

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Das analog geprägte
Geschäft rund um die
Güterwagenvermietung bei
VTG soll digitaler werden -
eine Aufgabe für Thomas
Dittmann und sein Team.

MENSCHEN SEITE 16



WWW.DVZ.DE

Probleme mit digitalen Fahrtenschreibern

STRASSE Die neue Version des digitalen Tachographen soll ab 2023 unter anderem die bessere Kontrolle der Regeln des EU-Mobilitätspakets ermöglichen. Doch es gibt Probleme mit der Verbindung zum Galileo-Satellitensystem. Eine teure Zwischenlösung droht. **SEITE 5**

Güterbahnen fahren immer unpünktlicher

SCHIENE Die gute Botschaft einer neuen Studie der Bundesnetzagentur: Die Nachfrage nach Transporten per Bahn steigt. Unter den Mehrverkehren leidet jedoch die Pünktlichkeit der Güterzüge. **SEITE 7**

Paris Charles de Gaulle vor Sprung auf Platz 1

LUFTFRACHT Der Flughafen Paris Charles de Gaulle wird aller Voraussicht nach Frankfurt am Main ablösen als umschlagstärkster Airport Europas. Der französische Hub ist der einzige europäische Großflughafen, der 2022 gegenüber dem Vorjahr an Ladung zulegte. **SEITEN 2, 12**

Gemeinsamer digitaler Ansatz bringt Fortschritte

BINNENSCHIFFFAHRT In Rotterdam soll künftig schneller abgefertigt werden. Möglich macht dies Nextlogic. Das System geht nach einer Pilotphase jetzt in Betrieb. **SEITEN 2, 13**

Das Problem der Pufferlager-Nachfrage

LOGISTIKIMMOBILIEN Getrieben von Lieferkettenschwierigkeiten und Nachfrageschwäche wachsen die Bestände in Industrie und Handel. Das befeuert den Wettbewerb um knappe Lagerflächen - und macht Logistikunternehmen das Leben schwer. **SEITE 15**

„Die CO₂-Maut ist nicht kostenneutral“

Klimaschutz, Investitionen in die Infrastruktur und die Sanierung der Schiene sind wichtige Projekte von **Bundesverkehrsminister Volker Wissing**. Sein Ziel: Er will die Gesellschaft mobil halten.



Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) im Gespräch mit der DVZ.

Investitionen in die Infrastruktur sind notwendig, um die Gesellschaft mobil zu halten. Das betont Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) im Interview mit der DVZ. Die Schiene müsse saniert werden, doch auch die Straße dürfe nicht vernachlässigt werden. Das sei bei der Bahn jahrelang passiert. Den Zeitpunkt für einen Verkauf von DB Schenker hält er für richtig. „Logistikunternehmen werden am Markt hoch

bewertet“, betont der Minister. Es gebe auch entsprechende Nachfrage.

Er sieht Engpässe bei der Infrastruktur, darunter auch bei den Brücken. Diese müssten beseitigt werden, um die Klimaziele zu erreichen. „Ich möchte keine Knappheiten provozieren, sondern Infrastrukturausbau, Mobilität und Logistik sichern“, so Wissing. Zur Einführung der CO₂-Maut sagt der Minister, es müsse möglich

sein, dass Unternehmen auf einen klimaneutralen Antrieb umsteigen können. „Sonst ist das eine reine Mehrbelastung.“ Beides müsse aufeinander abgestimmt sein. Eine CO₂-bezogene Maut bedeute, dass mehr Maut gezahlt werde, wenn mehr CO₂ emittiert werde. Dieser Transformations- und Anpassungsprozess sei für niemanden kostenneutral. (sl)

IM FOKUS SEITEN 8/9

Südostasien wird Logistik-Hotspot

Handel und Investitionen nehmen stark zu / M&A-Geschäft zieht an

LIEFERKETTEN Bräuchte es ein Symbol für die zunehmende Bedeutung Südasiens im internationalen Lieferkettengeflecht, so böte sich wohl der Tuas Mega Port in Singapur an. Der Umschlagplatz, dessen erster Abschnitt im September eröffnet wurde, soll bis 2040 auf eine Kapazität von bis zu 65 Millionen TEU ausgebaut werden. Das gesamte Containeraufkommen der Nordrange könnte der Hafen damit fast eineinhalbmal aufnehmen. Und es ist nicht das einzige Großprojekt in der Region. Auch in Vietnam werde die Hafinfrastruktur beispielsweise stark ausgebaut, um die Wachstumsdynamik der ASEAN-Länder aufzunehmen, schreiben die Experten von PWC in ihrem aktuellen „Transport & Logistics Barometer 2022“.

Die Experten beobachten eine Verlagerung von Produktionen und damit auch von Investitionen aus China

in die Region. So haben die ASEAN-Länder beispielsweise schon 2021 mit 174 Milliarden US-Dollar beinahe so viel ausländisches Kapital erhalten wie China (181 Milliarden). Und dabei wuchs der Anteil der Region an den weltweiten Direktinvestitionen von 7 Prozent vor der Beginn der Pandemie auf 12 Prozent in den Jahren 2020 und 2021. Der internationale Währungsfonds IWF geht davon aus, dass die fünf größten Volkswirtschaften der Region - Indonesien, Malaysia, Singapur, die Philippinen und Thailand - zwischen 2022 und 2027 gemessen am Handelsvolumen der Welt sein werden.

Als Logistikmärkte sind aus Sicht von PWC dabei vor allem Vietnam mit seinen umfangreichen Hafennvestitionen, Malaysia mit seiner Lage an den wichtigsten See- und Flugrouten sowie Singapur mit der hohen

Wertschöpfung in der Logistik attraktiv. Die Logistikmärkte in Indonesien, Thailand und auf den Philippinen seien hingegen eher lokal geprägt.

Bei den Playern sehen die Experten neben LF Logistics aus Hongkong und zugleich starker Präsenz in Südostasien vor allem drei Akteure im Fokus. Erstens Xuan Cau aus Vietnam: Das Unternehmen entwickelt einen 750 Hektar großen Logistikpark im Hafengebiet von Hai Phong und hoffe auf Beteiligungen ausländischer Geldgeber, so PWC. Zweitens MMC aus Malaysia: Der größte private Hafenbetreiber des Landes benötige möglicherweise zusätzliches Kapital, um sein Geschäft auszubauen. Und drittens sei auf Logos aus Australien zu achten. Der Logistikimmobilienentwickler sei in Südostasien bereits sehr aktiv. (sr)

MEINUNG SEITE 2
ANALYSE SEITE 3

Expansion in die USA

Transporeon-CEO zu Plänen unter Trimble-Dach

IT-PLATTFORM Transporeon erhält als Tochter des US-Konzerns Trimble mehr Handlungsoptionen. Das erklärt Unternehmenschef Stephan Sieber im Interview mit der DVZ. Die Ende 2022 erfolgte Übernahme durch das Technologieunternehmen sei für Kunden und Mitarbeiter die beste Lösung unter mehreren evaluierten Optionen. Sie schaffe Stabilität nach mehreren Eigentümerwechseln und wahre gleichzeitig die Neutralität im Markt.

Trimble biete Transporeon zudem die Chance für ein Wachstum auf dem amerikanischen Markt. Dieser besitze für die globale Transportindustrie einen hohen Stellenwert. Technologiekompetenz und Investitionsbereitschaft seien dort höher einzuschätzen.

Durch die Zusammenarbeit beider Unternehmen erwartet Sieber eine Abrundung des Produktange-

bots in beiden Märkten. Während die Anwendungen von Transporeon ihren Ursprung als Lösungen für Verlagerungen hatten, sei Trimble stärker auf Angebote für Frachtführer fokussiert. Nun biete sich die Chance, beide Perspektiven zu integrieren. Darüber hinaus könnten Telematiktechnologien, Kartendienste und ein Transportmanagementsystem für Frachtführer bald auch in Deutschland angeboten werden.

Für das Jahr 2023 habe Transporeon bereits vor der Übernahme ein Umsatzplus von 20 Prozent auf 190 Millionen Euro und dafür auch Neueinstellungen eingeplant. Mit dem Abschluss des Verkaufs an Trimble rechnet Sieber innerhalb des ersten Quartals. (fw/loe)

Für das komplette Interview siehe www.dvz.de/interview-sieber

Digitale Abfertigung

Hoffnungsvolles Zeichen aus Rotterdam für die Binnenschiffer



Von Jan Peter Naumann

In Rotterdam hat es lange gedauert, bis ein digitaler Ansatz gefunden worden ist, um die Abwicklung von Containerverkehren per Binnenschiff ins Hinterland zu beschleunigen. Erstaunlich für den größten Seehafen Europas, der sich sehr gern als besonders fortschrittlich präsentiert.

Nun geht also Nextlogic als Planungstool für Terminals, Binnenschiffsreedereien und Betreiber von Container-Leerdepos in den Echtzeitbetrieb. Ohne Zweifel ist dies ein großer Fortschritt bei der Planung von Abfertigungskapazitäten und der Belegung von Verladekais. Immer wieder sorgte

Rotterdam in der Vergangenheit mit teils chaotischen Verhältnissen bei der Binnenschiffsabfertigung für Schlagzeilen. Hafenchef Allard Castelein hatte einst in der DVZ die Zahl von 100 Stunden Wartezeit genannt.

Die integrale Planung zusammenzuführen und zentral zu koordinieren, entlastet die Disposition der Schiffe enorm. Vor Nextlogic seien bis zu 80 Prozent der Zeit mit der Umplanung von bereits festgelegten Slots verbracht worden, sagt ein Teilnehmer.

Es kostet sicher Überwindung, die eigene Planung, die jeder für sich betreibt, abzugeben und einem Computersystem anzuvertrauen. Aber der Gewinn an Transparenz und Produktivität gleicht das aus.

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 13

Ihre Meinung zum Kommentar naumann@dvz.de



Branchenkonsolidierung

Drei Kräfte wirken auf das M&A-Karussell

Das Fusions- und Übernahmegeschehen in **Transport und Logistik** hat 2022 merklich nachgelassen. Allerdings war das Vorjahr auch außergewöhnlich. Und 2023? Folgende Trends prägen das Geschehen.



Von Sebastian Reimann

Wer sich die vielen Übernahmemeldungen der vergangenen Wochen vor Augen führt, kann kaum glauben, dass wir auf eine Rezession zusteuern: Leschaco kauft die kolumbianische Coltrans, Culina übernimmt IRF, Rhenus sichert sich NTM, Contargo übernimmt Honkoop Barging, und die Schweizerische Post schluckt Nolden. Das Übernahmekarussell hat zu Beginn des Jahres 2023 noch reichlich Schwung gehabt. Dieser wird aber nachlassen, lässt sich aus der Jahresbetrachtung des Beratungsunternehmens PWC zu M&A in der Branche herauslesen. Drei Trends dürften das Geschehen dabei maßgeblich beeinflussen.

Erstens: Die Dänen bleiben die bestimmenden Konsolidierer
DSV und Maersk werden aller Voraussicht nach auch in diesem Jahr mit spektakulären Firmenübernahmen Schlagzeilen machen. DSV kann im Grunde nicht anders, gehört es doch zur Börsenstory und damit zur Unternehmens-DNA, regelmäßig größere Deals zu tätigen. Die Agility-Übernahme ist nun fast zwei Jahre her und der kuwaitische Logistiker integriert. Zeit also für den nächsten Unternehmenskauf.

Gleiches gilt für Maersk. Zwar gehen die Experten von PWC davon aus, dass Linienreedereien wegen der fallenden Frachtraten und folglich auch sinkender Gewinne in diesem Jahr zurückhaltender sein werden als 2022. Maersk ist aber längst mehr als ein reiner Reeder. Die Dänen klopfen in der globalen Logistik an die Tür zu den Top Ten und wollen mit Sicherheit auch eintreten.

Zweitens: Das veränderte Finanzmarktumfeld bietet Chancen

Es klingt paradox, aber die gestiegenen Zinsen bieten gerade liquiden Mittelständlern mit starker Eigenkapitalbasis - und davon gibt es hierzulande einige - gute Kaufgelegenheiten. So hat sich bereits im vergangenen Jahr gezeigt, dass Finanzinvestoren wegen der gestiegenen Finanzierungskosten auf der Bremse stehen. Dies wird anhalten, da die EZB in der EU weitere Zinserhöhungen angekündigt hat und die US-Notenbank Fed das aktuelle Niveau zumindest nicht nennenswert senken möchte. Damit verlieren Finanzinvestoren als Kaufkonkurrenten an Bedeutung. Zugleich dürften - und das ist bitter - die gestiegenen Zinsen in Kombination mit anhaltend hohen Kosten zu mehr Insolvenzen führen, auch in Transport und Logistik. Hier können opportunistische Logistiker also vermehrt die sogenannten „Distressed Assets“ auf sammeln und sich so beispielsweise Kapazitäten sichern.

Ferner mag es die eine oder andere Möglichkeit geben, bei

einem Start-up zum Zuge zu kommen. Diese Tech-Anbieter können Etablierten bei weiteren Digitalisierungsschritten helfen. Waren hier bisher Venture-Capital-Geber als Finanzierer gesetzt, könnte nun die Stunde der Strategen kommen. Denn die VCs haben ihr Engagement in den vergangenen Monaten stark zurückgefahren und werden zurückhaltend bleiben.

Drittens: Der Schwerpunkt verlagert sich weiter nach Fernost

China und zunehmend auch die südlich angrenzenden Länder entwickeln sich mehr und mehr zum Zentrum der Weltwirtschaft. Hier liegen wichtige Produktionsstandorte und attraktive Absatzmärkte. Dies wird auch zu mehr Fusionen und Übernahmen unter Beteiligung dortiger Logistikunternehmen führen. Anbieter wie LX Pantos und CJ Logistics aus Südkorea, AWOT Global Logistics aus Thailand, Mainfreight aus Neuseeland, die in Südostasien stark sind, oder die chinesische CTS International Logistics rücken damit stärker in den Fokus.

Und dann ist da noch Chinas Regierung, die im Rahmen ihres „Logistikplans“ chinesischen Logistikern ins Pflichtenheft geschrieben hat, ihre internationalen Netzwerke auszubauen. Das M&A-Jahr bleibt also auch mit weniger Deals spannend.

ANALYSE SEITE 3

Ihre Meinung zum Leitartikel reimann@dvz.de

Luftfracht

Nein, die europäischen Airports stehen nicht am Abgrund



Von Oliver Link

Den Frachtflughäfen in Europa geht es aus zwei Gründen besser, als es die zum Teil verheerenden Umschlagzahlen von 2022 nahelegen.

Erstens: Der Vergleich mit den Ladungsmengen des Vorjahres ist irreführend, denn 2021 war ein Jahr mit atypisch großen Frachtmengen. Die aktuell als das Ergebnis von Jahresvergleichen gemeldeten Zahlen für 2022 sind daher statistisch wenig aussagekräftig, da sie durch einen sogenannten Basiseffekt zustande kommen, der die Ergebnisse negativ verzerrt.

Ein präziseres Bild ergibt der Vergleich mit dem Vor-Pandemie-Jahr 2019: Während gegenüber 2021 neun Airports der europäischen Top 10 Ladungsverluste von bis zu mehr als 19 Prozent verzeichnen, liegen im Vergleich zu 2019 gleich sechs Hubs zum Teil deutlich über dem Niveau des Vor-Pandemie-Jahres.

Zweitens: Der Blick allein auf die Top 10 ergibt nicht das ganze Bild. Während der Pandemie zogen die großen Hubs im Zuge des Charter-Booms die Frachter auf sich, nun holen sich die Airports der zweiten und dritten Reihe mit der Rückkehr der Beiladungsfracht verstärkter verlorenes Aufkommen zurück.

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 12

Ihre Meinung zum Kommentar link@dvz.de

Meistgekllickt

Jede Woche finden Sie an dieser Stelle die am meisten gelesenen Artikel - ist Ihnen vielleicht etwas Wichtiges entgangen? Dann schauen Sie doch noch mal rein:

KONJUNKTUR
So können sich Logistiker auf den Abschwung vorbereiten
Der Boom ist vorbei, es droht eine schwächere Phase. Für Logistiker ein guter Zeitpunkt, sich strategisch für die Zukunft aufzustellen.

