

UNIVERSITÄT MISKOLC

STAATS- UND RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

FERENC DEÁK STAATS- UND RECHTSWISSENSCHAFTLICHE
DOKTORSCHULE

Thesenheft zur PhD-Arbeit

von

KARL-HEINZ GIMMLER

THEORIE UND PRAXIS DES KONTRAKTLOGISTIKVERTRAGES UND
VERWANDTER VERTRAGSFORMEN DER LOGISTIK, ZUGLEICH EIN
BEITRAG ZUR BESTPRACTICE-GESTALTUNG VON LANGFRISTIGEN
WIRTSCHAFTSVERTRÄGEN

FERENC DEÁK STAATS- UND RECHTSWISSENSCHAFTLICHE
DOKTORSCHULE

Leiterin der Doktorschule: Prof. Dr. Erika Róth

Titel des Doktorprogrammes: Fortentwicklung des ungarischen Staats- und
Rechtssystems und der Rechtswissenschaft, im Hinblick auf die europäischen
Tendenzen der Rechtsentwicklung

Themenleiterin: Dr. Magdolna Gedeon, Universitätsdozentin

Miskolc

2022

Inhalt

Teil I: Zusammenfassung der Forschungsaufgabe- 3 -

Teil II: Gang der Untersuchung und Forschungsmethoden- 4 -

Teil III: Zusammenfassung der Ergebnisse und Anwendungsbereich.....- 10 -

Teil IV: Publikationenliste des Verfassers, auch zu verwandten Gebieten- 13 -

Teil I: Zusammenfassung der Forschungsaufgabe

Grund für die Wahl des Themas, mit Fragestellungen und Zielen

Die Wahl des Themas ergab sich aus dem immer wieder in der Praxis festzustellenden Fällen von sowohl theoretischer Grundlagenforschung zum Thema Kontraktlogistik und Logistik-Outsourcing. Hierbei zeigten sich im Zuge der Arbeit auch zunehmend Parallelen und verwertbare Ansätze für die allgemeinere Problematik der langfristigen synallagmatischen Wirtschaftsverträge. Damit entstand während der Bearbeitung die Ergänzung des Themas, nämlich auch langfristige Wirtschaftsverträge mitzubehandeln.

Ziele der Arbeit sind somit, einerseits Logistikvertrag und Logistik-Outsourcingvertrag als bedeutende langfristige Wirtschaftsverträge in der Familie der Innominatverträge eingehend zu beschreiben.

Ziel ist damit auch, zur Einordnung und damit zur Rechtsnatur des Logistikvertrages und des Logistik-Outsourcingvertrages entscheidende Ansätze zu liefern. Andererseits sind deren zugrundeliegende universell gültige Kernziele der Parteien zu untersuchen.

Mit **universell** ist tatsächlich sowohl weltweit als auch – überspitzt formuliert – die Anwendung bei Verträgen in ferner Zukunft im Universum zu verstehen – auch dort wird es auf die drei Kernziele, sofern nur eine dem Wirtschaftsleben auf der Erde vergleichbare synallagmatische Austauschlage angenommen werden kann, zugrunde zu legen sein. Anwendbar über die Grenzen von Zeit und Raum hinweg, dies ist das ehrgeizige Ziel der Herausarbeitung der Kernziele. Synonym zu „Kernzielen“ werden die Begriffe „Kerninteressen“ oder auch „Interessen“ verwandt.

Teil II: Gang der Untersuchung und Forschungsmethoden

Im Rahmen der Einführung ins Thema werden zunächst die Rechtsphänomene „Kontraktlogistikvertrag“ und „Logistik-Outsourcingvertrag“ in praktischen Beispielen dargestellt und typische Rechtsprobleme aufgezeigt, die sich im Rahmen dieser Innominat-Vertragstypen aufzeigen. Des Weiteren werden vorläufige Kurzdefinitionen gegeben. Die Arbeit basiert inhaltlich im Wesentlichen auf dem deutschen Recht sowie auch auf dem in Ungarn anwendbaren europäischen und in geringem Umfang auch internationalem Einheitsrecht sowie der internationalen Privatrechtsregelungen der europäischen ROM-I-Verordnung.

