroute ab Berlin getestet und die Dokumente automatisiert verarbeitet hatten. „Wenn Mitbewerber wie Rhenus und Dachser über die gleiche Open Source-Plattform mittels eCMR interagieren, dann wird dieser Standard definitiv branchenweite Akzeptanz finden“, erklärte dazu Prof. Michael ten Hompel.<sup>5</sup>

Direkte Marktbegleiter haben sich also an einen Tisch gesetzt und Open-Source-Lösungen auf Commodity-Ebene entwickelt, die für alle – also auch für Nicht-Mitglieder – über das Open Logistics Repository offen verfügbar sind.

Warum also mitmachen und nicht einfach die Ergebnisse downloaden? Diese Kommerzialisierung ist ausdrücklich gewünscht; genau dieser Community-Ansatz ist wichtig für die breite Akzeptanz neuer Technologien in der Logistikbranche. Aber: Wer Themen setzen möchte und sich selbst als Gestalter und Treiber einer sinnvollen Digitalisierung sieht, wird Teil des Stiftungsnetzwerks. Es ist das magische Viereck, dass die Mitglieder treibt: Technik, Organisation, Recht, Change. Die technische Umsetzung können die Unternehmen häufig alleine realisieren (Ergebnis: Insellösungen). Einen wirklichen Wandel gibt es nur, wenn alle Seiten betrachtet werden – und dafür braucht es den Dialog mit den Mitbewerbern unter dem neutralen Dach der Open Logistics Foundation.

---

<sup>4</sup> Mehr über das Konzept des Legal Product Owners im Interview mit Dr. David Saive „Gemeinsam rechtssicheren Code bauen“, Open Logistics Magazine, 2/2023, S. 7–9, DOI: 10.5281/zenodo.8304389.

<sup>5</sup> Open Logistics Foundation v. 18.10.2023, <https://openlogisticsfoundation.org/open-logistics-foundation-develops-european-e-cmr-open-source-standard/> („OpenLogisticsFoundationdevelopsEuropeaneCMRopensourcestandard“).

Für Unternehmen aus der Logistik und alle Unternehmen mit Logistikbezug kann dies nur bedeuten, ihre Digitalisierung auf der Basis von Open Source voranzutreiben – und eben nicht nur dabei zu sein, sondern den Prozess aktiv mitzugestalten. Das Potenzial für Open-Source-Lösungen ist einfach zu groß.

**Praxishinweis:** Unternehmen können in Open-Source-Organisationen nicht nur Entwicklungsressourcen gemeinsam nutzen und die De-facto-Standards von morgen mitgestalten, sondern auch ihr Netzwerk erweitern, sich als Innovatoren positionieren und ihre Arbeitgebermarke stärken.

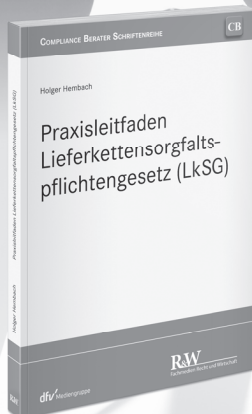
**Autoren:** Andreas Nettsträter, CEO der Open Logistics Foundation seit 2022, verantwortet u.a. die Stiftungsstrategie und die Koordination der Open Source Inhalte.



Carina Tüllmann, COO der Open Logistics Foundation seit 2023, verantwortet u.a. das Community Management sowie die Kommunikation der Stiftung.



## Gut vorbereitet auf das neue LkSG

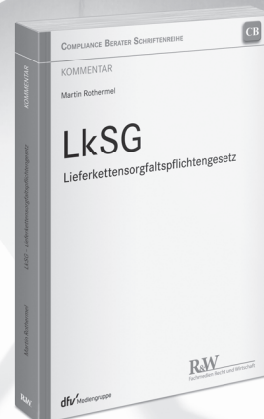


Holger Hembach

### **Praxisleitfaden Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)**

1. Auflage 2022 | Compliance-Berater Schriftenreihe  
Praxisleitfaden | 232 Seiten | Broschur | € 69,-  
ISBN: 978-3-8005-1802-9

**Weitere Informationen [shop.ruw.de/18029](https://shop.ruw.de/18029)**



Martin Rothermel

### **LkSG – Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz**

1. Auflage 2022 | Compliance-Berater Schriftenreihe  
Kommentar | 540 Seiten | Broschur | € 109,-  
ISBN: 978-3-8005-1804-3

**Weitere Informationen [shop.ruw.de/18043](https://shop.ruw.de/18043)**

## Zum Beirat gehören:

**Manuel Grubenbecher, LL.M.**  
Geschäftsführer der AKE GmbH

**Hans J. Huber**  
Geschäftsführer der id4.trade GmbH

**Dr. Julia Hörnig**  
GvW Graf von Westphalen, Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft mbB

**Prof. Dr. Peter Meyer**  
Professor für Wirtschaftsprivatrecht, Vertriebsrecht, Logistik- und Transportrecht, Sanierungs- und Insolvenzrecht und Dekan der Fakultät Wirtschaftsingenieurwesen an der Technischen Hochschule Würzburg-Schweinfurt

**Philipp Reusch**  
Partner bei Reusch Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

**Oliver Wieck**  
Generalsekretär der Internationalen Handelskammer (ICC) Germany

## Zur Redaktion gehört:

**Sophie Staron**  
Universität Mannheim

## Zu den Herausgeber:innen gehören:

**Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)**  
Rechtsanwältin und Partnerin der international tätigen Kanzlei Luther Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