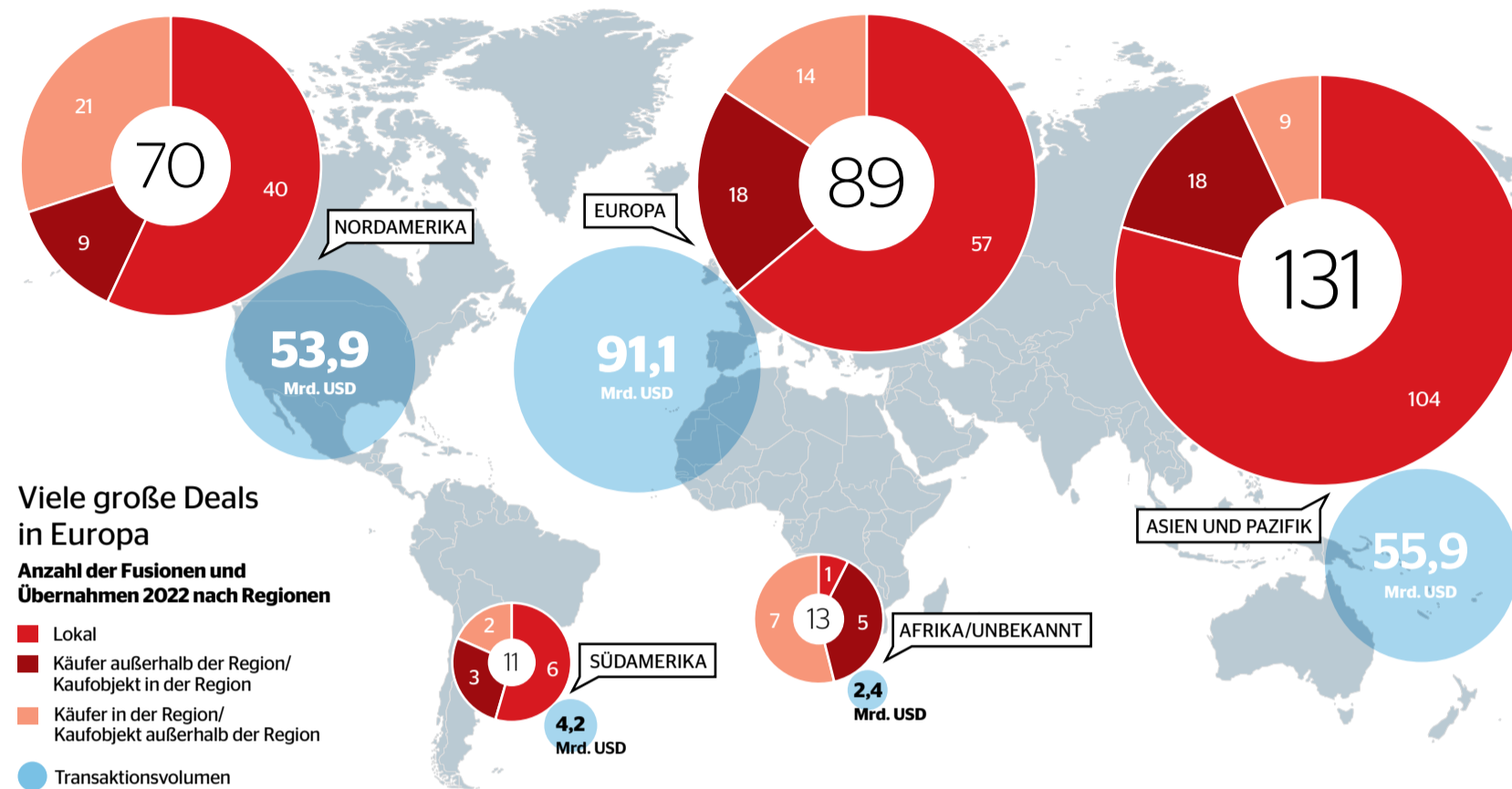
POLITIK
Wissing: DB-Schenker-Verkauf erfolgt zur richtigen Zeit
Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) sieht die Regierung beim Verkauf von DB Schenker nicht unter Druck.

STRASSE
DSV bereitet Trailer-Flotte wieder auf
Der dänische Logistikkonzern will in die Jahre gekommene Auflieger und Anhänger überholen statt ersetzen, um die Nutzungsdauer zu erhöhen.
www.facebook.com/DVZLogistik

KARIKATUR: KOSTAS KOUFIOGIORGOS/TOONPOOLDE

Firmenkäufer gehen vom Gas

Im vergangenen Jahr gab es deutlich weniger **Fusionen und Übernahmen** in Transport und Logistik als im Vorjahr. Die Aussichten für 2023 sind verhalten.



Viele große Deals in Europa

Anzahl der Fusionen und Übernahmen 2022 nach Regionen

- Lokal
- Käufer außerhalb der Region/ Kaufobjekt in der Region
- Käufer in der Region/ Kaufobjekt außerhalb der Region
- Transaktionsvolumen

Von Sebastian Reimann

In der Transport- und Logistikbranche gab es im vergangenen Jahr deutlich weniger Fusionen und Übernahmen als 2021. Die Experten von PWC zählten weltweit 261 Firmenkäufe mit einem Wert von mindestens 50 Millionen US-Dollar. Das ist ein Fünftel weniger als im Vorjahr. Die Investoren gaben in Summe 181 Milliarden Dollar aus, ein Rückgang von gut 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

PWC führt den Einbruch vor allem auf die sich eintrübende Konjunktur gerade in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres zurück. So wurden in den vergangenen sechs Monaten nur noch 117 Deals gezählt. Allerdings war das Vergleichsjahr 2021 auch ein sehr lebhaftes in Sachen Merger & Acquisitions (M&A). Damals gab es 323 Fusionen und Übernahmen mit einem Gesamtwert von 214 Milliarden Dollar. Der Fünfjahreschnitt liegt bei 270 Deals und einem Wert von 150 Milliarden Dollar.

Während die Anzahl der Transaktionen und deren Gesamtwert rückläufig waren, erreichte der Durchschnittswert pro Übernahme mit 695 Millionen Dollar einen Höchstwert. Dies ist vor allem auf die hohe Anzahl an Megadeals mit mindestens 1 Milliarde Dollar Verkaufswert zurückzuführen. Hier zählte PWC im vergangenen Jahr 32, wobei darunter allein ein Viertel aus dem Infrastrukturbereich stammen. Solche Unternehmen erreichen überdurchschnittlich hohe Kaufpreis-Multiples auf den Firmenwert.

In Summe lagen die Multiples mit 1,8 bezogen auf den Umsatz und 8,4 bezogen auf das EBITDA im langjährigen Schnitt. Interessant ist allerdings, dass Finanzinvestoren offenbar zurückhaltender geworden sind. Sie haben 2022 „nur noch“ das 1,8-Fache des Umsatzes gezahlt, nachdem sie im Vorjahr noch das 2,4-Fache ausgaben.

Wie sich das M&A-Geschehen in der Transport- und Logistikbranche im laufenden Jahr entwickelt, ist schwer vorherzusagen. Einerseits wirft PWC die Frage auf, ob den Investoren irgendwann das Geld für

Übernahmen ausgeht. Dies könnte passieren, wenn die Transportmengen weiter sinken, die Kosten hoch bleiben und die operativen Gewinne weiter unter Druck geraten. Auf der anderen Seite seien zumindest in den kommenden Monaten noch Deals zu erwarten, da Unternehmen versuchten, über Zukäufe zu diversifizieren. Vor allem Hafenanlagen, Terminals und Lagerhäuser seien weiterhin attraktiv, da sie in der Lieferkette eine strategisch wichtige Position haben.

All diese Annahmen stehen vor dem Hintergrund eines weiterhin konjunkturell sehr unsicheren Marktumfelds. Hinzu kommen diverse geopolitische Risiken. Dabei spielt insbesondere eine Rolle, wie lange der Krieg in der Ukraine noch dauert und wie sich die Systemrivalität zwischen den USA und China entwickelt. Um die Auswirkungen abzuschätzen, hat PWC schon im Sommer mehrere Szenarien entwickelt. Das wahrscheinlichste ist den Experten zufolge jenes einer „beschleunigten Deglobalisierung“.

Zugleich erwarten die PWC-Analysten eine verstärkte Verlagerung von Produktionen aus China in Richtung der südostasiatischen Länder und damit auch eine Veränderung der Lieferketten. Der Trend lässt sich auch schon anhand makroökonomischer Kennzahlen wie den ausländischen Direktinvestitionen ablesen. So haben die ASEAN-Länder beispielsweise schon 2021 mit 174 Milliarden Dollar beinahe so viel Kapital erhalten wie China (181 Milliarden). Und dabei wuchs der Anteil der Region an den weltweiten Direktinvestitionen von 7 Prozent vor der Beginn der Pandemie auf 12 Prozent in den Jahren 2020 und 2021.

Bisher keinen Niederschlag findet diese Entwicklung aber im Fusions- und Übernahmegeschehen in der Logistik. Der überwiegende Teil der Deals in der Region Asien-Pazifik sind weiterhin lokale Transaktionen (104 von 131 im vergangenen Jahr). Lediglich in 18 Fällen haben ausländische Logistiker in der Region zugekauft und gerade mal bei 9 Käufen haben lokale Anbieter in andere Regionen expandiert. Und dabei entfiel eine sehr große Mehrheit auf Transaktionen mit chinesischen Unternehmen.

MEINUNG SEITE 2

Nachgefragt

„Die Kaufpreise werden sich nach unten bewegen“



Ingo Bauer, Leiter Bereich Transport & Logistik bei PWC

Sie schreiben, durch M&A könne man quasi die Auswirkungen der Krise „hedgen“. Wie konkret?

Akquisitionen in den Segmenten, die sich gerade in Krisen als Engpässe oder resilient erwiesen haben, ermöglichen es Unternehmen, unabhängiger von entsprechenden Serviceanbietern zu agieren. Zu diesen Segmenten zählen etwa See- und Intermodalterminals. Gerade im Seefrachtverkehr kommt mit der zunehmenden Konsolidierung der Terminalkapazitäten dem eigenen Zugriff auf entsprechende Services eine besondere und über die vergangenen Jahre gesteigerte Bedeutung zu.

Werden die Linienreedere hier wie in den Vorjahren die treibende Kraft sein?

Die vertikale Konsolidierung durch neue M&A-Deals wird sich abschwächen. Es mag weitere Akquisitionsbestrebungen in bestimmten Segmenten (Terminals, Warehousing und Luftfracht) geben, aber nicht mehr auf dem Niveau von 2022. Sinkende Raten und Gewinne verringern den Investmentdruck. Die Konsolidierung wird sich eher durch die Integration bereits durchgeführter Deals fortsetzen, was finanzielle Mittel und Managementressourcen bindet.

Hält auch der Trend zu vermehrter Lagerhaltung in der Logistik an?

Es spricht viel dafür, dass der Trend anhält. Zwar wirken die bisherigen Gründe wie gestörte Lieferketten, Fertigungsrückstände oder die Unberechenbarkeit bestimmter Regionen

nicht mehr so stark, aber sie sind auch nicht ganz verschwunden. Zudem haben die Erfahrungen der letzten Jahre zu einer höheren Bereitschaft geführt, Kosten für zusätzliche Puffer und Lager in Kauf zu nehmen. Wir rechnen allerdings nicht mit einer weiteren Verstärkung dieses Trends; vielmehr geht es darum, Flächen und Kapazitäten zu wirtschaftlich nachhaltigen Konditionen für die Unternehmen zu sichern, um die gewünschte Lagerhaltung auch mittel- bis langfristig umsetzen zu können.

Der chinesische Staatsrat hat gerade dem Ausbau der Logistik mit einer Art Logistikplan im Rahmen des geltenden Fünfjahresplans 2021 bis 2025 einen stärkeren Fokus gegeben. Werden im Zuge dessen chinesische Logistiker stärker hierzulande investieren? Bisher ist das ja offenbar noch nicht so stark der Fall.

Bisher sind die Akquisitionen von chinesischen Logistikern in der Tat nicht zahlreich, wenngleich einzelne Deals wie die geplante Beteiligung von Cosco am Hamburger Hafenterminal große Aufmerksamkeit erlangen. Für die kommenden Jahre rechnen wir mit weiteren Investitionsbestrebungen.

Wie geht es 2023 bei den Bewertungen und Kaufpreisen weiter?

Hier ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich, da sich die Bewertungen zwischen den Subsektoren stets stark unterscheiden. Insgesamt erwarten wir, dass sich die Kaufpreise nach unten bewegen, weil das Zinsumfeld die Finanzierung von Deals erschwert und Käufer daher eher zurückhaltend agieren. Transaktionen könnten dadurch auch länger in der Umsetzung bis zum Abschluss dauern als in den letzten zwei Jahren. Für einzelne attraktive Targets werden Investoren aber weiterhin hohe Kaufpreise zahlen.

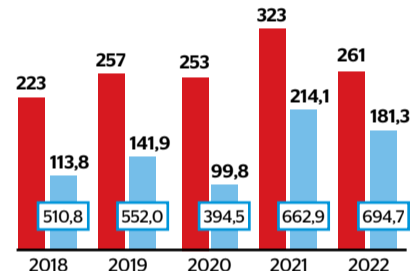
ANZEIGE



Aktivität hat nachgelassen

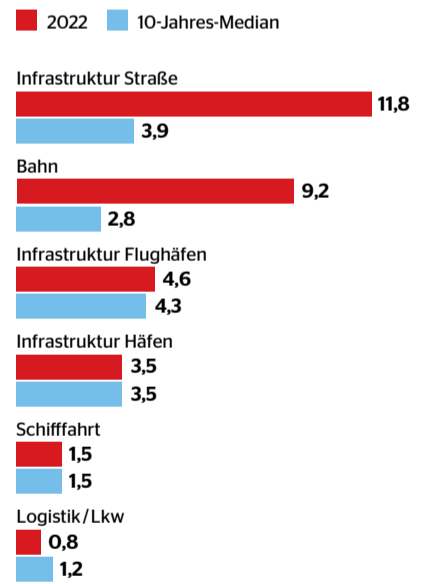
Anzahl und Wert der Deals weltweit

- Anzahl
- Gesamtwert in Mrd. USD
- durchschnittlicher Transaktionswert in Mio. USD



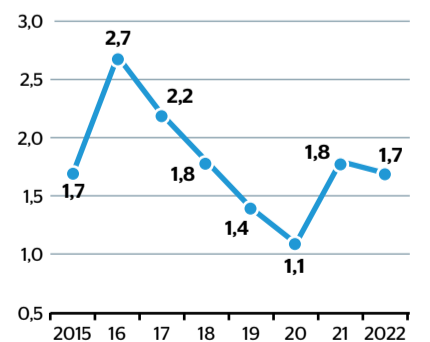
Logistikdienstleister werden günstiger

Transaktionsmultiples* nach Sektoren



Kaufpreise unter Druck

Transaktionsmultiple* im Durchschnitt



* Verhältnis der Unternehmensbewertung (des Kaufpreises) zum jährlichen Umsatz; Quelle (4): PWC / Grafik: DVZ

64

Prozent betrug der Anteil von Finanzinvestoren am Wert aller Deals im vergangenen Jahr.

Quelle: PWC

Welthandel

STABILER JAHRESSTART

Der Güterhandel kann seine positive Tendenz vom Vormonat offenbar fortsetzen. Das dürfte am Ende der Null-Covid-Politik Chinas liegen. Die zunehmenden Aktivitäten machen sich auch vor den Mega-Häfen bemerkbar.

Die Schiffsstaus vor wichtigen Containerhäfen haben sich größtenteils aufgelöst. Das zeigen die neuesten Berechnungen des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW). Die Ausnahme bildet jedoch China. Grund dürfte laut IfW die mit einem raschen Ende der Null-Covid-Politik stark ansteigende Handelsaktivität des Landes sein. China hatte nach fast drei Jahren mit Lockdowns, Massentests und Zwangsquarantäne im Dezember abrupt seine strikten Maßnahmen gelockert.

Das IfW berechnet regelmäßig, wie viel Prozent der globalen Frachtkapazität in Seegebieten vor wichtigen Häfen gebunden ist und weder be- noch entladen werden kann. Seit dem Ende der Null-Covid-Politik ist der Anteil in der wichtigen Seeregion vor Shanghai und der Provinz Zhejiang wieder deutlich gestiegen, und zwar um etwa 1,1 Prozentpunkte auf 3,2 Prozent bis zum 17. Januar. So hoch

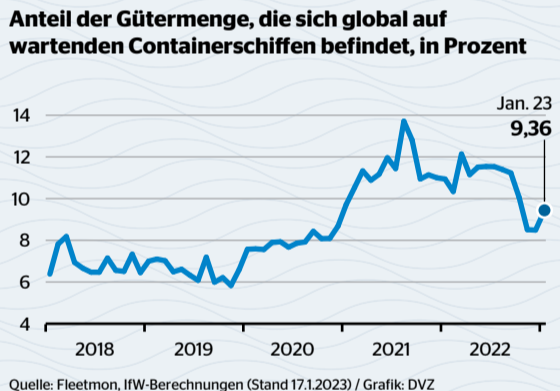
war der Wert zuletzt im Juli 2022, als sich die Lage nach den verhängten Corona-Lockdowns im Frühjahr allmählich wieder entspannte. Seit Mitte August lag der Wert dann bei um die 2 Prozent.

Ein am IfW programmierter Algorithmus übersetzt die Schiffsbewegungen in Handelsdaten. Dieser sogenannte Kiel Trade Indicator schätzt die Im- und Exporte von 75 Ländern und Regionen sowie des Welthandels insgesamt. Demnach ist der globale Güterhandel stabil ins neue Jahr gestartet. Laut Daten-Update kann der Welthandel im Januar voraussichtlich seine positive Tendenz aus dem Vormonat fortsetzen und liegt gegenüber Dezember preis- und saisonbereinigt 1 Prozent im Plus. „Dazu trägt insbesondere bei, dass die Exporte in China nach dem Ende der Null-Covid-Politik wieder zulegen“, sagt IfW-Experte Timo Hoffmann, Projektverantwortlicher für den Frühindikator.