Aufgebaut wird insbesondere auf den Erkenntnissen der Buchteile „Kontraktlogistikrecht“ und „Logistik-Outsourcingrecht“ des Werkes des Unterzeichners, „Transport- und Logistikvertragsrecht“, erschienen im Wirtschafts- und Verkehrsverlag 2009. Die wesentlichen dort entwickelten Erkenntnisse, z. B. die notwendigen Bestandteile der „Vertragsformel“ des Logistik-Outsourcingvertrages sind so erstmalig in der deutschen Rechtswissenschaft dargestellt. Diese gilt es fortzuentwickeln und zu neuen weiterführenden Erkenntnissen zu bringen.

Ergänzend zu der genannten Interessenlage der Parteien und den einzelnen Punkten, wie beispielsweise dem Aufbau von Verträgen werden zur Beurteilung von rechtlich streitigen Fragen die klassischen Auslegungsmethoden Hypothesen und Evaluierungen als Forschungsmethode angewandt, vor allem auch die klassischen juristischen Auslegungsmethoden bei rechtlichen Streit-fällen.

Hierbei wird von der deutschen Methodik ausgegangen, nämlich zunächst die Wortlautauslegung durchzuführen, sodann systematische, historische und teleologische Auslegung sowie ergänzende juristische Methoden und Argumentationsfiguren angewandt. Hinzuweisen ist auf das Argumentum a majore

ad minus und Argumentum a minore ad majus sowie Argumentum e contrario und zum Beispiel auch der Analogieschluss.

Die juristische Definition des Kontraktlogistikvertrages sowie des Logistik-Outsourcingvertrages wird aufbauend auf der wirtschaftswissenschaftlichen Definition und der Phänomenologie aufbereitet und für die juristische Theorie und Praxis nutzbar gemacht.

Kurzformel Kontraktlogistikvertrag:

Kurzfassung der Definition des Kontraktlogistikvertrages

- integriertes Leistungsbündel mit Ziel der Optimierung als übergreifender werkvertraglicher Zweck
- kundenindividuelle Leistungen
- Leibleistung auf dem Gebiet der Logistik
- mindestens zwei Hauptleistungen oder eine Hauptleistung mit andersartiger Nebenleistung
- qualifizierter Dauervertrag / Dauerrahmenvertrag
- mit einem gewissen Mindestumfang

In Kapitel 3 wird der Doppelregelungscharakter von Kontraktlogistik und Logistik-Outsourcingverträgen herausgearbeitet: Zum einen enthält der Rahmenvertrag sich selbst betreffende Regelungen, zum anderen enthält er Regelungen für die Ausführungsgeschäfte. Hierbei wird die Unterscheidung des Rahmenvertrages und der Ausführungsgeschäfte noch problematisiert.

Unter Kapitel 4 erfolgte dann eine vertiefte Untersuchung der Zuordnung des Kontraktlogistikvertrages.

Aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen werden sodann die verschiedenen Teloi, nämlich die verschiedenen Kernziele der beiden Vertragsparteien – Logistikauftraggeber und Logistikauftragnehmer – bei Logistikverträgen herausgearbeitet, die übrigens auch für jede Art von sonstigen langfristigen Wirtschafts-Austauschverträgen auf synallagmatischer Grundlage zu treffen.

Dieses Kapitel stellt eines der wesentlichen, über das reine Logistikvertragsrecht hinausgehende neuen Erkenntnis-Kapitel dar. Hier wird die Möglichkeit herausgearbeitet, eine übergreifende, auf alle synallagmatischen Wirtschafts-Austauschverträge eine einheitliche Zielbestimmung zu entwickeln und damit einen Qualitätsmaßstab für die Zielerreichung zu benutzen.

Insoweit operationalisiert die Untersuchung in Kapitel 5 die universellen Ziele von Kontraktlogistik -, aber auch sonstiger Austausch-Wirtschaftsverträge auf und damit wird eine neue Theorie und eine praktische Handhabung für sowohl interessengerechte Vertragsgestaltung als auch für die Führung von Verhandlungen aufgezeigt. Insoweit folgt die Arbeit auch der für Vertrags- und sonstige Verhandlungen – auch im Bereich der Politik – anerkannten sogenannten Harvardmethode der Verhandlungsführung. Nach dieser Harvardmethode wird bei jedweden Verhandlungen hinsichtlich der konkreten Verhandlungspositionen grundsätzlich das dahinterstehende Interesse einer Partei analysiert und man gelangt damit über die Einordnung der Interessen zu dem Ergebnis einer interessen-, und nicht positionsorientierten Verhandlungsführung und Vertragsgestaltung.