**Dr. David Saive, LL.M.**  
Experte für die Digitalisierung des Außenhandels und des Transportsektors

**Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.**  
Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht mit Schwerpunkt Transportrecht Universität Mannheim

**Harald Schoen, LL.M.**  
Ministerialrat und seit 2002 im Bundesministerium der Justiz tätig

## IMPRESSUM

**LogR** ISSN 2752-0250  
**Logistik und Recht**

Zitierweise LogR 2. Jahrgang

**Schriftleitung**  
Dr. David Saive, LL.M.

**Redaktion**  
Sophie Staron

**Wissenschaftlicher Beirat**  
Thomas Claus, Manuel Grubenbecher, LL.M., Hans J. Huber, Dr. Julia Hörnig, Prof. Dr. Peter Meyer, Philipp Reusch, Oliver Wieck

**Herausgeber**  
Jette Gustafsson, LL.M., Dr. David Saive, LL.M., Prof. Dr. Andreas Maurer, Harald Schoen, LL.M.

**Verlag**  
Deutscher Fachverlag GmbH,  
Mainzer Landstraße 251,  
60326 Frankfurt am Main,  
Tel.: +49/(0)69/75 95-01,  
Fax: +49/(0)69/75 95-2999,  
www.logistikundrecht.net

In der dfv Mediengruppe, Fachmedien Recht und Wirtschaft, erscheinen außerdem folgende Fachzeitschriften: Betriebs-Berater (BB), Compliance-Berater (CB), Diversity in Recht und Wirtschaft (DivRuW), Datenschutz-Berater (DSB), Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht (EWS), Geldwäsche & Recht (GWuR), Zeitschrift zum Innovations- und Tech-

nikrecht (InTeR), Kommunikation & Recht (K&R), Netzwirtschaften & Recht (N&R), Recht Automobil Wirtschaft (RAW), Recht der Finanzinstrumente (RdF), Recht der Zahlungsdienste (RdZ), Recht der Internationalen Wirtschaft (RIW), Sanierungs-Berater (SanB), Der Steuerberater (StB), Wettbewerb in Recht und Praxis (WRP), Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht (ZfU), Zeitschrift für Wett- und Glücksspielrecht (ZfWG), Zeitschrift für das gesamte Handels- und Wirtschaftsrecht (ZHR), Zeitschrift für das gesamte Lebensmittelrecht (ZLR), Zeitschrift für Neues Energierecht (ZNER) und Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft (ZVgIRWiss).

**Geschäftsführung**  
Peter Esser (Sprecher), Sönke Reimers (Sprecher), Thomas Berner, Markus Gotta

**Aufsichtsrat**  
Andreas Lorch, Catrin Lorch, Dr. Edith Baumann-Lorch, Peter Ruß

**Gesamtverlagsleitung Fachmedien Recht und Wirtschaft**  
RA Torsten Kutschke, Tel.: +49/(0)69/75 5-27 01, Fax: +49/(0)69/75 95-27 80, torsten.kutschke@dfv.de

**Anzeigen**  
Matthias Betzler, Tel. +49 69 7595-2785  
E-Mail: matthias.betzler@dfv.de  
Es gilt Preisliste 2.

**Leitung Produktion**  
Hans Dreier, Tel. 069/75 95-2463

**Leitung Logistik**  
Ilja Sauer, Tel. 069/75 95-2201

Jahresvorzugspreis Deutschland (4 Ausgaben): 149,00 € inkl. Versandkosten und MwSt., alle weiteren Abonnement-Preise unter [www.ruw.de/abo](http://www.ruw.de/abo)

Abonnementsgebühren sind im Voraus zahlbar. Das Jahresabonnement verlängert sich jeweils um 1 Jahr, wenn es nicht 3 Monate vor Ende des Bezugszeitraumes gekündigt wird.

**Bankverbindungen**  
Frankfurter Sparkasse, Frankfurt am Main,  
IBAN: DE56 5005 0201 0000 0349 26,  
SWIFT-BIC: HELADEF1822

**Bestellungen**  
Deutscher Fachverlag GmbH,  
Tel.: +49/(0)69/75 95-27 88,  
Fax: +49/(0)69/75 95-27 70  
kundenservice@ruw.de

**Urheber- und Verlagsrechte**  
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Das gilt auch für die veröffentlichten Gerichtsentscheidungen und ihre Leitsätze, denn diese sind geschützt, soweit sie vom Einsender oder von der Redaktion erarbeitet oder redi-

giert worden sind. Der Rechtsschutz gilt auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen. Kein Teil dieser Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form – durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren – reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

**Manuskripte**  
Manuskripteinsendungen werden an die Schriftleitung erbeten (s.o.). Keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte. Mit der Annahme zur Alleinveröffentlichung erwirbt der Verlag alle Rechte, einschließlich der Befugnis zur Einspeisung in eine Datenbank.

© 2023 Deutscher Fachverlag GmbH

**Satz**  
Lichtsatz Michael Glaese GmbH,  
Hildastraße 4, 69502 Hemsbach

**Druck**  
medienhaus Plump GmbH,  
Rolandsecker Weg 33,  
53619 Rheinbreitbach

**dfv** Mediengruppe