Der EU-Außenhandel sei hingegen verhalten gestartet. So zeigen die Exportwerte im Vergleich zum Vormonat nur eine moderate Zunahme an, für Deutschland sogar einen Rückgang. Hoffmann: „Dies könnte auf eine verhaltene Nachfrage nach deutschen Produkten zurückzuführen sein, aber auch auf anhaltende Probleme der deutschen Industrie, die Produktion zu steigern.“

Für Russland deuten die Daten darauf hin, dass sich der gegen Jahresende verzeichnete kräftige Rückgang bei den Importen fortgesetzt hat, während die Exporte anscheinend etwas anziehen. Die Einfuhren im Schwarzmeerhafen Noworossijsk und im nahe China gelegenen Pazifikhafen Wladiwostok können den Wegfall westlicher Importe nicht kompensieren. Im für den Handel mit der EU entscheidenden Hafen St. Petersburg legt offenbar kaum noch ein Containerschiff an. (cs)

Entspannung gestoppt

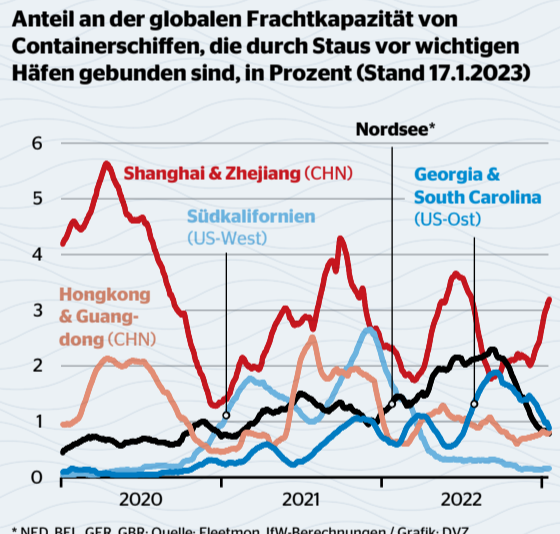


10,7

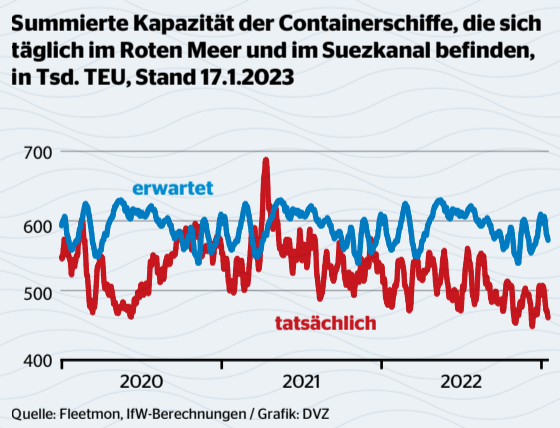
Prozent der weltweit verschifften Güter befinden sich 2022 durchschnittlich jeden Monat auf wartenden Containerschiffen. Im Jahr davor waren es 11,4 Prozent. Zu Vor-Corona-Zeiten 2018 betrug der monatliche Durchschnitt 6,9 Prozent und 2019 etwa 6,5 Prozent.

Quelle: IfW

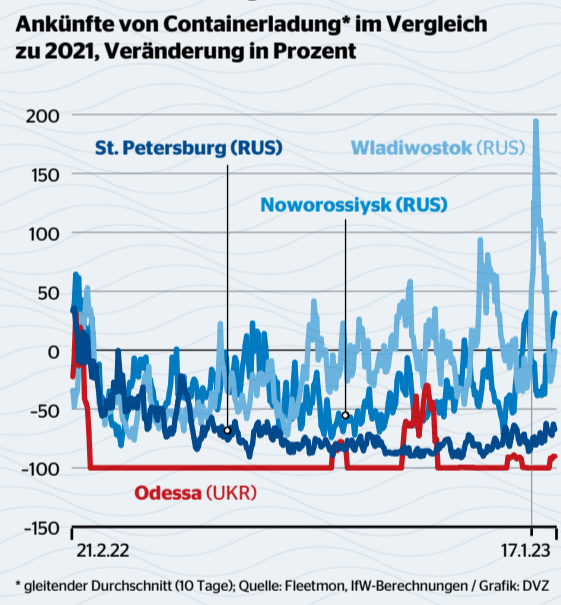
Nur in China stockt es



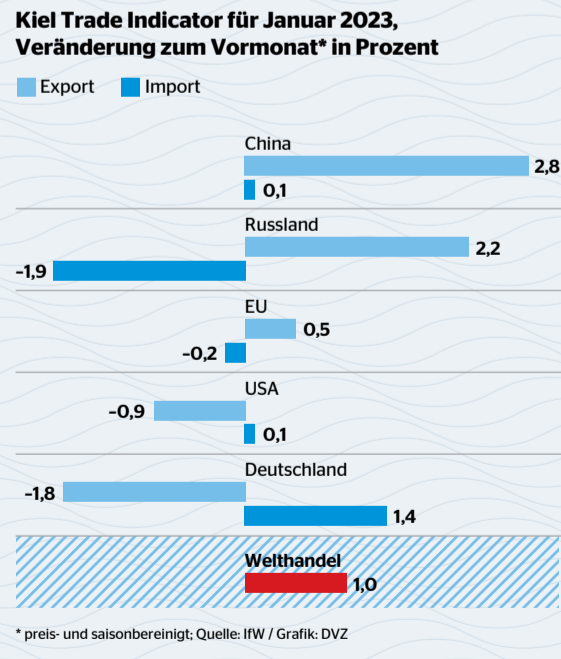
Frachtvolumen im Roten Meer unter Normalniveau



Kaum noch Schiffe in St. Petersburg



Chinas Export legt zu



Digitacho könnte teuer werden

Neue Version und **Galileo-Satellitensystem** vermutlich erst ab Ende 2023 kompatibel

Von Frank Hütten und Susanne Landwehr

Die rechtzeitige Einführung der Version 2 des digitalen Tachographen droht zu scheitern oder ist zumindest mit hohen Kosten für Hersteller und Logistiker verbunden. Dabei geht es um die neueste Funktion des Geräts - die automatische Authentifizierung der Fahrzeugposition. Diese soll mit dem Galileo-Satellitennavigationsystem verbunden werden. Es fehlt jedoch ein technisches Detail, das sogenannte authentifizierte Positionssignal. Dieses soll erst Ende 2023 bereitstehen. Die Neufahrzeuge, die sich bereits in der Produktion befinden, werden jedoch schon ab August 2023 ausgeliefert.



Es geht auch um die Sicherheit auf der Straße für alle.

Ismail Ertug (SPD), Europaabgeordneter und Berichterstatter Mobilitätspaket

Hintergrund sind die Beschlüsse aus dem Mobilitätspaket I, das im Juli 2020 verabschiedet wurde. Darin wurden unter anderem die Anforderungen an die Kabotage und den grenzüberschreitenden Warenverkehr präzisiert. Das wiederum hatte zur Folge, dass die technischen Anforderungen an den sogenannten „smarten Tachographen“ überarbeitet werden mussten. Ziel ist es, dass Fahrtschreiber und das europäische Satellitennavigationsystem Galileo miteinander kommunizieren.

Ertug: „Unnötige Kosten“

„In der Tat ist diese mangelnde technische Umsetzung des intelligenten Fahrtschreibers sehr ärgerlich und bringt den Herstellern unnötige, zusätzliche Kosten“, sagt Ismail Ertug (SPD), Europaabgeordneter und Berichterstatter, der das Mobilitätspaket wesentlich mitberaten hat.

„Der digitale Fahrtschreiber ist ein wichtiges Instrument zur Einhaltung der von uns hart erkämpften Gesetze des Mobilitätspakets, die die FahrerInnen besser unter anderem



vor Sozialdumping schützen sollen“, betont Ertug. Er fordert die Kommission auf, alles zu tun, um dieses technische Problem so schnell wie möglich zu beheben. Es gehe schließlich um die Sicherheit auf der Straße für alle.

Laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) können Satellitensignale Ziel für Sicherheitsangriffe sein. Deshalb müsse das Galileo-Satellitensignal mit der sogenannten Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) zur Positionsermittlung genutzt werden. „Gemäß den gesetzlich definierten Fristen müssen alle ab dem 21. August 2023 neu zugelassenen Fahrzeuge der Kategorien M2, M3, N2 und N3 mit dem Fahrtschreiber der jüngsten Generation G2V2 ausgestattet sein“, schreibt der VDA. Für bereits zugelassene Fahrzeuge mit älteren Fahrtschreibern gelte eine Nachrüstfrist in den Folgejahren, wenn sich die Lkw im grenzüberschreitenden Einsatz befinden.

Probleme bei Typgenehmigungen

Der VDA bemängelt, es habe sich bereits im Juni 2022 abgezeichnet, dass die OSNMA-Dienste erst im ersten oder zweiten Quartal 2023 zur Verfügung stehen könnten. Nun hat sich die Einführung noch weiter verzögert. „Das führt aktuell zu einer Reihe von zeitlichen Problemen bei der Typgenehmigung der neuen Fahrtschreibergeneration.“

Die Europäische Kommission schlägt nun vor, Lkw zunächst zeitlich befristet mit intelligenten Fahrtschreibern ohne Anbindung an Galileo auszurüsten und später auszutauschen. Ein Software-Update zu einem späteren Zeitpunkt soll Satellit und Geräte dann verbinden. Das Bundesverkehrsministerium hält den Kommissionsvorschlag für einen gangbaren und angemessenen Weg.

Das Update kostet laut Hersteller jedoch zwischen 800 und 1.350 Euro. „Diese unnötige Belastung in den aktuell wirtschaftlich schwierigen Zeiten könnte vermieden werden, wenn die Einführungsfrist des intelligenten Tachographen (Version 2) auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden würde und die Verpflichtung zum Einbau eines ‚Übergangstachographen‘ entfiel“, heißt es von einem Hersteller. Der Europäische Automobilherstellerverband ACEA schlägt unter anderem vor, die Einführung des smarten Tachographen auf Dezember 2024 zu verschieben.

VISUALISIERUNG: DPA/ESA/PIERRE CARRIL

ANZEIGE
Fixer
Transporteur
Naher und Mittlerer
www.fixemer.com

Bündnis fordert Rechtsrahmen für Biodiesel

Wirtschaft sieht großes Potenzial für HVO100

KLIMASCHUTZ Ein Bündnis aus Verkehrsverbänden und Unternehmen fordert eine rasche Marköffnung für den Biokraftstoff Hydrotreated Vegetable Oils - kurz: HVO100. Er wird aus nachhaltigen Bio-Rest- und Abfallstoffen gewonnen, zum Beispiel Frittierfett. Für den Einsatz in Lkw fehle jedoch der rechtliche Rahmen, so die Verbände-Allianz. In privatwirtschaftlich betriebenen Fahrzeugflotten, unter anderem im Güterverkehr, dürfe der Kraftstoff nicht getankt werden. Er sei aber eine Alternative für Lkw-Bestandsflotten mit Verbrennungsmotor, um zumindest so lange weitgehend CO₂-frei zu fahren, bis alternative Antriebe flächendeckend einsetzbar sind.

Zur Verfügbarkeit schreibt das Bündnis in seinem zweiseitigen Forderungspapier an die Bundesministerien für Wirtschaft, Verkehr und Umwelt: „Weltweit werden über 7 Millionen Tonnen HVO produziert. Bis 2025 wird die globale HVO-Produktion voraussichtlich 30 Millionen Tonnen überschreiten.“ Die Fahrzeughersteller hätten die von ihnen produzierten Dieselmotoren für HVO100 bereits freigeben - teilweise sogar rückwirkend für Bestandsfahrzeuge, heißt es weiter. Eine technische Anpassung oder Umrüstung der Fahrzeuge oder des Tankstellennetzes sei nicht notwendig. Im Gegensatz zu Deutschland erlaubten die meisten EU-Mitgliedsstaaten und die USA das Inverkehrbringen von HVO100. Die Initiative sorgt sich um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Anbieter im Straßengüterverkehrsmarkt, da bei Ausschreibungen für Aufträge vermehrt strenge Anforderungen an den Klimaschutz gälten. (sl)

EU-Chip-Gesetz auf Zielgerade

LIEFERKETTEN EU-Staaten und Europäisches Parlament können die Verhandlungen über den endgültigen Text einer Verordnung zur Halbleiterfertigung in Europa aufnehmen. Der bei dem Thema federführende EP-Industrieausschuss hat am Dienstag die EP-Position zum geplanten Chip-Gesetz festgelegt. Ziel ist es, den Anteil der EU an der weltweiten Mikrochip-Produktion bis 2030 auf 20 Prozent zu verdoppeln. Dazu sollen Milliarden an öffentlichen und privaten Investitionen in europäische Fertigungsanlagen mobilisiert und den Mitgliedsstaaten erlaubt werden, diese zu subventionieren.

Während die EU-Kommission vorgeschlagen hat, dass geförderte Anlagen „die Ersten ihrer Art“ in Europa sein müssen, strebt das EP laut Matthias Ecke (SPD) eine „möglichst breite und innovationsoffene Förderung“ an, um zum Beispiel besonders energieeffiziente Chips fördern zu können. Durch mehr einheimische Produktion der wichtigen Halbleiter will die EU Versorgungsengpässen vorbeugen. (fh)

Acht Staaten warnen vor Tierexport-Verbot

EU-Mitglieder sperren sich gegen einen Stopp von Transporten in Drittstaaten

Von Frank Hütten

Portugal, Frankreich, Griechenland, Irland, Lettland, Litauen, Rumänien und Spanien sind dagegen, den Transport lebender Tiere aus der EU in Drittstaaten zu verbieten. Tiertransporte seien eine Grundlage für das „normale Funktionieren“ der Agrarmärkte, heißt es in einem Diskussionspapier, das die acht Mitgliedstaaten für ein Treffen der EU-Agrarminister am 30. Januar verfasst haben. Sie warnen die EU-Kommission davor, ein Exportverbot für lebende Tiere vorzuschlagen, wenn sie die Tiertransportverordnung (EG/1/2005) überarbeitet. Der Gesetzesvorschlag wird im dritten Quartal 2023 erwartet.

Die Vorschriften sollten weiterentwickelt werden, um die Transportbedingungen zu verbessern, heißt es in dem Papier. Etwa durch einheitlichere Regeln für die Ausbildung der Fahrer von Tiertransporten, durch bessere Definitionen, wann Tiere für einen Transport geeignet sind und wie viel Platz sie benötigen, durch eine bessere Planung der Transporte und durch spezifischere Vorgaben für unterschiedliche Tierarten.

Das Hauptziel der Gesetzesreform solle aber „eine weitere Erleichterung des Handels in der EU bei hohen Tierschutzstandards und des Exports lebender Tiere sein und nicht, bestimmte Transporte zu verbieten oder einzuschränken“, schreiben die acht Staaten.

Ein Verbot von Exporten in benachbarte Drittstaaten könne dazu führen, dass diese Staaten Tiere aus weiter entfernten Ländern mit geringeren Tierschutzstandards importierten. Immer wenn das möglich sei, solle lieber Fleisch oder genetisches Zuchtmaterial transportiert werden statt lebender Tiere. Diese Möglich-

65

Prozent der EU-Bevölkerung müssen von den Staaten repräsentiert werden, die eine qualifizierte Mehrheit im EU-Ministerrat bilden.

Quelle: EU-Ministerrat

keiten seien aber zum Beispiel durch mangelnde Kühlketten in vielen Entwicklungsländern begrenzt.

Fünf Staaten sind offen für Verbote

Im vergangenen Sommer hatten sich Deutschland, Belgien, Dänemark, Schweden und die Niederlande dafür ausgesprochen, bestimmte Transporte lebender Tiere in weit entfernte Drittstaaten zu verbieten.

Die 8 Staaten, die gegen ein Exportverbot sind, könnten einen solchen Vorschlag im Ministerrat blockieren, da sie über 35 Prozent der EU-Bevölkerung repräsentieren. Für eine „qualifizierte Mehrheit“ ist die Zustimmung von wenigstens 15 Staaten nötig, in denen mindestens 65 Prozent der EU-Bevölkerung leben.

Parteien uneins bei Investition in Häfen

Bundestag debattiert über Hafeninfrastuktur

HAFENSTRATEGIE Die deutschen Häfen müssen international wettbewerbsfähiger werden. Das forderte die Unionsfraktion in einem Antrag an die Bundesregierung. Ein zentraler Hebel dafür sei, die Nationale Hafenstrategie bereits 2023 fertigzustellen.

Doch wie die Häfen in Zukunft gestärkt werden, darüber sind sich die Parteien nicht einig. Dies wurde bei einer Debatte im Bundestag vorige Woche deutlich. Der CDU-Bundestagsabgeordnete Christoph Ploß plädiert für einen Paradigmenwechsel in der Hafenpolitik. „Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Infrastrukturen“, entgegnet Uwe Schmidt (SPD) und verweist auf den Koalitionsvertrag. Er habe klare Bekenntnisse der Union in der vergangenen Legislaturperiode vermisst, Ergebnisse sollen „spätestens zur Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen vorliegen“.

Michael Kruse, Berichterstatter für Häfen der FDP-Bundestagsfraktion, kritisiert den Unionsantrag als „aufgewärmten Schaufensterantrag“. Dieter Janecek, Koordinator der Bundesregierung für maritime Wirtschaft und Tourismus, betont die Bedeutung der Häfen für den Ausbau alternativer Kraftstoffe: „Ziel muss es sein, internationale Standards zu setzen.“

Im Hamburger Hafen ist das bundespolitische Interesse nicht zu spüren. „Wir benötigen klare Perspektiven. Das beginnt bei der dringend notwendigen Erhaltung unserer Wasserstraßen und endet nicht zuletzt bei der Modernisierung unserer Hinterland-Infrastruktur“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing. Entscheidend sei, so Norman Zurke, Hauptgeschäftsführer des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg, „dass der Bund mehr Verantwortung bei der Finanzierung, dem Ausbau der Infrastruktur in den Häfen und der Hinterlandanbindung sowie im Bereich der Baggertgutunterbringung übernimmt“. ZDS-Hauptgeschäftsführer Daniel Hosseus fordert „mehr Wumms in der deutschen Hafenpolitik“. Die Nationale Hafenstrategie sei das richtige Instrument. Es fehle das Tempo zur Umsetzung. (fho)

Konkrete Projekte Mangelware

EP-Abgeordnete bisher wenig überzeugt von **EU-Konnektivitätsstrategie Global Gateway**

Von Frank Hütten

Bisher gab es viele vollmundige Ankündigungen, aber kaum konkrete Vorhaben: Die Bewertung der vor rund einem Jahr von der EU-Kommission präsentierten globalen Konnektivitäts- und Investitionsstrategie Global Gateway durch die Europaabgeordneten fiel bei einer Aussprache im Hohen Haus in Straßburg ernüchternd aus. Keine gesetzliche Verankerung, unklare Finanzierung, mangelnde Transparenz und fehlende politische Vorgaben für die auszuwählenden Projekte - so lauten einige Kritikpunkte der Abgeordneten.