In Kapitel 6 erfolgt sodann die Einzeldarstellung des gesetzlichen Gestaltungsrahmens inklusive der diesbezüglichen AGB-rechtlichen Regelungen mit

Darstellung der für Deutschland in der Logistik relevanten AGB, wobei hier der Schwerpunkt auf die in der Praxis sehr relevanten Haftungsregelungen gelegt wird.

Sodann wird in Kapitel 7 anhand von praktischen Beispielen einerseits der hier vorgestellte „neue“ Vertragsaufbau, die Gliederung, hin zu einer systematisierten Aufbautechnik vorgestellt. Es wird aufgezeigt werden, dass diese neue Vertragsgliederung schlicht der üblichen „Sammelsurium“-Vertragsaufbaumethode überlegen ist. Die „Sammelsurium“-Vertragsaufbaumethode findet sich erstaunlicherweise auch in praktisch sämtlichen am Markt gebräuchlichen Wirtschaftsvertragshandbüchern. Der Vertragsaufbau beginnt dort üblicherweise mit den Hauptpflichten der Parteien. Das, was durch den Autor als allgemeine Regelungen des Vertragssystems verstanden wird, findet sich dort unter „Schlussbestimmungen, Ordnungsvorschriften“. „Allgemeiner Teil“ wird insoweit verstanden als das, was im BGB in den allgemeinen Teilen, nämlich dem allgemeinen Teil und dem Schuldrecht allgemeiner Teil, verstanden wird. Bei dem konventionellen Vertragsaufbau, beispielsweise in dem eben genannten Beispiel, wird alles durcheinander gewürfelt, was eigentlich zum Beispiel zum allgemeinen Teil oder auch zu allgemeinen Nebenpflichten und zu bestimmten einzelnen Fragen gehört, von der Vertragsübertragung über die Vertraulichkeit, Veröffentlichungen (!), Zugang von Willenserklärungen, der Vertragssprache, bis zum anwendbaren Recht und zum Inkrafttreten des Vertrages. Es fehlt jede Systematik, wobei dies nicht als Kritik am Inhalt zu verstehen ist, der in aller Regel nicht zu beanstanden ist. Demgegenüber wird hier vertreten eine Vertragssystematik, die sich an den Aufbau guter Gesetze anlehnt, siehe dazu Kapitel 7.

Soweit es sodann um die Behandlung typischer Praxisprobleme geht, wird chronologisch nach dem in der Praxis vorkommenden Zeitablauf – erst

Verhandlungen, dann der Vertrag – vorgegangen, was logisch zwingend sein dürfte, siehe dazu Kapitel 8 und 9.

Hierbei werden einzeln ausgewählte Regelungen der vorvertraglichen Phase, die gerade bei langfristigen Wirtschaftsverträgen unter Umständen existenzielle Bedeutung hat, anhand von in der Praxis häufigen Streitfragen juristisch untersucht und gelöst, Kapitel 8.

Nach der insoweit eingehenden Darstellung des Kontraktlogistikvertrages erfolgt die Darstellung ausgewählter Praxisprobleme bei der Vertragsgestaltung und des Aufbaus von Kontraktlogistikverträgen in Kapitel 9. Anhand von einzelnen Regelungsbeispielen wird das Logistik-Outsourcingvertragsrecht als Sonderfall des Logistikvertragsrechts behandelt, siehe Kapitel 10.

Hier ist der Schwerpunkt auf die in der Praxis festzustellenden Problembereiche, wie insbesondere Betriebsübergang im Sinne § 613 a BGB sowie sonstige arbeitsrechtliche Regelungen und die ergänzenden Punkte zum Vertragsaufbau zu legen. Da das Betriebsübergangsrecht in EU-Europa aufgrund der EG-Betriebsübergangsrichtlinie 23/2001 (inkl. der Vorgängerrichtlinie) in nationales Recht umgesetzt wurde, sind wesentliche Grundlagen, insbesondere die Definitionen Betrieb, Teilbetrieb, Betriebsteil und Betriebsübergang EU-einheitlich anzuwenden und damit auch – über die Rechtsprechung des EuGH – in Ungarn anwendbar.

Methodik ist hier, möglichst vollständig die in der Praxis vorkommenden Regelungsnotwendigkeiten zu behandeln und deren Lösung anhand von Rechtsprechung und Literatur zu erarbeiten.

Letztlich wird in Kapitel 11 der Bereich der möglichen Weiterentwicklungen oder Sonderentwicklungen von Kontraktlogistik- und Logistik-Outsourcingverträgen,

insbesondere als Bestandteil von Kombinationsverträgen mit außerlogistischen Regelungsbereichen wie dem Kaufrecht, behandelt. Dieses Kapitel stellt sich insoweit als ein Ausblick in die weitere Rechts- und Wirtschaftsentwicklung dar, wo nämlich insbesondere die Typenkombination und deren optimierte Regelungen die Schwerpunktanforderung an die Vertragsgestaltung darstellt.

Im letzten Kapitel 12 werden sodann die Ergebnisse nochmals zusammengefasst und in Thesenform dargestellt. Insbesondere auch die in den vorhergehenden Kapiteln herausgearbeitete allgemeine Anwendbarkeit der Kernziel-Analyse, die buchstäblich eine universelle Methode, fernab von einzelnen nationalen Rechtsordnungen und über diese hinaus darstellt, wird insoweit nochmals hervorgehoben.

Teil III: Zusammenfassung der Ergebnisse und Anwendungsbereich

Der Logistikvertrag und der Logistik-Outsourcingvertrag sind typische Anwendungsfälle von langfristigen synallagmatischen Wirtschaftsaustauschverträgen. Es handelt sich grundsätzlich um qualifizierte Rahmenverträge.

Der Logistikvertrag ist häufig dem Speditionsvertragsrecht aufgrund der Rechtsnatur der Ausführungsgeschäfte, nämlich Transport und Lagerung im weiteren Sinne. Es handelt sich grundsätzlich um einen Typenkombinationsvertrag, wobei entweder zwei logistische Kernleistungen (aus dem Bereich Transport und der Lagerung) oder eine Logistikkernleistung mit einer andersartigen logistischen Nebenleistung oder auch Leistungen aus anderen Gebieten, z. B. reine Werkverträge, kombiniert werden können. Sofern die werkvertraglichen Leistungen oder die sonstigen vertraglichen Leistungen den Charakter von Hauptleistungen annehmen, handelt es sich um einen Typenkombinationsvertrag, der nicht mehr als Kontraktlogistikvertrag anzusehen ist.

Logistikverträge liegen allerdings begrifflich nur dann vor, wenn die sogenannte Leitleistung auf dem Gebiet der Logistik im weiteren Sinne liegt, ansonsten handelt es sich um andere Typen von Verträgen mit rein logistischen Gegenleistungen, so z. B. der Kaufvertrag mit Transportnebenverpflichtung (z. B. Incotermsklausel DDP).

Die sogenannten Sachziele von Logistikverträgen, wie auch allgemein langfristigen Wirtschafts-Rahmenverträgen sind generell feststellbar und stellen ein universell anwendbares Prüf- und eine Gestaltungsvorgabe dar. Soweit nur die Kernziele einer Partei verwirklicht sind, handelt es sich für diese Partei vorteilhaften Vertrag, soweit die Kernziele beider Parteien beachtet sind, handelt es sich um einen fairen ausgewogenen Vertrag.

Die Kernziele sind „sichere und wirtschaftliche Logistik“ für den Auftraggeber, die mit der „Zukunftsfähigkeit“ verknüpft sein müssen und damit zu einem resilienten Vertragssystem werden. Gerade die LifeCycle-Betrachtung stellt eine wichtige Funktion für die Resilienz des Vertrags-systems, also die auch für zukünftige, gerade auch für nicht jetzt nicht identifizierbare Lagen gegebene Anpassungsfähigkeit des Vertrages dar.

Für den Logistikauftragnehmer stellt sich die reziproke Lage dar: Dieser braucht eine sichere, also sicher fließende und wirtschaftliche Vergütung, die ebenfalls zukunftsfähig sein muss, also Anpassung an kalkulationsbeeinflussende Faktoren in der Zukunft aufweisen muss.