Mit Global Gateway will die EU bis 2027 möglichst 300 Milliarden Euro für Investitionen in die Infrastruktur für Verkehr, Energie, Kommunikation, Gesundheitsversorgung, Bildung und Forschung in aller Welt mobilisieren. Wobei der Großteil des Geldes von privaten Geldgebern und Finanzinstitutionen kommen soll, angereizt durch Garantien aus dem EU-Haushalt. Die unterstützten Projekte sollen durchaus auch der EU nutzen. Allerdings wollen die Europäer ein fairerer Partner sein als andere Geldgeber und Global Gateway zu einer Alternative etwa zur chinesischen Belt and Road Initiative (BRI) machen.

Das sei „eine riesige Chance, die EU-Beziehungen zum globalen Süden auf eine neue Grundlage zu stellen“, sagte Udo Bullmann (SPD). Allerdings müsse die „politische Ausrichtung“ dafür stimmen. Barry Andrews (Liberalen) kritisierte, nach einem Jahr wisse man immer noch nicht, worum es bei Global Gateway gehen solle. Es gebe weder Zielvorgaben noch Indikatoren. Tomas Tobé von der christdemokratischen EVP sagte, die versprochene Finanzierung müsse nun auch wirklich auf die Beine gestellt werden, es dürfe nicht nur beim Marketing bleiben. „Wir müssen die Strategie jetzt umsetzen. Taten sagen mehr als Worte“, so Tobé.

Kritik an „bürokratischer Faulheit“

Reinhard Bütikofer (Grüne) monierte, bei den „Development Days“ der EU im vergangenen Jahr seien zahlreiche alte Projekte mit dem Etikett „Global Gateway“ präsentiert worden. Das sei auf „bürokratische Faulheit“ zurückzuführen. „Die Welt wartet darauf, dass wir



EU-Verkehrskommissarin Adina Valean hört der Rede von Reinhard Bütikofer (Grüne) zu.

handeln.“ Bütikofer forderte einen stärkeren Dialog mit der Zivilgesellschaft und einen Rat zur Beratung von interessierten Unternehmen. Er schlug ferner vor, einen Hohen Beauftragten der EU für Global Gateway einzusetzen.

Die EU-Kommission wurde in der Debatte in Straßburg von Verkehrskommissarin Adina Valean

vertreten. Sie sagte, 2023 müssten Fortschritte vor Ort erzielt werden. Der Rat für Unternehmensberatung werde kommen, und „ziemlich bald“ werde die Kommission Projektvorschläge machen.

Afrika-Initiative bislang die größte Die bisher wichtigste Initiative im Rahmen von Global Gateway

ist laut einer Analyse des wissenschaftlichen Dienstes des EP ein beim EU-Afrika-Gipfel im Februar vereinbartes Investitionspaket, das über sieben Jahre ein Volumen von 150 Milliarden Euro erreichen soll. Im Verkehr soll vorrangig der Ausbau von elf Korridoren mit Binnenwasserstraßen, Straßen- und Schienenverbindungen in Afrika gefördert werden. Das soll das Entstehen von Lieferketten, Arbeitsplätzen und Dienstleistungen begünstigen, von denen die Wirtschaft sowohl in Afrika als auch in Europa profitiert. Multimodale Transportnetze in der EU und in Afrika sollen bis 2030 verknüpft werden.

Im November präsentierte die EU-Kommission dann vier Straßenprojekte in Kenia - darunter



Die Welt wartet darauf, dass wir handeln.

Reinhard Bütikofer, Europaabgeordneter der Grünen

ein abgeschlossenes -, die zur Verbesserung der afrikanischen Verkehrskorridore beitragen sollen. Diese Projekte seien allerdings bereits vor Global Gateway auf den Weg gebracht worden, heißt es in der EP-Analyse. Gleiches gelte für den im September abgeschlossenen Ausbau des Hafens Maio auf den Kapverdischen Inseln und für die Einweihung einer 400 Meter langen Straßenbrücke über den Cross River zwischen Mfum (Nigeria) und Ekok (Kamerun). Die Brücke ermöglicht laut Kommission bessere Verbindungen zwischen Zentral- und Westafrika.

Etliche Europaabgeordnete betonten in der Aussprache, dass es bei Global Gateway maßgeblich darauf ankomme, den Partnerländern Entwicklungschancen zu eröffnen und zu verhindern, dass sie zu stark von China oder Russland abhängig werden. Die Debatte zeigte, dass die Parlamentarier Global Gateway hauptsächlich als entwicklungspolitisches Thema sehen. Aus dem EU-Budget für Entwicklungspolitik komme auch das Geld, hieß es.

ANZEIGE

ED Energie Informationsdienst

Energiequelle für Ihre Effizienz

Fachwissen aus dem Energiesektor für die Logistikbranche – jetzt neu im individualisierbaren Abo.

Jetzt 4 Wochen kostenlos testen!

Basis-Abo

+

Kraftstoffe & Wärme

+

Strom & Gas

+

Kraftstoffe & Wärme

Entdecken Sie neben einem allgemeinen Energiemarkt-Überblick zu Themen wie Wasserstoff & Digitalisierung weitere relevante Brancheninformationen wie Daten und Fakten zu Tankstellen- und Heizölpreisen sowie ein tägliches Energiepreis-Briefing am Morgen (Kommentierung und Einschätzung der relevanten Handelsplätze) und zusätzlich exklusive Analysen und Hintergründe.

Jetzt informieren:



eid-aktuell.de/kw-abo

DB Cargo verliert Marktanteile

Laut **Bundesnetzagentur** hat sich die Pünktlichkeit der Güterzüge weiter verschlechtert

Von Michael Cordes

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland war 2021 ein ausgesprochen gutes Jahr – zumindest, was die Auftragslage betrifft. Das geht aus zwei Untersuchungen der Bundesnetzagentur (BNA) hervor, die vergangene Woche veröffentlicht wurden.

Die erste Studie befasst sich mit der Entwicklung im Jahr 2021. Dazu hat die BNA mehr als 2.000 Marktakteure angeschrieben, darunter die 163 in Deutschland tätigen privaten Güterbahnen (NE-Bahnen), die laut Studienautor Axel Müller nahezu alle geantwortet haben.

Laut der Studie nahm die Verkehrsleistung 2021 um 14 Prozent von 123 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) auf 139 Milliarden tkm zu. Damit wurde laut BNA ein neues Allzeithoch im Schienengüterverkehr erreicht. Diese Zahl ist insofern interessant, weil das Statistische Bundesamt (Destatis) für 2021 eine Verkehrsleistung von nur 131 Milliarden tkm ermittelt hat. Müller begründet die Differenz mit unterschiedlichen Abfragemethodiken.

Überraschend hoher Modal Split

Als Folge kommt die BNA auch auf einen anderen Modal Split: Der Anteil der Bahn beträgt 20,2 Prozent, während er bei Destatis mit 19,13 Prozent mehr als einen Prozentpunkt darunter liegt.

Mit der zunehmenden Verkehrsleistung ist auch der Umsatz im Schienengüterverkehrsmarkt gestiegen, und zwar von 5,5 Milliarden Euro (2020) auf 5,8 Milliarden Euro (2021). Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die NE-Bahnen. Sie konnten ihren Anteil 2022 (bezogen auf die Verkehrsleistung) merklich ausbauen auf 58 Prozent. Wobei die ausländischen Staatsbahnen mit 19 Prozent Anteil am Gesamtmarkt eine wichtige Rolle im deutschen Schienengüterverkehr spielen. Der Anteil der bundeseigenen Eisenbahnen (allen voran DB Cargo) liegt im nationalen Markt hingegen nur noch bei 42 Prozent nach 52 Prozent 2017.

In der zweiten Marktuntersuchung der BNA (Eisenbahnen 2022, 4. Sonderausgabe) wurde die Entwicklung im ersten Halbjahr 2022 analysiert. Hier unterliegen die Angaben zur Verkehrsleistung einem Vorbehalt, weil ein deutlich geringerer Teil der Marktakteure befragt wurde und es sich somit um eine Hochrechnung handelt.

Demnach hat die Güterverkehrsleistung im ersten Halbjahr 2022 um 4 Prozent im Vergleich zum ersten

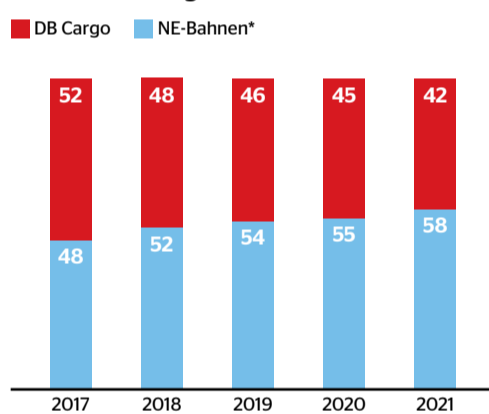


Die Privatbahnen setzen zum Überholen an und machen DB Cargo immer mehr Konkurrenz.

FOTO: KURT ALBRECHT

DB verliert massiv

Anteile der Bahngesellschaften in Prozent



* Nichtbundeseigene Eisenbahnen; Quelle: Bundesnetzagentur / Grafik: DVZ

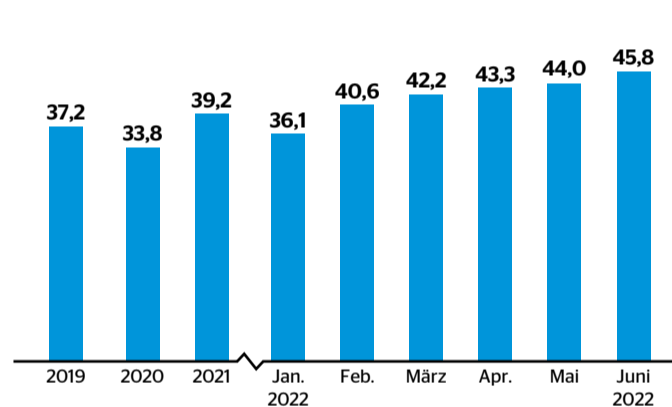
Halbjahr 2021 zugenommen. Im Vergleich zum Vor-Corona-Halbjahr 2019 steht sogar ein Plus von 9 Prozent zu Buche. Bemerkenswert sind die Zahlen für das erste Halbjahr 2022 auch deshalb, weil Mitte Februar der Krieg Russlands gegen die Ukraine begann und dieser offenbar bis Juni 2022 auf die Nachfrage keine Auswirkungen hatte.

Mit der Pünktlichkeit geht es bergab

Doch die hohe Nachfrage seit 2021 hat auch ihre Schattenseiten. Immer mehr Verkehr auf den Schienen hat zur Folge, dass es zu Staus und damit zu Verspätungen kommt. Der BNA-Bericht hat dazu die Pünktlichkeitsdaten von DB Netz ausgewertet. Im

Fast die Hälfte ist unpünktlich

Anteil verspäteter Züge im Schienengüterverkehr auf Monatsbasis in Prozent



Schienengüterverkehr hat sich der Anteil der verspäteten Züge deutlich erhöht. 2019 lag er noch bei 37,2 Prozent. 2020, im Corona-Jahr, verbesserte sich die Pünktlichkeit aufgrund einer deutlich geringeren Nachfrage sogar auf 33,8 Prozent.

Nicht unerwartet, dass sich mit steigendem Verkehr 2021 die Pünktlichkeit verschlechterte und 39,1 Prozent betrug. Im aufkommensschwachen Januar 2022 wurde der Fahrplan zwar besser eingehalten. Doch ab Februar übersprang der Anteil der verspäteten Züge jeden Monat die 40-Prozent-Marke und lag im Juni dann bei 45,8 Prozent (siehe Grafik oben). Im Güterverkehr gilt ein Zug als verspätet,

wenn er mindestens 15 Minuten nach Plan verkehrt.

Unter welchem hohem Druck die Güterbahnen stehen, verdeutlichen die Zahlen zu den Finanzdaten 2021 im ersten Bericht der BNA. Trotz der guten Nachfrage fiel das Jahresergebnis der Güterbahnen negativ aus (minus 0,2 Milliarden Euro). Immerhin erzielten die NE-Bahnen ein Plus von 0,1 Milliarden Euro. Bei DB Cargo hingegen stand ein Minus von 0,3 Milliarden Euro zu Buche. Verbessert hat sich bei den NE-Bahnen auch die Umsatzrentabilität, und zwar von durchschnittlich 1,5 Prozent (2020) auf 3,3 Prozent in 2021. Die Umsatzrentabilität aller Güterbahnen betrug 2021 minus 5,1 Prozent.

EU überprüft Hilfen für Fret SNCF

Kommission zweifelt an Zulässigkeit des staatlichen Verlustausgleichs

EU-BEIHILFENRECHT Frankreich verstößt nach Ansicht der EU-Kommission möglicherweise gegen europäisches Beihilfenrecht, indem es über Jahre hinweg Verluste des Schienengüterverkehrsunternehmens Fret SNCF mit staatlichen Mitteln ausgeglichen hat. Um zu prüfen, ob sich dieser Verdacht bestätigen lässt, hat die Kommission jetzt eine vertiefte Beihilfenuntersuchung eingeleitet. Auf den Prüfstand sollen Leistungen im Umfang von etwa 5,5 Milliarden Euro, die von 2007 bis Ende 2019 gewährt wurden.

Es geht um Liquiditätsvorschüsse des staatlich kontrollierten Mutterkonzerns SNCF, um einen Schuldenerlass vor der Umwandlung des Unternehmens in eine Handelsgesellschaft zum 1. Januar 2020 und um eine Kapitalspritze von 170 Millionen Euro für die neue Gesellschaft.

Sollte die Kommission nach ihrer vertieften Prüfung zu dem Schluss kommen, dass die Beihilfen rechtswidrig sind, könnte sie die französische Regierung verpflichten, die Subventionen zurückzufordern. Diese erklärte, sie werde bei der

Untersuchung kooperieren. Bei der Reform von Fret SNCF sei es um den Umbau eines „Schlüssel-Akteurs“ bei der Bewältigung des Klimawandels und der Entwicklung emissionsarmer Transportmöglichkeiten gegangen.

Vor gut einem Jahr hatte die EU-Kommission eine vertiefte Beihilfenuntersuchung der staatlichen Verlustübernahme von DB Cargo eingeleitet. Auch an deren Zulässigkeit zweifelt sie. Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen, und es steht kein Termin dafür fest. (fh)

ANZEIGE



OBC • Air-Charter • Flex

SAMEDAYLOGISTICS
The Experts in Emergency Logistics

+49 (0)6107 5051-25
helpnow@samedaylogistics.de

Miebach befragt zu Outsourcing

MARKTANALYSE Miebach Consulting, Frankfurt am Main, hat in dieser Woche mit der Onlinebefragung von Logistikexperten aus Industrie, Handel sowie der Dienstleisterbranche begonnen. Bis zum 28. Februar 2023 ist eine Teilnahme an der Outsourcingstudie möglich. „Schwerpunkt in diesem Jahr sind die Erfolgsfaktoren der Realisierungsphase eines Outsourcings“, sagt Klaus-Peter Jung, Partner bei Miebach Consulting.

Eine Teilnahme an der Befragung nimmt etwa 15 Minuten in Anspruch. Die verschiedenen Fragebögen sind jeweils auf Verlager und Logistikdienstleister ausgerichtet. Die Ergebnisse werden vollständig anonymisiert ausgewertet und auf Wunsch jedem Befragten zugeschickt. (rok)

www.dvz.de/Fragen-Verlader
www.dvz.de/Fragen-LDL

BLG und Dekra kooperieren

AUTOMOBILLOGISTIK BLG Logistics und Dekra wollen künftig gemeinsam strategische Themenfelder wie Lifecycle Management und Remarketing, Digitalisierung, Prozessoptimierung, Qualitätsverbesserungen, Klimaneutralität und Mitarbeiterqualifizierung bearbeiten. Dafür haben beide Unternehmen eine strategische Partnerschaft vereinbart. In dem Zuge wolle man „Stärken in den Bereichen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Qualifizierung zusammenführen“, heißt es in einer gemeinsamen Mitteilung.

Die Partnerschaft solle operative Vorteile und vertriebliche Synergien schaffen. Kunden im Geschäftsbereich Automobile sollen ganzheitliche Lösungen sowie Dienstleistungen von BLG und Dekra mit Alleinstellungsmerkmalen aus einer Hand angeboten werden. (rok)

ANZEIGE

Logistische Software
soloplan.de

soloplan

TIMING VERPEILT?

RELAXED DISPONIEREN!
DAS DIGITALE TMS CarLo®
PLANT ALLE TRANSPORTAUFTRÄGE IN EINEM INTELLIGENTEM SYSTEM.

PRODUKTVIDEO

www.soloplan.de/carlo



„Verkehrspolitik ist keine Geschmackssache“

Von Susanne Landwehr

DVZ: Die Koalition stimmt sich derzeit über Ihren Gesetzentwurf für beschleunigtes Planen ab. Die Grünen bremsen, weil sie den beschleunigten Ausbau von Straßen nicht wollen. Ein Teil der Öffentlichkeit denkt ebenso. Wie fühlt es sich an, dafür von vielen Seiten angegangen zu werden?