Diese Kernziele beider Seiten sind ohne weiteres übertragbar auch auf sonstige langfristige synallagmatische wirtschaftliche Austauschverträge, insbesondere langfristige Lieferverträge, langfristige Leistungsverträge, sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich (Rüstungsbeschaffung).

Im Logistik-Outsourcing ist der häufigste Problembereich die eventuelle Personalüberleitung nach § 613a BGB bzw. den zugrundeliegenden europäischen Richtlinien. Damit gilt dieser Bereich auch für z. B. Ungarn.

In der Logistik gibt es insgesamt sehr spezifische Problemfelder, die ansonsten in der Vertragsrechtswissenschaft nicht so häufig auftreten, wie z. B. Mengenregelungen, Exklusivität, Anpassungsfähigkeit der Leistung.

Der Vertragsaufbau langfristiger wirtschaftlicher Austauschverträge ist sinnvollerweise – sowohl um Wiederholungen vertraglicher Regelungen zu

vermeiden, des Weiteren um das Übersehen von Regelungen zu vermeiden als auch letztlich, um einen systematischen Aufbau darzustellen – nach einem am optimierten Gesetzesaufbau orientierten Schema vorzunehmen. Dieser stellt sich wie folgt dar:

- Rubrum (Parteien/Orte usw.)
- 1 Präambel
- 2 Allgemeine Regelungen für das Vertragsverhältnis (= Allgemeiner Teil)
- 3 Logistische Leistungen des AN (= idealtypische Leistungserbringung inkl. Mitwirkung des Auftraggebers)
- 4 Regelungen zur Sicherung und Abwicklung bzw. Übergang der Leistungsbeziehungen (= Sicherung der Leistung)
- 5 Schlechtleistungen, Pflichtwidrigkeiten bei logistischen Dienstleistungen und Höhere Gewalt (= Regelung eingetretener Leistungsstörungen ohne Haftungslage)
- 6 Haftung und Versicherung (= eingetretene Leistungsstörung mit Haftung)
- 7 Vergütung (= Regelung der Gegenleistung)
- 8 Logistikverträge sind der Ausgangspunkt für verschiedene „Vertrags-derivate“ in Kombination mit nahezu allen Vertragsbereichen. Es handelt sich dann grundsätzlich um Typenkombinationsverträge, z. B. auch kombiniert mit Handelsleistungen, Finanzierungsleistungen, Rechnungswesen und Produktion. Dann sind die Grundsätze der Typenkombinationen immer zu beachten.

Teil IV: Publikationenliste des Verfassers, auch zu verwandten Gebieten

1. Buchveröffentlichungen

1. Transport- und Logistikvertragsrecht, DVV Media Group I, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg 2009.

2. Buchbeiträge

1. Internationaler Rechtsrahmen der Logistik. In: Logistik-Management, Juli 2002, 978-3-540-43716-1 S. 1-14.

2. Rechtsfragen des Qualitätsmanagements in der Logistik unter besonderer Berücksichtigung der Transportlogistik, In: Pfohl (Hrsg.): Total Quality Management in der Logistik, Erich Schmidt Verlag, Darmstadt, 13. Mai 1992, S. 204-235.

3. Juristisches Risk Management in der Supply Chain: Methoden zur Risikoanalyse und – minimierung. In: Pfohl (Hrsg): Risiko- und Chancenmanagement in der Supply Chain, Technische Universität Darmstadt, S. 157-164.

4. Logistik-Outsourcing und arbeitsrechtlicher Betriebsübergang: Rechtslage und Gestaltungsmöglichkeiten. In: Pradel, Süssenguth, Piontek, Schwolgin (Hrg.): Praxishandbuch Logistik, Deutscher Wirtschaftsdienst, 2003, S. 1-18. ISBN fehlt!

5. Grundlegende rechtliche Rahmenbedingungen und Gestaltungsmöglichkeiten des BW-Beschaffungswesens. In: Finanzierungsnot der Streitkräfte, Dokumentation des Symposiums Bad Marienberg, 1998, S. 76 – 87.