Volker Wissing: Meine Aufgabe ist es, diese Gesellschaft mobil zu halten, die Infrastruktur vorausschauend auf der Grundlage wissenschaftlicher Verkehrsgutachten auszubauen und dafür zu sorgen, dass die Güterverkehre in Deutschland funktionieren. Daran hängen unser Wohlstand und viele Arbeitsplätze. Dafür setze ich mich ein.

Nervt Sie diese Debatte?

Wer Politik macht, sollte Freude am Diskurs und am argumentativen Austausch haben. Unsere Demokratie lebt von unterschiedlichen Positionen, und man muss einen Ausgleich finden. In unserer Gesellschaft ist die Bereitschaft, sich mit Argumenten auseinanderzusetzen, zuweilen nur eingeschränkt vorhanden. Das ist schade.

Woran machen Sie das fest?

Zum Beispiel, wenn erwartet wird, dass man auf eine vernünftige Abwägung verzichtet und einseitig Politik macht. Das ist nicht gut. Manche

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für Bundesverkehrsminister **Volker Wissing** die Grundlage für die Logistik, aber auch für einen funktionierenden Sozialstaat. Verkehrspolitik will er an den Bedürfnissen der Gesellschaft ausrichten.

erwarten allen Ernstes von mir, dass ich als Verkehrsminister dafür Sorge, dass unser Land und die Menschen, die hier arbeiten und leben, einem Stresstest durch Knappheiten und eingeschränkte Mobilität ausgesetzt werden.

Deutschland steht mit seiner Infrastruktur nicht mehr da, wo es stehen sollte. Gleichzeitig wird diskutiert, ob es eine beschleunigte Planung für Autobahnen geben darf oder sie sich auf die Schiene beschränken muss. Das passt doch nicht zusammen.

Das sehe ich auch so. Deshalb mache ich mich dafür stark, dass der Verkehrsträger Straße, der einer der wichtigsten Verkehrsträger überhaupt ist, nicht vernachlässigt wird. Wir brauchen die Straße heute, und wir brauchen sie in Zukunft. Zumal wir in wenigen Jahren klimaneutral auf ihr unterwegs sein werden. Gleichzeitig kämpfe ich engagiert für eine bessere Schieneninfrastruktur.

Haben Sie das Gefühl, dass Sie gehört werden?

Selbstverständlich. Sonst wären wir mit den Gesprächen nicht vorangekommen. Die Argumente für die Straße liegen auf der Hand. Wir transportieren 3,7 Milliarden Tonnen Güter auf der Straße und 370 Millionen Tonnen auf der Schiene. Der Güterverkehr auf der Straße wird den Prognosen zufolge zunehmen. Deutschland ist auf pünktliche Warenlieferungen angewiesen. Unser Wirtschaftsstandort

und seine Wettbewerbsfähigkeit hängen davon ab, dass unsere Infrastruktur gut ausgebaut ist und die Logistik präzise funktioniert. Das müssen wir bedarfsorientiert weiterentwickeln. Sonst erleben wir das auf der Straße, was heute auf der Schiene passiert. Die Schiene wurde jahrelang vernachlässigt, das kann man kurzfristig nicht aufholen. Daraus muss man doch lernen. Bei Gütertransporten wird das Problem auf der Straße zehnmal so groß sein wie das, was wir heute auf der Schiene sehen. Das kann ich nicht verantworten. Ich sehe, dass manche die Straße, Autos und Lkw nicht mögen. Aber ich kann Verkehrspolitik nicht zur Geschmackssache machen, sondern muss sie an den Bedürfnissen der Gesellschaft ausrichten.

Sind Sie überzeugt, dass Sie sich bei der Frage des Autobahnbaus schlussendlich gegenüber Ihren Koalitionspartnern durchsetzen werden?

Politik lebt immer auch vom Ausgleich und vom Kompromiss. Wenn wir nichts mehr in die Straße investieren, wäre das eine Entscheidung auf dem Rücken der Gesellschaft. Ich kann nicht mittragen, dass Menschen leiden müssen, wie aktuell in Lüdenscheid. Zehntausende Fahrzeuge bahnen sich ihren Weg durch die Stadt. Menschen dort können ohne enormen Zeitaufwand das Haus nicht verlassen, Waren werden nicht zugestellt, Unternehmen nicht mehr beliefert. Einzelhandelsgeschäfte müssen Insolvenz anmelden, weil

Wie viele Prozentpunkte sind mit der Modernisierung der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim zu schaffen?

Die Trasse ist ein Nadelöhr und in ihrer technischen Leistungsfähigkeit so sehr eingeschränkt, dass wir sagen können: Eine Vielzahl der Probleme der Bahn sind auf die Riedbahn zurückzuführen. Störungen wirken bis nach Hamburg oder München. So geht das nicht weiter. Ich kann den Menschen nur Besserung versprechen, wenn wir das konsequent angehen. Die Hochleistungskorridore sind ein alternativloses Konzept. Die Sanierung wird erheblich zum 25-Prozent-Ziel beitragen.

Die Vorbereitungen für die Sanierungen sind in vollem Gange. Wann übernimmt dann die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft?

Alles, was wir jetzt machen, ist schon auf die neue Gesellschaft ausgerichtet. Sie ist in Planung und soll zum 1. Januar 2024 starten. Wir arbeiten im Moment an den gesetzlichen Anpassungen. Es gibt einen engen Zeitplan, der strikt eingehalten wird.

Was müssen Sie gesetzlich anpassen?

Das wird gerade umfassend untersucht. Es geht zum Beispiel um Finanzfragen und um die passende Rechtsform. Die Gesellschaft wird eine Tochter der Deutschen Bahn. Die Rechtsform wollen wir so ausgestalten, dass der Zugriff des Ministeriums gewährleistet ist. Denn wir benötigen Steuerungsmöglichkeiten. Das ist sicherlich eine Herausforderung, da wir einerseits eine selbstständige Gesellschaft haben und uns andererseits nicht heraushalten können. Infrastruktur gehört zur Daseinsvorsorge.

Vertrauen Sie der DB in diesem Prozess?

Ich habe von Anfang an einen engen Kontakt zur Bahn gesucht. Bei der Schiene hat man mir zunächst gesagt, dass alles okay sei. Doch dann kamen die Probleme relativ schnell zum Vorschein. Der damalige Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla ist gegangen, und es stellte sich die Frage nach dem Nachfolger. Mir haben viele Leute eilig Vorschläge gemacht und erklärt, wie die Nachfolge geregelt werden müsse. Ich habe entschieden, dass ich mir die Probleme bei der Bahn erst einmal vertiefter anschauen möchte. Es war schnell klar, dass es kein Management-, sondern ein Infrastrukturproblem ist, das nur Fachleute lösen können. Und so fiel die Wahl auf Berthold Huber. Er ist ein sehr erfahrener Bahnvorstand mit viel Expertise in der Bahninfrastruktur. Und er ist Teil einer Mannschaft, die der Bahn einen Schub verleihen möchte. Ich lege großen Wert darauf, dass das Team gut zusammenarbeitet. Das setzt zusätzliche Kräfte frei, anstatt sie zu binden.

Zur Deutschen Bahn gehört ein erfolgreicher Logistiker - DB Schenker. Wie ist der Stand im Verkaufsprozess?

Die Bahn hat derzeit klare Aufgaben im Bereich der Infrastruktur zu lösen. Schenker muss im internationalen Wettbewerb bestehen. Deshalb halten wir es für das Unternehmen Schenker für richtig, es zu verkaufen. Auch der Zeitpunkt ist gut gewählt...

...allerdings hat sich das Marktumfeld eingetrübt. Gibt es aus Ihrer Sicht einen Mindestpreis, der erzielt werden müsste?

Über den Preis kann ich natürlich nicht sprechen.

Gibt es für Sie denn bestimmte Bedingungen bei der Auswahl des Käufers?

Wir handeln natürlich im Interesse der Beschäftigten und denken die Zukunft des Unternehmens mit. Es ist im Interesse der Mitarbeiter, dass das Unternehmen möglichst viele Freiheiten hat, um sich zu entwickeln.

Und die Erlöse fließen in den DB-Konzern?

Ja, selbstverständlich. Wir haben genug Investitionsbedarf. Das bringt auch für die Bürgerinnen und Bürger einen Mehrwert. Das Unternehmen wirft Gewinn ab. Die Erwartung ist aber, dass sich die Bahn auf ihr Kerngeschäft konzentriert. Logistikunternehmen werden am Markt hoch bewertet. Es gibt nach unserer Einschätzung auch entsprechende Nachfrage. Das wird jetzt alles evaluiert. Wir stehen mit dem Verkauf nicht unter Druck. Die endgültige Entscheidung über einen Verkauf von Schenker wird dann durch Beschluss des Aufsichtsrates getroffen.

Anders beim Klimaschutz: Der Verkehrssektor hat 2021 und nun auch 2022 die Klimaziele gerissen. Was werden Sie tun?

Wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass wir alle hinter den CO₂-Emissionen stehen:

Unternehmen, die Güter transportieren, und Bürgerinnen und Bürger, die mobil sind und Dinge online bestellen. Wenn wir uns Gedanken machen, wie CO₂-Einsparung mit den Mobilitäts- und Güterverkehrsinteressen in Einklang gebracht werden kann, denken wir die Interessen der Bevölkerung und der Wirtschaft mit. Wir kümmern uns zum Beispiel um klimaneutrale Antriebe und um den Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für Wasserstoff und Strom. Da werden wir in den nächsten Jahren deutlich vorankommen. Wir begrüßen, dass die Fahrzeugindustrie ihre Angebote für klimafreundliche Fahrzeuge ausweitet, und wollen Anreize zum Umstieg setzen, indem wir beispielsweise eine CO₂-Maut für Lkw einführen. Sicher ist, dass wir den Straßegüter- oder Autoverkehr nicht verbieten wollen. Wir müssen vielmehr attraktive Angebote fördern und den Transformationsprozess unterstützen. Ich möchte, dass der Klimaschutz im Verkehr als Fortschritt empfunden wird und nicht als Einschränkung. Die derzeitige Debatte lenkt vom eigentlichen Problem ab.

Wie stellen Sie sicher, dass auch kleinere Transportunternehmen trotz hoher Kostenbelastung die CO₂-Maut stemmen können?

Wenn wir eine CO₂-Maut einführen, müssen wir mit bedenken, dass Unternehmen auf einen klimaneutralen Antrieb umsteigen können. Sonst ist das eine reine Mehrbelastung. Beides muss aufeinander abgestimmt sein. Eine CO₂-bezogene Maut bedeutet, dass mehr Maut gezahlt wird, wenn mehr CO₂ emittiert wird. Dieser Transformations- und Anpassungsprozess ist für niemanden kostenneutral. Das muss jedem klar sein. Deswegen bereiten wir ihn mit der gebotenen Sorgfalt vor. Auch hier müssen wir eine Gesamtbetrachtung vornehmen. Ich möchte keine Knappheiten provozieren, sondern Infrastrukturausbau, Mobilität und Logistik sichern.

Ein anderes Thema: Wie stehen Sie zur Kabotage? Sehen Sie sie eher streng, um das einheimische Gewerbe zu schützen, oder mit mehr Offenheit, dem Gesamtsystem mehr Flexibilität zu geben?

Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen, und wir brauchen eine europäische Vorgehensweise. Sie können das nicht national allein betrachten. In der Pandemie und auch jetzt während des Krieges gab es immer wieder Versuche, die Regeln des Mobilitätspakets I auszuhebeln. Das wollen wir nicht. Es kann nicht richtig sein, dass Anreize gesetzt werden, soziale Standards abzubauen, und das auch noch in einem Bereich, in dem wir einen erheblichen Fachkräftemangel haben. Unser Ziel sind gleiche Wettbewerbsbedingungen bei einem attraktiven Arbeitsumfeld.

Vertreter der Binnenschifffahrt waren nach den Haushaltsverhandlungen enttäuscht, dass für die Wasserstraße so wenig Geld zur Verfügung gestellt wurde. Was ist da passiert?

Wir haben nach wie vor eine schwierige Haushaltslage. Der Staat musste in der Pandemie mit enormen Wirtschaftshilfen stützen. Als der Krieg begann, stiegen die Energiekosten. Aufgrund dieser Entwicklung muss der Finanzminister zu Recht eine gewisse Sorgfalt walten lassen. Für uns ist es wichtig, dass unsere Planungen nicht leiden. Das ist im Haushalt sichergestellt. Wir haben bei den Haushaltsberatungen ausreichend Mittel, damit es bei der Wasserstraße nicht zu Verzögerungen kommt. Dazu haben wir 250 Millionen Euro aus dem Straßenbau zur Verfügung stellen können. Insofern sind wir da auch jetzt nicht in einer schwierigen Lage. Ich sehe trotzdem einen Investitionsstau. Die Schleusentore am Neckar müssen beispielsweise saniert werden. Uns ist auch klar, dass wir die Wasserstraßen in Schuss halten müssen, vor allem müssen wir das Projekt Abladeoptimierung am Mittelrhein schnell voranbringen und nicht zuletzt in unseren Nord-Ostsee-Kanal investieren.

Womit wir wieder beim Thema Planungsbeschleunigung sind.

Gewisse Infrastrukturprojekte haben für uns eine überragende Bedeutung. Vor allem dann, wenn Unternehmen bei der Wahl ihres Standorts nach der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur fragen. Dann geht es um Arbeitsplatzsicherheit und um die Stabilität unseres Sozialstaates. Wir haben es mit Knappheiten zu tun, die Anpassungsprozesse bedingen. Das betrifft die Energie, Fachkräfte und Engpässe bei der Infrastruktur. Deshalb ist es so wichtig, dass wir uns als Gesellschaft in die Lage versetzen, mit diesen Knappheiten gut umzugehen.

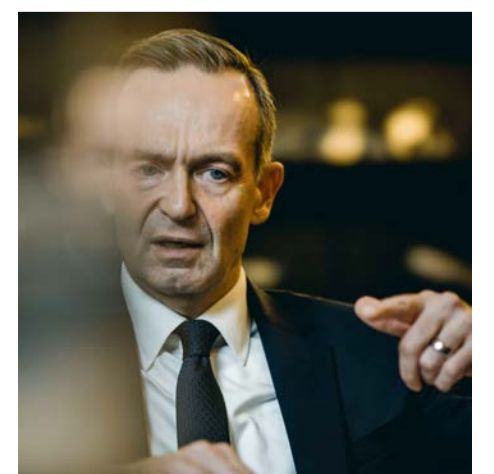
Das Gespräch führten Susanne Landwehr und Sebastian Reimann

Volker Wissing

Seit gut einem Jahr ist Volker Wissing (FDP) Bundesminister für Digitales und Verkehr. Zuvor war er zwischen Mai 2016 und Mai 2021 rheinland-pfälzischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie stellvertretender Ministerpräsident. Im September 2020 wählte ihn seine Partei zum Generalsekretär. 2004 saß er erstmals im Bundestag. Wissing arbeitete nach seinem Studium und der Promotion in Rechtswissenschaften als Richter und Staatsanwalt. Der FDP trat er 1998 bei.



In unserer Gesellschaft ist die Bereitschaft, sich mit Argumenten auseinanderzusetzen, zuweilen nur eingeschränkt vorhanden.



Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat die DVZ in seinem Büro an der Invalidenstraße 44 in Berlin empfangen.

FOTOS: XANDER HEINL/PHOTOTHEK.DE

sie von der Logistik abgehängt sind. Entscheidend ist, dass die notwendigen Dinge für unsere Gesellschaft rechtzeitig in Angriff genommen werden. Dazu gehören Investitionen in die Schiene und die Sanierung von Brücken. Wir haben sehr viele Engpässe, die uns heute schon Probleme machen. Wir müssen, wenn wir unsere Klimaschutzziele erreichen wollen, die Infrastruktur anpassen. Und das geht nicht im Schneckentempo.

Glauben Sie noch an das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split auf 25 Prozent zu heben?

Es gibt zentrale Korridore in unserem Schienennetz, durch die die meisten Verkehre durchmüssen. Leider haben wir hier Engpässe aufgrund zu vieler Baustellen und unzureichender technischer Modernisierung. Im Güterverkehr müssen Züge beispielsweise von den Nordhäfen nach Süddeutschland fahren. Man kann im Süden oder Norden zusätzliche Schienenkapazitäten schaffen, doch das löst nicht das Problem der Korridore, die echte Nadelöhre sind. Deshalb haben wir das Konzept des Hochleistungsnetzes auf den Weg gebracht. Wir ertüchtigen erst die Umleitungen und starten dann die Sanierung und Modernisierung der zentralen Korridore während einer Vollsperrung. Das geht sehr schnell, wenn es gut vorbereitet ist. Wir wollen deutlich mehr Verkehr auf der Schiene haben und streben 25 Prozent an.

MUSTER



Jetzt Aktionspartner werden!

In Kooperation mit:



Schäden schon auf See melden

Zwei Start-ups haben sich zusammengetan, um die **Abwicklung von Unfallfolgen** in der maritimen Branche zu vereinheitlichen und zu beschleunigen

Von Nicole de Jong

Die Schadenabwicklung in der Schifffahrt ist aufwendig. Häufig kann bei Unfällen auf See nicht schnell genug reagiert werden. „Die Kommunikation zwischen Schiffsführung, Reederei und Versicherer ist sehr zeitintensiv“, sagt Thorben Klemt, seit 20 Jahren in der Schifffahrt tätig und schon immer mit dem Thema Schadenmanagement befasst. Das brachte ihn auf die Idee, die Abwicklung von Schäden an Bord von Massengut- oder Stückgutfrachtern zu digitalisieren und damit zu beschleunigen.

„Ich möchte der Besatzung und der Schiffsführung einen Service an die Hand geben, mit dem sie schnell auf Vorkommnisse während der Reise reagieren können“, erläutert der CEO und Gründer von Better Claims Solutions (BCS). Damit hatte er eine ähnliche Vision wie Otto Klemke, CEO und Gründer von Nautiluslog. Das Hamburger Start-up arbeitet mit einem smarten Logbuch als App und begleitet die Schifffahrt bei der Digitalisierung. Gemeinsam haben die beiden Gründer beschlossen, den Schadenmanagement-Service Claimslog für die maritime Branche zu entwickeln.

Ziel ist es, die Besatzung bei der Aufnahme von Schäden an Bord zu unterstützen und die Kommunikation zwischen allen Beteiligten zu verbessern. Nautiluslog hat die Grundvoraussetzung durch einen neuen ISO-Standard geschaffen und ist mit einer Plattform und mobilen Anwendung bereits auf vielen Schiffen im Einsatz. Über die gemeinsam entwickelte digitale Schadenakte können Informationen bereitgestellt und Handlungsempfehlungen gegeben werden. Potenzielle Kunden des Services sind Reedereien.

Für die Abwicklung an Bord ist lediglich ein Smartphone oder Tablet erforderlich. Claimslog stehen automatisch alle Stammdaten zur Verfügung, dazu gehören Schiffsname, Position, Route des Schiffs, Art der Ladung und Uhrzeit. Die Besatzung kann darüber Schäden melden und dokumentieren. Ein Besatzungsmitglied öffnet dafür Claimslog und gibt die Art des Schadens ein - es gibt eine sogenannte Drop-down-Liste, aus der ausgewählt werden kann. Dabei wird der Schaden Meldende mit Hinter-



Bei Schäden wie diesem nach einer Kollision mit einem Anleger soll Claimslog helfen, schneller zwischen Schiffsführung, Reederei und Versicherung zu kommunizieren.

FOTO: DPA

grundinformationen von BCS begleitet. In der App ist alles hinterlegt, was benötigt wird.

Aus allen relevanten Daten wird schließlich automatisch ein Bericht erstellt, der über die Reederei in Echtzeit an die Stakeholder verteilt werden kann. „Vorgänge, die normalerweise Stunden oder Tage dauern, lassen sich damit innerhalb weniger Minuten erledigen“, fügt Thorben Klemt hinzu. Da an Bord der Schiffe mittlerweile fast immer Internet vorhanden ist, ist der Versand der Daten auch auf hoher See zumeist problemlos möglich. Die Anwendung komprimiert die Daten und versendet diese in der Regel jedoch erst, wenn ein kostenneutrales Internet zur Verfügung steht.

Testphase läuft

Der Schadenmanagement-Service wurde bis Ende 2022 marktreif entwickelt und soll in diesem Jahr verfügbar sein, verspricht Klemt. Derzeit läuft eine Testphase mit einem norwegischen Versicherer, der eine Niederlassung in Hamburg hat. Man sei außerdem im Gespräch mit

Reedereien, die Claimslog an Bord ihrer Schiffe testen wollen.

Im vergangenen Jahr hat das Start-up für seine Lösung den Innovations- und Mutmacherpreis der Lübecker Wirtschaft bekommen. Und damit nicht genug. BCS und Nautiluslog arbeiten derzeit gemeinsam in Forschungsprojekten an künftigen Innovationen. „Wir wollen Sensorik einsetzen, um schneller reagieren zu können und um Schäden zu vermeiden“, beschreibt Klemke die nächsten Pläne.

Mit Hilfe der Nautiluslog-Anwendung bietet Claimslog bereits Dienstleistungen wie Pre-entry Survey an: Dabei werden Schiffe inspiziert, die neu bei einer Versicherung aufgenommen werden. Was früher ein Gutachter machte, kann inzwischen ein Besatzungsmitglied erledigen, die Anwendung leitet genau an und führt durch das Schiff. Der ernannte Inspizient macht Fotos im Maschinenraum, damit die Versicherung einen Eindruck bekommt, wie es dort aussieht. Über die Scanfunktion in der App lassen sich außerdem erforderliche Dokumente digitalisieren

und übermitteln. Für Reeder und Versicherung werden damit Kosten signifikant reduziert.

Claimslog möchte die Schadenprozesse nicht nur digital abbilden, sondern auch vereinheitlichen, um Schäden nicht nur zu dokumentieren, sondern im besten Fall sogar zu vermeiden. „Zukünftig können weitere Stakeholder und deren Expertise eingebunden werden, um kostenintensive Risiken zu minimieren und die Sicherheit für die Besatzung und Ladung im operativen Schiffsbetrieb zu verbessern“, erläutert Klemt. (jpn)

Toolbox Management & Recht

In der Artikelserie erläutert die DVZ, mit welchen Aspekten sich Logistikunternehmen im rechtlichen Umfeld strukturiert beschäftigen sollten und welche Ressourcen es dafür braucht.

Jeden Monat wird ein neues Thema behandelt.
www.dvz.de/toolbox

ANZEIGE



Belgier gründen Dachverband

LOGISTIK Drei Branchenverbände von Straßengüterverkehrs- und Logistikunternehmen in Belgien wollen ihren Einfluss künftig stärker bündeln und gründen dazu den Dachverband Transport & Logistics Belgium. Teilnehmer sind Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV), die Union Professionnelle du Transport et de la Logistique (UPTR) und die Fédération belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques (Febetra). Es handelt sich nicht um eine Fusion, betonen die Verbände, die bisher schon ab und zu gemeinsam aufgetreten sind. Alle drei Organisationen blieben eigenständig. Vorsitz und das Sekretariat des neuen Dachverbandes würden abwechselnd von einem der drei Teilnehmer übernommen. (fh)

ANZEIGE



Lkw-Ladesäulen bei Aral

ELEKTROFAHRZEUGE Der Mineralölkonzern Aral unterstützt durch einen Korridor von Ladestationen den Einsatz von Elektro-Lkw im Fernverkehr. An acht Autohöfen entlang einer Route vom Südwesten bis ins Ruhrgebiet können Fahrer während ihrer Lenkpausen Strom für eine zusätzliche Reichweite von 200 Kilometern beziehen. Die Stationen seien durch leistungsstarke Ladesäulen sowie extrabreite und lange Fahrspuren speziell für Lkw ausgelegt. Aral wolle mit einem neuen Geschäftszweig die Stromnachfrage der Nutzfahrzeuganbieter bedienen. Für das Projekt arbeite man mit dem Hersteller Daimler Truck zusammen, der entlang der Route fertige, erklärte das Unternehmen. (loe)

ANZEIGE



Wir unterstützen die Aktion,

weil wir mit unserem Transportmanagementsystem CarLo® die Unternehmensabläufe entlang der gesamten Supply Chain digitalisieren können: von der Angebotskalkulation über die Transportplanung bis hin zur Frachtabrechnung. Künstliche Intelligenz, Quick Steps und weitere innovative Technologien wie OCR-Scanning sorgen zudem dafür, dass ein Großteil der täglichen Arbeit vereinfacht wird, Kosten reduziert werden und unsere Kunden somit 'relaxed disponieren' können.“

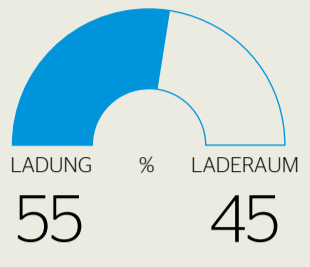
Wolfgang Heidl, CEO Soloplan GmbH
Fabian Heidl, CEO International Soloplan GmbH

Logistische Software
soloplan.de



Alle Infos zur Aktion „Wir sind Logistik“ unter www.wirsindlogistik.org

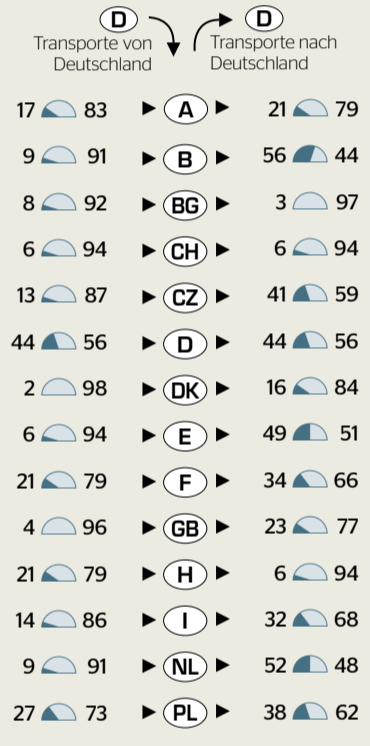
Transportbarometer



Erneut geringer Ladungsanteil

Europaweit steht weiter reichlich Frachtraum zur Verfügung. In der dritten Kalenderwoche gab es lediglich von Belgien in Richtung Deutschland (56:44) mehr Ladungsangebote als Fahrzeugkapazitäten auf dem Markt. Ansonsten bleibt die Transportnachfrage weiter schwach. Für Gesamteuropa schlägt der Zeiger über alle Relationen nur knapp zugunsten der Ladungen aus (55:45). (loe)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent



Die Werte basieren auf den bei TIMOCOM eingestellten Ladungs- und Laderaumangeboten.

TIMOCOM

Wachwechsel in den Top 10 der Cargo-Hubs

Flughafen Paris Charles de Gaulle springt in Europa auf Platz 1

Von Oliver Link

Der französische Airport Paris Charles de Gaulle (CDG) wird aller Voraussicht nach den Flughafen Frankfurt am Main (FRA) von Platz 1 der Rangliste der nach Aufkommen größten europäischen Frachtflughäfen verdrängen. Dies legt die von der DVZ analysierte Umschlagentwicklung des französischen Hubs nahe, die aktuell bis einschließlich Ende November vorliegt.

Frankfurt meldet für 2022 einen Umschlag in Höhe von 2.009.433 Tonnen; gegenüber 2021 ist das ein Minus von 13,3 Prozent. Paris erzielte gemäß den Daten von Airport Council International (ACI) in den ersten elf Monaten des vergangenen Jahres eine Frachtmengen in Höhe von 1.887.488 Tonnen; im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode ein Plus von 5,9 Prozent.

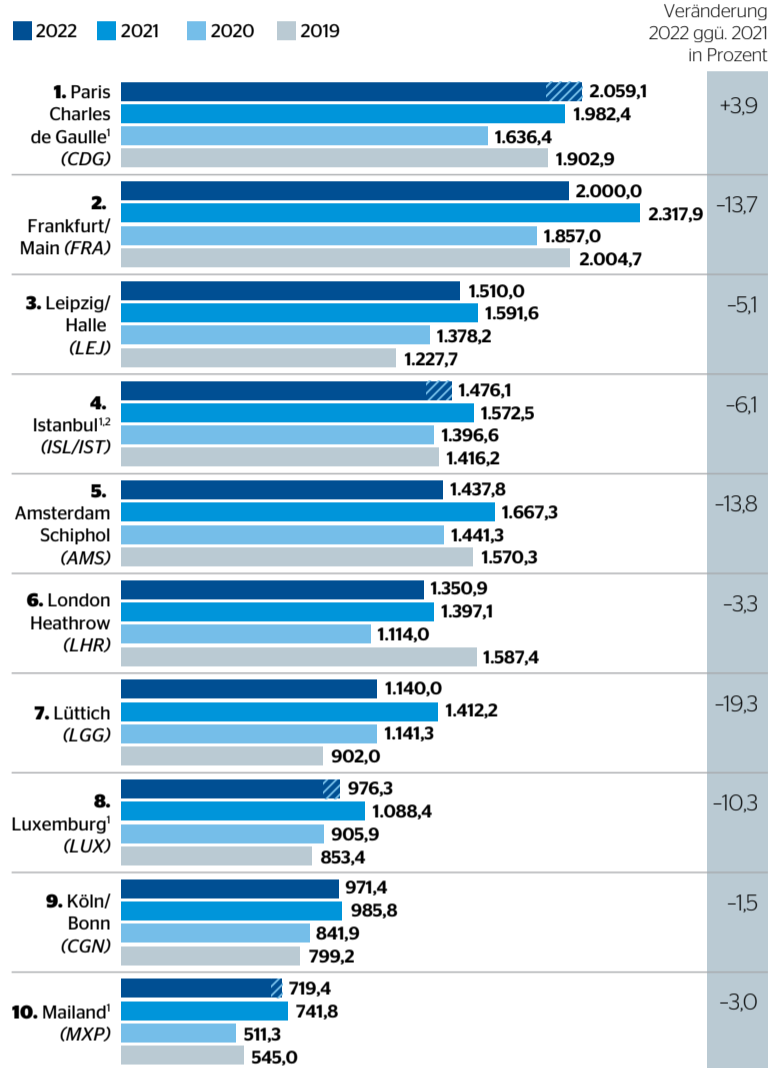
Paris schlägt den Markt

Es ist unwahrscheinlich, dass der vom Pariser Flughafen bis Ende November 2022 erzielte monatliche Durchschnittswert von rund 171.600 Tonnen im Dezember so deutlich unterschritten wird, dass Frankfurt seinen geringen Vorsprung von gerade mal rund 122.000 Tonnen wird halten können. Die positive Umschlagentwicklung in Paris gegenüber dem außergewöhnlichen Jahr 2021 ist innerhalb der Top 10 die große Ausnahme. Selbst der Frachtflughafen Leipzig/Halle, der 2022 im Ranking auf Rang drei klettert vor Istanbul und Amsterdam-Schiphol, verzeichnet mit einem Minus von rund 5 Prozent seinen überhaupt ersten jährlichen Ladungsrückgang.

Doch der Ladungsschwund gegenüber 2021 ist tendenziell eher auf die sehr großen Hubs beschränkt, die während der Pandemie gegenüber mittleren und kleineren

Paris nimmt Wettbewerbern Ladung ab

Die größten Frachtflughäfen in Europa nach Frachtaufkommen, in Tsd. t



1) 2022er Zahlen nur bis Nov. verfügbar. Jahreswert hochgerechnet. 2) Beide Flughäfen addiert. Istanbul-Atatürk (ISL) nur bis Feb. 2022. Quelle: Airport Council International Europe, Flughafenverband ADV, Unternehmen / Grafik: DVZ

Airports überproportional an Ladung gewonnen hatten. Airports wie Madrid-Barajas (rund 515.000 Tonnen; plus 9,5 Prozent), Zürich (243.000 Tonnen; plus 9,9 Prozent) und München (rund 239.000 Tonnen; plus 66,4 Prozent) legen hingegen zum Teil deutlich zu. Auch der Frachtflughafen Köln/Bonn verzeichnet mit einem Umschlag von mehr als 971.000 Tonnen ein nur geringes Minus von rund 1,5 Prozent.

MEINUNG SEITE 2

Impressum

Redaktion

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)
Stellv. Chefredakteur: Lutz Lauenroth (la)
Mitglied der Chefredaktion: Robert Kümmerlen (rok)
Chef v. Dienst und Leiter Themenhefte: Claudius Semmann (cs)
Artredakteur: Andreas Voltmer
Redaktion: (Tel.: +49 40 237 14 177, redaktion@dvz.de) Amelie Bauer (ab/Volontärin), Sven Bennühr (ben), Michael Cordes (cd), Friederike Hoppe (fho), Oliver Link (ol), Tobias Loew (loe), Jan Peter Naumann (jpn), Carla Westerheide (wes), Frederic Witt (fw), Berlin: Susanne Landwehr (sl, Tel.: +49 30 20 07 61 63), Brüssel: Frank Hütten (fh, Tel.: +32 2 647 04 25)

Verlag

DVZ Media Group GmbH
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
 Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
 Tel.: +49 40 237 14-100

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje

Anzeigenleiter: Florian Böhm,
 Tel.: +49 40 237 14-129, florian.boehm@dvzmedia.com
 Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 63 vom 1. Januar 2023.

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk,
 Tel.: +49 40 237 14-291, markus.kukuk@dvzmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvzmedia.com
Leser- und Abonnentenservice: Tel.: +49 40 237 14-240, Fax: +49 40 237 14-333, leserservice@dvz.de

Erscheinungsweise: 1x wöchentlich am Mittwoch
Bezugsbedingungen: Die Laufzeit des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraums (Vertragsdauer). Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende des Berechnungszeitraums. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraums gekündigt werden. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.
Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 1. Januar 2023.

Bezugsgebühren: Abonnement: Inland jährl. 628 EUR inkl. Porto, bei Print-Bezug zzgl. 5,00 € Energie- und Papierzuschlag, zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 725 EUR inkl. Porto / Energie / Papier, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.dvz.de, die DVZ-App, den Zugang zum Archiv und den täglichen Informationsdienst DVZ Der Tag. Einzelheft: 8,35 EUR inkl. MwSt.

Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Gerichtsstand ist Hamburg.

Beilagenhinweis: Der heutigen Ausgabe sind Beilagen der DVZ Media Group GmbH beigelegt.

DVZ-Auflage kontrolliert

UST-IdNr.: DE 118619873

www.dvz.de

ANZEIGE

EID Energie Informationsdienst

15. EID Kraftstoff-Forum

Strategien für die Mobilität der Zukunft

21. + 22. März 2023
 Empire Riverside Hotel Hamburg

Jetzt anmelden!