6. „Taschenlexikon Logistik“, Michael ten Hompel, Volker Heidenblut, 2011 (die juristischen Definitionen)
7. RA Karl-Heinz Gimmler – Dr. Magdolna Gedeon: Präambeln in komplexen wirtschaftsrechtlichen Langzeitverträgen, am Beispiel von Transportrahmen- und Logistikverträgen, Rechtslage und Gestaltungsmöglichkeiten nach deutschem Recht und teilweise nach österreichischem Recht. In: Miskolci Doktoranduszok Jogtudományi tanulmányai, 14. Auflage, 2014, S. 119-138
8. Security Policy, Constitutional Law and Scientific Insights, Seite 133 ff. In: Security and Defence Economics, Selected Essays, veröffentlicht 2015, Carolus Magnus University Press

3. Zeitschriftenbeiträge Logistik

1. Investitionen vorziehen, Veräußerungen verschieben, Gewinne strecken. In: DVZ Nr. 110/14. September 2000. S. 12-13.
2. Nur Sparen ist schöner, Risiken von Telematiksystem. In: DVZ 14. März 2002. S. 10.
3. Maut: Unternehmen klagen vor Verwaltungsgericht. In: DVZ 14.08.2003 S. 10-11.
4. OBUs: Toll Collect muss Extrakosten tragen, In: DVZ 18.09.2003 S. 3.
5. Unternehmen klagen gegen OBU-Mangel. In: DVZ 02.08.2003. S. 3.
6. Fair- Handlungspunkte. In: EURO Cargo 10/2003, S. 47-48.

7. Pillen gegen Mautschmerzen. In: EURO Cargo 11/2003 S. 55-56.
8. Gesetzliche Kündigungsfrist bei Rahmenverträgen. In: DVZ 10.08.2004. S. 3.
9. Leichtfertiges Handeln allein verlängert Verjährung nicht. In: DVZ 03.06.2004. S. 3.
10. Mindestmengengarantie und Schadenersatz bei Transportrahmenverträgen. In: DVZ 22.06.2004. S. 3.
11. Vertragliche Preisanpassung als Rettungsanker. In: DVZ 31.08.2004. S. 9.
12. Zusätzliche Tätigkeiten: Neuer Logistikvertrag oder bloße Vertragserweiterung? In: DVZ 27.07.2004. S. 3.
13. Grenzenlos unterwegs. In: EURO CARGO 4/2004. S. 47-48.
14. Haftung im Wechsel. In: EURO CARGO 6/2004. S. 47.
15. Nahtloser Übergang. In: EURO CARGO 1/2004. S. 47.
16. Qualität im Schatten Europas. In: EURO CARGO 5/2004. S. 47.
17. Spieglein, Spieglein an der Wand. In: EURO CARGO 10/2004. S. 47.
18. Übersicht: Incoterms in der Logistik. In: EURO CARGO 9/2004. S. 47.
19. Arbeiter mit Doppelleben. In: Logistra 11/2004. S. 47.
20. Auch bei AGB-Vorbehalt kommt die Kündigung. In: DVZ 08.02.2005. S. 9.
21. Auch Rückabwicklung des Lager-Outsourcings ist Betriebsübergang. In: DVZ 31.03.2005. S.10.
22. Bedenken bei Fremdvergabe. In: DVZ 26.07.2005. S. 3.

23. Bei OBU-Defekt trägt Toll Collect auch Wegekosten. In: DVZ 25.01.2005. S. 8.
24. Berechnung des Gesamtgewichts. In: DVZ 03.02.2005. S. 6.
25. Fast gleich und doch verschieden. In: DVZ 26.02.2005. S. 9.
26. Fehlbuchungen bei OBU-Nutzung. In: DVZ 13.01.2005. S. 6.
27. Mauttabellen zur Kontrolle fehlerhaft. In: DVZ 22.01.2005. S. 6.
28. Offener Brief an Toll Collect. In: DVZ 06.01.2005. S. 3.
29. OBU-Ausfall und Fahrerweisung. In: DVZ 15.01.2005. S. 6.
30. OBU-Defekt verzögerte Liefertermin. In: DVZ 20.01.2005. S. 7.
31. Probleme mit dem Internet. In: DVZ 11.01.2005. S. 7.
32. Probleme mit Mautabrechnungen. In: DVZ 05.02.2005. S. 6.
33. Sicherheitsleistung bei Systemfehler. In: DVZ 27.01.2005. S. 7.
34. Toll Collect-Kündigungen auf wackeligen Füßen. In: DVZ 24.02.2005. S. 10.
35. Um den Logistikpreis feilschen will gelernt sein. In: DVZ 10.05.2005. S. 13.
36. Horrorszenario Produktionsstopp. In: Logistra 03/2005 S. 47.
37. Verschärfte Prüfungspflicht für Verlader. In: Logistra 12/2005 S. 48.
38. Streng geheim! In: Logistra 1-2/2005 S. 48
39. Neue AGB von Toll Collect – Die Toll Collect-AGB vom 21.12.2004 und ihre Durchsetzung mittels Kündigung in rechtlicher Hinsicht. In: TranspR 6/2005 S. 234-238.