Jetzt anmelden unter:
www.eid-aktuell.de/ksf23

Deugro und Nordfrost kooperieren

Energiewende: Hub in Wilhelmshaven geplant

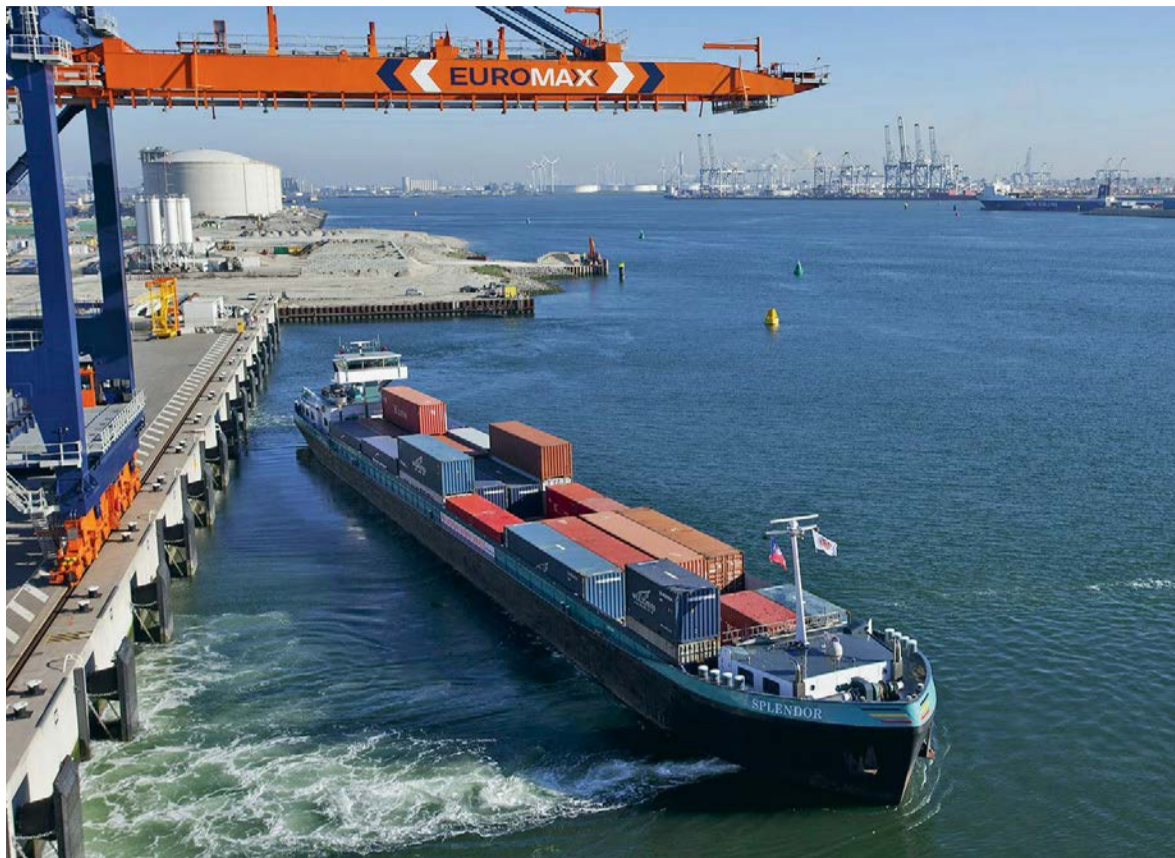
PROJEKTLOGISTIK Mit vereinten Kräften wollen die Projektspezialisten Deugro und der auf Kühllogistik und Hafenumschlag spezialisierte Dienstleister Nordfrost den Schwergutumschlag über Wilhelmshaven für Windenergie- und Netzausbau-Projekte forcieren. So haben die Firmen am Dienstag die Einrichtung eines Green Energy Logistics Hub angekündigt, von dem aus ab sofort Projekte in ganz Zentraleuropa und auch fernab der Küste innerhalb der Nordsee versorgt werden können. Außer der Onshore- und Offshore-Windenergiebranche gelten „netznahe Akteure“ aus den Bereichen Konverter-Stationen, Umspannwerke und Großkabel als Zielkunden.

Als Spediteur mit Erfahrungen aus 190 Windenergieprojekten konzentriert sich Deugro auf Planung und Steuerung, während Nordfrost Umschlag und Lagerung übernimmt. „Als Logistiker verfügen wir auch im Schwergut-Handling über viel Erfahrung und Equipment, seien es Schwerlaststapler oder Deckenkräne für Lasten bis 120 Tonnen“, sagt Britta Bartels, geschäftsführende Gesellschafterin von Nordfrost.

Das Unternehmen stellt an seinen zwei Standorten in Wilhelmshaven 15 Hektar zur Verfügung. Insgesamt verfügt Nordfrost über 40 Hektar Fläche in der Stadt: 33 Hektar im Containerhafen und 7 Hektar im Inneren Hafen mit dem eigenen Multipurpose-Terminal. Operativ verantwortet der Niederlassungsleiter des Nordfrost Seehafen-Terminals Philipp Brandstrup das Hub.

„Wilhelmshaven liegt strategisch günstig und am tiefen Fahrwasser, zudem sind die Wege kurz zwischen den Kajan und unseren Anlagen vor Ort“, sagt Bartels. Für Projekte in der Nordsee liege der Standort absolut zentral, ergänzt Christian Schulz, Verkaufsleiter für Europa bei Deugro. „Viele Vorhaben sind von dort aus am besten zu erreichen, die Distanzen in Seemeilen am geringsten.“ Die Spedition rechnet infolge der erhöhten Ausbauziele für Windenergie durch die Bundesregierung mit einer starken Zunahme der Transporte. „Die Ladungsvolumina werden ab 2024 exorbitant ansteigen“, sagt Schulz.

Erste kleinere Aufträge wickeln Deugro und Nordfrost schon ab. Dabei soll es sich um Importlieferungen für Onshore-Anlagen handeln. Wenn es gelingt, mehr Großkomponenten über Wilhelmshaven zu routen, wollen die Partner zusätzliche Umschlaggeräte und Ausrüstung anschaffen. (mph/cs)



Ein Container-Binnenschiff verlässt das Euromax Terminal im Hafen Rotterdam.

Schneller durch den Rotterdamer Hafen

Nextlogic erleichtert die Abwicklung der **Binnenschiffsverkehre**

Von Jan Peter Naumann

In Rotterdam sollen Binnenschiffe künftig schneller abgefertigt werden. Möglich macht dies Nextlogic. Das System geht nach einer intensiven Pilotphase jetzt in Betrieb und hilft zugleich den Terminals, ihre Kaianlagen optimal auszulasten.

Im Rahmen der abgestimmten Planung übermitteln die Betreiber der Binnenschiffe Nextlogic im Voraus Informationen über die Anläufe, den Rundlauf und die Ladung jedes einzelnen Fahrzeugs. Die Terminals melden ihrerseits die verfügbaren Kaikapazitäten. Nextlogic gleicht diese Informationen miteinander ab und erstellt den bestmöglichen Zeitplan für jeden Beteiligten. Die Planung wird automatisch rund um die Uhr optimiert. „Ungefähr 60 Prozent der gesamten Abfertigung von Binnenschiffen im Rotterdamer Hafen wird bereits über Nextlogic integral geplant“, so Projektleiter und Interimsdirektor Sijbrand Pot.

Bereits seit 2012 denkt der Hafenbetrieb unter dem Projektnamen Nextlogic darüber nach, die Abfertigung in der Container-Binnenschiffahrt zu verbessern. 2018

ließ das Programm aus, und Nextlogic wurde zu einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach niederländischem Recht (BV) mit dem Hafenbetrieb Rotterdam als alleinigem Anteilseigner.

Derzeit sind mit ECT Delta, ECT Euromax, RWG und Hutchison Ports Delta II vier Deepsea Terminals an Nextlogic angeschlossen. Ein fünftes Terminal (APMT Maasvlakte II) steht laut Pot in den Startlöchern.



„Früher hat jeder für sich gearbeitet.“

Sijbrand Pot, Nextlogic

Aufseiten der Binnenschiffsoperatoren sind Barge Terminal Born, BCTN, C3C, Combi Terminal Twente, Container Terminal Duisburg, Container Terminal Utrecht, Contargo Waterway Logistics, Delta Container Barging, DP World Intermodal, Frankenschach, Maersk ETT, MCS, Neska, Pro-Log International, ROC Waalwijk und Van Berkel Logistics dabei. Acht weitere Firmen,

darunter Haeger & Schmidt Logistics, Honkoop Barging und Dubbelman Container Transporten, sowie erste Leerdepots bereiten sich darauf vor, Nextlogic ebenfalls einzuführen.

Doch wo sind die großen Übersee-Carrier? Von denen taucht keiner in der Liste auf, obwohl sie mit den Containern den Input liefern. Dafür ist eine Koordinationsstelle zuständig, über die die verzögerte Ankunft eines Deepsea Carriers gemeldet wird. Falls nötig können die Terminals ihre Kapazitäten zur Abfertigung der Binnenschiffe anpassen. Wichtig ist ihm zu unterstreichen, dass es nun eine gemeinsame Plattform zur Planung gibt. „Früher hat jeder für sich gearbeitet.“ Ultimatives Ziel sei es, zusammen mit den teilnehmenden Firmen einen transparenteren, effizienteren Hafen zu schaffen, von dem alle profitieren.

Allard Castellein, CEO des Hafenbetriebs Rotterdam, sieht das Instrument Nextlogic für die Container-Binnenschiffahrt als ein perfektes Beispiel für die innovative digitale Zusammenarbeit in der Kette. „Durch die Zusammenarbeit können wir ein besseres Gleichgewicht zwischen der Seeseite und dem Hinterland schaffen.“

MEINUNG SEITE 2

ANZEIGE

QCS Quick Cargo
International Logistics

SHIP IT? QUICK IT!
SEEFRACHT WELTWEIT

www.quick-cargo-service.com
0800-89 89 899

Stellplätze werden rar

CONTAINERSCHIFFFAHRT Um weiteren Einbrüchen bei den Frachtraten nach dem Neujahrsfest in China vorzubeugen, wird das wöchentliche Stellplatzangebot ex Fernost auf den Haupttrouten um deutlich über 30 Prozent beschnitten. Eine aktuelle Auswertung der Fahrpläne durch die dänische Marktforschungsfirma Sea-Intelligence hat ergeben, dass sich die Verknappung auf der Fernost-Nordeuropa-Route auf 32 Prozent beläuft. Auf den Strecken von Asien zur Westküste und zur Ostküste der USA seien es sogar 35,8 und 36,7 Prozent. Es handelt sich dabei fast ausschließlich um befristete Streichungen von Abfahrten, nicht um die Beendigung von Diensten. (mph/jpn)

ANZEIGE

Irland + Großbritannien
...täglich...täglich...täglich...täglich...täglich...täglich...

WINLAND
INTERNATIONALE SPEDITION GmbH
Tel. +49 (0) 2102 4968 0
www.winland.de

Reedereien tilgen Kredite

BANKEN Die Ostfriesische Volksbank (OVV), einer der größten verbliebenen Schiffsfinanzierer in Deutschland, hat 2022 eine starke Zunahme der Kreditrückzahlungen verzeichnet. Hohe Sondertilgungen seitens der Reedereien führten dazu, dass das Kreditbuch für Seeschiffe um 13 Prozent auf 408 Millionen Euro schrumpfte. Zahlreiche Schiffseigner nutzten die hohen Marktwerte auch aus, um Schiffe zu verkaufen und Kredite vollständig zurückzuzahlen. Dadurch ging die Zahl der durch die OVB finanzierten Seeschiffe um fast ein Drittel auf 245 Einheiten zurück.

Beim Neugeschäft war die OVB erfolgreicher als erwartet. Für Seeschiffe gab es Finanzierungszusagen von knapp 500 Millionen Euro, sagte Bereichsleiter Guido Mülder. (mph/jpn)

ANZEIGE



„Wir unterstützen die Aktion,

weil wir der Meinung sind, dass Logistik noch effizienter und nachhaltiger werden kann.

Unser Know-how und unsere Dispositionslösung sorgen für eine optimierte und automatisierte Tourenplanung, die für mehr Warentransport bei gleichem Ressourceneinsatz sorgt und damit signifikant Emissionen reduziert.“

Monja Mühlhng, CEO und Co-Founder Smartlane



SMARTLANE

Alle Infos zur Aktion „Wir sind Logistik“ unter www.wirsindlogistik.org

Cargoline mit neuem Partner in Portugal

STÜCKGUT Die Kooperation Cargoline arbeitet vom 1. Februar an in Portugal mit Torrestir Transitários, einem der führenden Transport- und Logistikdienstleister des Landes, zusammen. Bisher war das Unternehmen Lusocargo in Portugal für Cargoline tätig.

Im Gegenzug wird Torrestir das europäische Cargoline-Netz für die Distribution nutzen, teilt die Kooperation mit. Dazu finden mehrmals pro Woche Import- und Exportverkehre zwischen sechs deutschen Cargoline-Partnern, die teils als Gate für das Netz fungieren, und den Torrestir-Standorten in Porto und Lissabon statt. Torrestir erwirtschaftete 2021 mit 2.700 Beschäftigten an 16 Standorten in Portugal, Spanien, Mosambik und Deutschland einen Umsatz von rund 235 Millionen Euro. (la)

Forto baut Dutzende Jobs ab

Nach Flexport hat nun auch das Berliner **Logistik-Start-up** Stellenstreichungen bestätigt

Von Amelie Bauer

Experten warnen bereits seit Monaten vor einer Kündigungswelle in der Start-up-Szene. Vor ungefähr zwei Wochen gab die Digitalspedition Flexport die Entlassung von rund 20 Prozent der Mitarbeitenden bekannt. Und auch das Berliner Logistik-Start-up Forto hat im November 2022 rund 10 Prozent der Belegschaft entlassen, bestätigt CEO und Co-Founder Michael Wax gegenüber der DVZ. Das entspricht etwa 90 Mitarbeitenden.

Der Grund für den harten Einschnitt seien aktuelle Marktentwicklungen wie eine gesunkene Kundennachfrage infolge von Rezessionsängsten oder gestiegenen Energiepreisen in Deutschland. „Das

Marktumfeld, in dem wir agieren, hat sich deutlich verändert“, beobachtet Wax. Auch die Senkung der Frachtraten sei problematisch.

Längere Durststrecke steht bevor Hinzu kommt, dass sich das Finanzierungsumfeld von Start-ups in den vergangenen Monaten deutlich eingetrübt hat, wie die DVZ bereits im November berichtete. Grund hierfür sei laut Branchenexperten die wirtschaftliche und geopolitische Lage.

„Für Start-ups ist es jetzt sehr wichtig, ausreichend Kapital zu haben und die eigenen Kosten unter Kontrolle zu bringen“, warnte Mathias Bosse, Founding Partner bei Prequel Ventures, vor einigen Wochen. Unternehmen müssten eingesammelte Mittel nun so inves-

tieren, dass sie über einen längeren Zeitraum reichen, bestätigt Wax.

Auch Forto wolle mit dem vorhandenen Kapital nun so umgehen, dass es über die bevorstehende Krisenperiode reichen wird. Diese könnte mindestens 18 bis 24 Monate andauern, schätzt der erfahrene Gründer. Im März 2022 konnte das 2016 gegründete Jungunternehmen noch eine Finanzierungsrunde in Höhe von 250 Millionen US-Dollar abschließen. Nach Angaben der Prüfungs- und Beratungsgesellschaft EY handelte es sich dabei um die drittgrößte Finanzierungsrunde in Deutschland 2022.

Doch nicht nur Start-ups sind von der derzeitigen Krise betroffen. Auch große Tech-Unternehmen wie Amazon, Meta, Microsoft und Twitter haben Massenentlassungen

vorgenommen. Viele Tech-Aktien sind im Sinkflug.

Geringeres Wachstum erwartet

Im Rahmen des Stellenabbaus habe Forto auch an der internen Organisation gefeilt, beispielsweise in Form von „klarerer Reporting-Strukturen“, erklärt Wax. Auch die weiteren Expansionspläne des Jungunternehmens werden vorerst gebremst. Stattdessen wolle sich das Team auf die bereits bestehenden 16 Standorte fokussieren.

Forto habe seine Wachstumserwartungen für die nächsten Jahre nun zwar leicht gesenkt, in einer Krise stecke das Unternehmen aber nicht. Trotz der derzeitigen Zuversicht könne ein weiterer Stellenabbau dennoch nicht sicher ausgeschlossen werden.

Stellenangebote



Für unseren Inhaber-/unternehmergeführten Speditions- und Logistikstandort suchen wir einen Niederlassungsleiter!

Wir, die Schwarzer Logistics Gruppe als mittelständisches Transport- und Logistikunternehmen mit Hauptstandort in Steinfeld/Oldb., sind in 4. Generation derzeit an 10 Standorten mit über 800 Mitarbeitern und über 400 ziehenden Fahrzeugeinheiten am Markt aktiv. Neben unserer konzeptionellen Aufstellung bieten wir unseren Auftraggebern innerhalb unserer Geschäftsfelder auch Individuallösungen mit konsequent qualitätsorientierter Ausrichtung an.