40. Auftraggeber ist für Standgeld verantwortlich. In: DVZ 02.02.2006. S. 8.
41. Das ändert sich 2006. In: DVZ 05.01.2006. S. 6.
42. Der feine Unterschied. In: DVZ 24.06.2006. S. 11
43. Kennzeichnungsfehler reduzieren Schadenersatz. In: DVZ 30.03.2006. S. 12.
44. Nicht immer Anspruch auf Standgeld gegen den Empfänger. In: DVZ 07.09.2006.
45. Nicht nur sauber, sondern rein. In: DVZ 15.08.2006. S. 9.
46. Offene Forderungen nicht auf die lange Bank schieben. In: DVZ 06.07.2006. S. 9.
47. Vorschnelle Kündigung ist unwirksam. In: DVZ 23.03.2006. S. 11.
48. Was für eine Marke – Staat muss Lagergeld zahlen, In: DVZ 09.02.2006. S. 9.
49. Kunden müssen Streikschäden oft selbst tragen. In: DVZ 20.11.2007. S. 6.
50. Mindestmenge festschreiben. In: DVZ 14.05.2009. S. 9.
51. Der Tod der Kalkulation. In: LOGKompass 03/2010 S. 27.
52. Mengenabweichung führt oft zu Streit. In: LOGKompass 7-8/2010 S. 27.
53. Personalübergang muss nicht sofort sein. In: LOGKompass 11/2010 S. 27.
54. Trügerische Sicherheit. . In: LOGKompass 5/2010 S. 27.
55. Dioxin auch für Logistik ein Gift. In: DVZ 20.01.2011. S. 8.
56. Vorsicht beim Outsourcing. In: DVZ 19.11.2011. S. 5.

57. Der Fluch der Mehrsprachigkeit. In: LOGKompass 12/2011. S. 27.
58. Dienstleister muss Rückrufaktion zahlen. In: LOGKompass 9/2011. S. 27.
59. Dienstleister verlangt Ersatz für Investition. In: LOGKompass 6/2011. S. 27.
60. Kunde muss Zusatzkosten fürchten. In: DVZ 01.03.2012.
61. Böse Überraschung mit der Tochterfirma des Dienstleisters. In: LOGKompass 3/2012. S. 27.
62. Kunde muss Zusatzkosten fürchten, in: DVZ 01.03.2012.
63. Böse Überraschung mit der Tochterfirma des Dienstleisters, in: DVZ 05.04.2012.
64. Böses Erwachen bei Rückruf vermeiden, in: LogKompass 5/2012
65. Auftraggeber sollten Liefertreue fördern, in: LogKompass: 10/201266. Kurzer Bandstillstand kann teuer werden, in: LogKompass 12/2012
67. Verbindung gekappt, in: DVZ 02.08.2013
68. Bahn haftet nicht für plötzliche Tunnelsperrung, in: DVZ 19.11.2013
69. Risiko Werkvertrag – so schützen Sie sich, in: DVZ 20.12.2013
70. Gefahr durch Kontamination, in: LogKompass 05/2013
71. Vergleichbarkeit vermeiden, in: LogKompass 06/2013
72. Unbekannte Entlastungen, in: Behörden Spiegel November 2013
73. Unbekannte Entlastungen, in: Behörden Spiegel November 2013

- 74. Mehr Möglichkeiten als gedacht, in: SuT 4/2014
- 75. Kontraktlogistik in Binnenhäfen, in: SuT 6/2014
- 76. Hafenrechtliche Sonderlagen im Fokus, in: SuT 8/2014
- 77. SLA-Gestaltung – Kontraktlogistiker profitieren von Service Level Agreements, in: All about Sourcing 3/2014
- 78. Optimierung der Logistikbeziehung – Wie Sie mit Kennzahlen die Qualität von Logistikdienstleistungen verbessern, in: Einkäufer am Markt 15.05.2014
- 79. Umstrittene Tarifbindung, in: DVZ 10.01.2014
- 80. Bonus-Regel senkt Fehlerquote, in: DVZ 08.04.2014
- 81. Streikrecht bricht Transportrecht, in: DVZ 03.05.2014
- 82. Plagiate treffen auch Spediteure, in: DVZ Themenheft 08.07.2014
- 83. Kein Grund für eine Kündigung, in MM Logistik 3/4 2020, S. 62

4. Zeitschriftenbeiträge mit militärischem oder politischem Bezug

Veröffentlichungen mit militärischem Bezug haben alle eins gemeinsam – Verbesserung von Rüstung und Ausrüstung von Deutscher Bundeswehr und Österreichischen Bundesheer, damit Verbesserung der Verteidigungsfähigkeit und Erhöhung der Chancen der Soldaten im Einsatz. Grundgesetz und Einsatzentscheidungen; in: InfoBrief Heer 5/2012.

- 1. Das real existierende Warschauer Pakt-System, Völkerrechtliche Möglichkeiten seiner Beendigung. In: Beiträge zur Konfliktforschung 1990/2 (20), S. 33-46.

2. Privatisierung und Landkriegsführung, Buchbeitrag in J. Gerber/M. Kühr, „Landkriegführung“, 2004, Biblio Verlag, S. 265 ff.
3. Aufsatz „Verfassungsrecht und Rüstungs-/Einsatzentscheidungen der Bundeswehr, insbesondere hinsichtlich der gepanzerten Kampftruppen“, In „Das Schwarze Barett“ (Freundeskreis Panzeroffiziere) und „Der Infanterist“ (Bund der deutschen Infanterie), 2011.
4. „Grundgesetz und Rüstungsentscheidungen, Verfassungsrechtliche Vorgaben“, Behördenspiegel, Ausgabe 7/2015, S. 44.
5. „Zwischen (Produkt-)Neutralität und Leistungsbestimmungsrecht“, Behördenspiegel, Ausgabe 11/2015, S. 5.
6. „Verfassungsrechtliche Bindungen der österreichischen Sicherheitspolitik bei Rüstungs- und Einsatzentscheidungen im Hinblick auf die Wehrpflicht“, Buchbeitrag in Wehrpflicht 2016, FPÖ-Bildungsinstitut, S. 129 ff.
7. „Helfer in der Not Einsatz der Bundeswehr im Inneren“, Behördenspiegel, Ausgabe 2/2016, S. 53.
8. „Verteidigungs-, insbesondere Rüstungsentscheidungen zwischen Recht und Politik in Deutschland, Österreich und Ungarn“, ÖMZ 5/2017, S. 628 ff.
9. „Alternative Rüstungsbeschaffung in zivilrechtlicher Gestaltungsbetrachtung, Miet- und Leasingmodelle für die Deutsche Bundeswehr und das Österreichische Bundesheer, ÖMZ 2/2017, S. 172.
10. „Rechtliche Verpflichtung der Bundesrepublik zur Beschaffung lageadäquat bester Ausrüstung für die Soldaten“, DWT, Ausgabe 12/2017, Ausgabe 3, S. 19.

11. Analyse des Schweigens – Verfassungswidrigkeit des GroKo-Vertrages im Bereich Verteidigung, in: Behörden Spiegel, Mai 2018, S. 58.
12. Zurück in die Zukunft des demokratischen Rechtsstaates – Deutschland weist gefährliche Rechtsschutz- und Demokratielücken auf, in Behörden Spiegel, August 2018, S. 36.
13. „Master-Trendwende, Raus aus dem Vergaberecht!“, Behördenspiegel, Ausgabe 9/2018, S. 53.
14. Die Wende, die keine ist – Das Beschaffungsbeschleunigungsgesetz, in: Behörden Spiegel, WerteUnion im Fokus – Der Verteidigungsministerin den Rücken stärken, in Behördenspiegel März, 2020.
15. Bundeswehr und Corona – Lage, Ausblick und Chance, in: Behördenspiegel, April 2020, S. 46.