Für unseren Betriebsstandort Spedition Schmelzer GmbH in D-55457 Gensingen suchen wir einen Niederlassungsleiter mit einschlägiger Branchenerfahrung:

- ▶ eigenständig zu führender Standort inmitten einer der schönsten Wein-Regionen Deutschlands
- ▶ ca. € 35 Mio Umsatz p.a., finanziell sehr solide, über 200 Mitarbeiter, ca. 120 ziehende Fahrzeugeinheiten, ca. 50.000 qm Logistikflächen
- ▶ top konzeptionelle Aufstellung in den Geschäftsfeldern Stückgut, Teil- Komplettladungen, Warehousing und sonstigen Mehrwertdiensten
- ▶ führungs- und abteilungsstrukturell sehr gut aufgestellt und flache Entscheidungsstrukturen in direkter Zusammenarbeit mit den Inhabern

Hier wartet eine interessante und anspruchsvolle Aufgabe auf Sie, die zusammen mit einem bewährten und jungen Team viel Spielraum für Ideen und die eigene Handschrift bietet!

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an:
J. Schwarzer GmbH & Co. Service KG | Herr Rolf Schwarzer |
r.schwarzer@schwarzer-logistics.com | Habelschwerdter Straße 1 | 49439 Steinfeld/Oldb.

Stellengesuche

Unternehmertyp mit Hands-On-Mentalität, 53 Jahre Führungspersönlichkeit, Operativer Praktiker u. Strategie, langjährig GF/GL in Spedition/Logistik Mittelstand u. Konzern, Transportlogistik LKW-Landverkehre – Distributionslogistik, Beschaffungslogistik, Lagerlogistik, Berufs- u. Lebenserfahrung, Kfm./operative/strategische sowie ergebnisverantwortliche Steuerung und Führung. Prozess-, Kosten- und Ablaufoptimierung, Key Account, Vertrieb/Marketing, Strategie, Auf- und Ausbau von NL/Standorten, Aufbau.- u Steuerung von Netzwerken, Sanierung, Restrukturierung und Entwicklung inkl. Umsetzung, Due Diligence. Suche die neue langfristige Herausforderung. Zuhause in NRW – suche Bundesweit.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte mit Angabe der Chiffre-Nr. 0101 an die DVZ oder unter chiffre@dvz.de.

TOP-INFORMATIONEN FÜR LOGISTIKER

www.dvz.de



**GEMEINSAM LEBEN RETTEN
EINE BRANCHE IN BEWEGUNG**

www.blut-transportiert.de

Geschäftsverbindungen



Wir verleihen Firmenübernahmen die entscheidende Sachkompetenz

Grümann Consultants oHG | Info@gruermann.com | +49 / 271 / 38 78 78 - 0

www.palettenankauf.de

Für die **Straßenkinder von Togo** alles andere als selbstverständlich: Schulunterricht. Mit Ihrer Unterstützung können wir ihnen eine Startchance geben.
www.brot-fuer-die-weit.de

Wir teilen schon seit 1959.

Wir sind schon lange weltweit vernetzt und teilen Ideen und Wissen mit lokalen Partnern. Damit arme und ausgegrenzte Menschen in Würde leben können.

Mitglied der actalliance



Würde für den Menschen.

ANZEIGE



APRIL 2023

RAMP ONE

Wir treffen uns an der Rampe!

RAMP ONE

Das Event für Logistikkimmobilien-Entscheider!

JETZT FRÜHBUCHERPREIS SICHERN!

auf www.dvz.de/rampone23



Pufferkonzepte verschärfen die Nachfrage

Die Bestände in Industrie und Handel steigen
- und Lagerflächen sind begehrt wie nie

Von Stefan Bottler

Der Standort passt gut. Samsung SDS, die IT-Tochter des südkoreanischen Konzerns, suchte kurzfristig Pufferflächen in Deutschland. Die Lieferkettenprobleme in Asien sowie die rückläufige Nachfrage in der Wirtschaftskrise hatten den Lagerbedarf stark erhöht. Der Münchner Dienstleister Logivest vermittelte im ostdeutschen Hecklingen eine 7.600 Quadratmeter große Lagerfläche.

Das neue Pufferlager liegt zwar abseits von Ballungszentren und Autobahnen, ist aber nur 40 Kilometer von Magdeburg entfernt. Hier hat Samsung SDS vor über zwei Jahren einen Logistikstandort eröffnet und kann so das neue Lager leicht in die vorhandenen Supply Chains integrieren.

Bestände legen zu

Wie Samsung SDS geht es vielen Industrie- und Handelsunternehmen. Als Folge der jüngsten Krisen suchen sie Standorte, welche kurzfristig angemietet werden können und vorübergehend zusätzliche Bestände aufnehmen sollen. Die Motive sind vielfältig. Viele Lieferstrukturen vor allem in China und anderen Überseemärkten leiden weiterhin unter massiven Störungen. Wenn also jetzt Industrie- und Handelsunternehmen ihre Lieferketten neu ausrichten, prüfen sie in der Regel auch die Anmietung von Pufferlagern. Das setzt den Logistikimmobilienmarkt weiter unter Stress, denn derzeit kann bereits die marktübliche Nachfrage nach Lagerflächen kaum befriedigt werden.

Trotz oder gerade wegen der Pandemie haben viele Unternehmen ihre Suche verstärkt. Vor allem der zuletzt schwächelnde E-Commerce-Sektor meldet einen

kontinuierlichen Aufwärtstrend beim Lagerbedarf und baut seine Kapazitäten massiv aus. „Wir haben in Deutschland eine extrem niedrige Leerstandsquote. Gerade in den Ballungsgebieten gibt es kaum noch freie Flächen“, meint Kuno Neumeier, Geschäftsführer von Logivest. „Gleichzeitig sind Neubauten aufgrund der hohen Baukosten und der unsicheren Verfügbarkeiten nur schwer zu kalkulieren.“ Allerdings kommen Neubauten ohnehin nur infrage, wenn der Lagerbedarf nicht mit den vorhandenen Leerständen gedeckt werden kann.

Bei der Immobiliensuche müssen Unternehmen flexibel sein. „Die Flächen, die zur Verfügung stehen, müssen optimal genutzt werden“, lautet für Neumeier das Gebot der Stunde. Als Konsequenz gewinne die Vermittlung von bewirtschafteten Lagerflächen immer mehr an Bedeutung. „Auch die Anmietung einzelner Palettenstellplätze kann sinnvoll sein“, ergänzt der Marktkenner.

Börse für Lagerplätze

Solche Lösungen könnte die neue Logistikdienstleiberbörse Logivisor vorantreiben, welche auf Basis von Algorithmen passende Logistikdienstleister vorschlägt. Ein Expertenteam interpretiert die Ergebnisse und unterstützt den User bei der Auswahl. Neumeier zufolge können so Kapazitäten in bewirtschafteten Lagerflächen ausgeschöpft und Immobilien effizient genutzt werden.

Vergleichbare Lösungen bringt Rainer Koepke, Head of Industrial & Logistics Germany bei CBRE, ins Spiel. „Wenn die Verlager keine Pufferlager direkt anmieten wollen, können sie ihre Waren bei ihren Logistikern unterbringen“, lautet sein Vorschlag. „Das macht mehr Flexibilität bei Laufzeit und Mengen möglich.“

Der Wettbewerb um freie Lagerflächen hat aufgrund wachsender Bestände bei Industrie und Handel eine neue Qualität erreicht.



Für kurzfristige Pufferlösungen sind die meisten Mietlaufzeiten einfach zu lang.

Tobias Altenbeck, Geschäftsführer der Brockhoff GmbH



Wir haben in Deutschland eine extrem niedrige Leerstandsquote.

Kuno Neumeier, Geschäftsführer von Logivest

Auch Tobias Altenbeck rät zu Flexibilität. Gegebenenfalls müsse ein Mieter sich auch mit Lagerplätzen zufriedengeben, die 150 Kilometer vom Unternehmensstandort entfernt liegen, sagt der Geschäftsführer der Brockhoff GmbH. Das Essener Maklerunternehmen vermittelt Objekte in Nordrhein-Westfalen. „Die Unternehmen sollen ihren Flächenbedarf so früh und konkret wie möglich planen und die Standortwahl von vornherein möglichst weit aufstellen“, empfiehlt der Experte. Vor allem in Ballungszentren hält er Überlegungen für sinnvoll, ob an Standorten für Pufferlager weitere Unternehmensprojekte realisiert werden können. Dann würden mehr Flächen infrage kommen.

„Viele Objekte haben eine Mietlaufzeit von mindestens fünf Jahren“, gibt Altenbeck aber zu bedenken. Und kaum ein Vermieter wolle unter drei Jahren abschließen. „Für kurzfristige Pufferlösungen sind die meisten Mietlaufzeiten einfach zu lang“, sagt er. Manche mittelständischen Unternehmen, die aktuell neue Standorte planen, haben deshalb bereits Flächen für Lagerlösungen reserviert.

Auch Uralt-Lager sind geeignet

Als Konsequenz müssen Mieter auch Standorte aus den 70er Jahren, die geringe Lagerhöhen aufweisen oder nur für reine Blocklagerungen geeignet sind, als Pufferlager akzeptieren. Allerdings ist auch hier der Standort entscheidend. Neumeier verweist auf Analysen, welche Sourcing- und Immobilienstrategien miteinander verknüpfen. Diese könnten durchaus ergeben, dass Unternehmen, die auch Produktionsstätten zurückverlagern wollen, internationale Standorte in Erwägung ziehen sollten. Aktuell stehen Polen, Tschechien, Ungarn und Rumänien besonders hoch im Kurs. (ben)

F-Log Ventures finanziert

FLÄCHENVERMITTLUNG Das Unternehmen spezialisierte norwegische Start-up Speiz hat sich eine Seed-Finanzierung in Höhe von 1,3 Millionen Euro gesichert. Angeführt wurde die Runde vom Venture Capital Fonds F-Log Ventures, der vom Logistikdienstleister Fiege initiiert und aufgebaut wurde.

Speiz betreibt eine digitale Plattform, die Lagereigentümern dabei helfen soll, mehr Umsatz mit ihren gewerblichen Immobilien zu generieren, indem sie sie mit potenziellen Mietern zusammenbringt. Das Jungunternehmen verfügt eigenen Angaben zufolge über Daten zu rund einer Million Lagerangeboten in verschiedenen Ländern, darunter Deutschland, Großbritannien und Schweden, sowie über mehr als 400 registrierte Mieter.

Mit dem frischen Kapital will das Start-up seinen digitalen Marktplatz weiterentwickeln und die Expansion auf neue europäische Märkte wagen. Ziel ist es, Lagerflächen langfristig einfacher, schneller und kostengünstiger zu vermitteln. (ab)

Neue Halle für Schenker

SACHSEN DB Schenker hat in Radeberg ein neues, 21.000 Quadratmeter großes Shared Logistics Center mit rund 28.000 Regalplätzen bezogen und damit seine Logistikkapazitäten im Raum Dresden auf 80.000 Quadratmeter erweitert. Mit dem Neubau sollen „auch die Kapazitäten im wichtigen Sektor der Solarlogistik quantitativ und qualitativ ausgebaut werden“, teilt der Logistikdienstleister mit.

Die neue Halle ist von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) mit Gold zertifiziert worden und mit LED-Beleuchtung sowie Ladesäulen für E-Fahrzeuge ausgestattet. „Sozial nachhaltig“ soll die Gestaltung der Infrastruktur und Sozialflächen für die Beschäftigten sein, heißt es weiter.

Radeberg liegt in direkter Nähe zur A4. Der Standort gilt als „Schnittstelle zum deutschland- und europaweiten Landverkehrs-Netzwerk“, so DB Schenker. (tof)

Apex erweitert Standort Glinde

HAMBURG Der am Rande von Hamburg ansässige Logistikdienstleister Apex Internationale Spedition freut sich eigenen Angaben zufolge über eine „gute Auftragslage“ und hat den Hauptsitz in der Wilhelm-Bergner-Straße 3 im Glinde Gewerbegebiet Glindekamp um eine Logistikhalle erweitert. Die im November bezogene, 3.493 Quadratmeter große Immobilie befindet sich gegenüber des jetzigen Standortes. Die „räumliche Nähe“ sei eine Bedingung für diese Expansion gewesen, so Apex.

Die Logistikhalle, zuletzt genutzt und gemietet von Jungheinrich, ist Teil eines Gewerbekomplexes der Garbe Industrial Real Estate. Sie bietet der inhabergeführten Spedition 1.335 Quadratmeter Freifläche und 26 Pkw-Stellplätze. Das mit drei Überladebrücken 2009/2011 modernisierte Objekt (errichtet 1979), rüstet Garbe mittelfristig auf LED-Beleuchtung um. Grossmann & Berger vermittelte. (tof)

Ein Faible für die Schiene

Ein Waggon ist ein Stück Metall, das fährt und bremsen kann. **Thomas Dittmann**, Head of Digital Products bei VTG, will mehr aus dem Rollmaterial herausholen.

Von Jan Peter Naumann

Ohne zu übertreiben kann man von Thomas Dittmann sagen, dass er vom Bahnvirus infiziert ist. Er engagiert sich seit Jahren ehrenamtlich für die Berliner Parkeisenbahn, besitzt den Triebfahrzeugschein und - das ist sein Hauptberuf - er verantwortet beim Waggonvermieter VTG digitale Kundenangebote.

Schon seit 2017 beschäftigt sich der gelernte Fachmann für Systemgastronomie mit der Digitalisierung im Eisenbahnwesen. „Es gab schon viele Einzelprojekte mit digitalem Hintergrund, beispielsweise wie man vorbeugend Güterwagen instand halten kann, bevor sie kaputtgehen. Das hat unserem Chief Digital Officer und mir nicht mehr gereicht, und so wurde ab 2018 die Idee für die digitale Kundenplattform Traigo entwickelt. Die Wortschöpfung kann auf zweierlei Weise interpretiert werden. Einmal aus der Zusammensetzung von ‚train‘ und ‚go‘. Traigo heißt aber auch auf Spanisch ‚ich bringe‘ - in diesem Fall Mehrwert für die Kunden.“

„Wir wollten etwas schaffen, das nicht mehr nur punktuell, sondern mehr in der Fläche wirkt“, erklärt der Head of Digital Products, so Dittmanns offizieller Titel. Einfach gesagt, soll das analog geprägte Geschäft rund um die Güterwagenvermietung digitaler werden. Bisher werden Verträge per Post versandt oder per E-Mail und liegen dann unstrukturiert bei VTG oder beim Kunden. Auf der Traigo-Plattform hat der Kunde Einblick in die Verträge. „Er sieht die angemietete Flotte, den Zustand der Fahrzeuge und den Standort.“ In einem nächsten Schritt werde das digitale Angebot auf die Logistikaktivitäten des hauseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmens Retrack ausgeweitet, kündigt Dittmann an.



Thomas Dittmann in der VTG-Zentrale in Hamburg-Hammerbrook. „Erst wenn wir mehr Informationen über die Fahrzeuge haben, können wir sie mit jemandem teilen.“

Fast perfekte Voraussetzungen

Trotz des Engagements für die Digitalisierung des Vermietgeschäfts sieht sich Dittmann nicht als Herr über die rund 86.000 Waggons von VTG. „Herr des digitalen Zwillings von Güterwagen würde es eher treffen“, sagt Dittmann mit einem Lachen. „Der Verkehrsträger Schiene ist zumindest nach meinem Dafürhalten der letzte Verkehrsträger, in dem die Digitalisierung noch nicht in dem Umfang Einzug gehalten hat wie in der Schifffahrt, der Luftfahrt oder auf der Straße. Das System bietet eigentlich alle Voraussetzungen, um perfekt sein zu können. Es ist spurgeführt, und wenn die Signale grün zeigen, fährt der Zug. Wir könnten aber weit mehr herausholen, wenn wir übergreifend mehr Daten miteinander teilen würden.“

Dittmann ist seit 2007 im Kontext Schiene unterwegs. Begonnen hat er beim Autozugterminal in Kornwestheim, welches er auch geleitet hat. Über verschiedene EVU, zuletzt in der Verkehrsplanung von Boxxpress, führte ihn der Weg 2016 zu VTG. Dort war er zunächst Head of Operations im Logistikbereich.

Seit etwas mehr als fünf Jahren beschäftigt er sich mit der Digitalisierung. In seinem

Verantwortungsbereich arbeiten drei Produktentwicklungsteams.

Bei der Digitalisierung sieht Dittmann zunächst die Hardware als Ansatzpunkt, das heißt Güterwagen intelligent zu machen. „Vom Grundsatz her ist der Waggon nur ein Stück Metall, das rollen und bremsen kann. Erst wenn wir Informationen über die Fahrzeuge haben, können wir sie mit jemandem teilen.“

Das war der Ansatz 2016, und jetzt werde geschaut, was sich mit diesen Daten machen lässt. Ein Beispiel ist die Instandhaltung (Revision). Sie wurde aufgrund der neuen Datenlage von zeitbasiert auf leistungs-basiert umgestellt. Dazu bekamen 2016 alle Wagen Telematikgeräte. Über das System werden alle 5 Minuten Angaben zum Standort und die zurückgelegte Entfernung übertragen. Aus diesen Werten wird der Zeitpunkt der nächsten Revision ermittelt.

Der Vorteil ist laut Dittmann, dass die Instandhaltungsintervalle verlängert werden können, so dass die Fahrzeuge länger von den Kunden genutzt werden und nicht außer Betrieb gehen, obwohl es noch gar nicht nötig wäre. „Unser Sicherheitsbereich hat nachgewiesen,

dass das ohnehin hohe Sicherheitsniveau gehalten wird, wenn wir Fahrzeuge laufleistungsbasiert instand halten.“

Carsharing für Güterwagen

Ein anderes digitales Produkt ist Fasttrack. Damit werden Güterwagen vermietet, ähnlich wie beim Carsharing. Über die digitale Plattform kann man sich informieren, wo Wagen verfügbar sind, und sie, sofern diese frei sind, mit einem Klick anmieten. „Damit wollen wir zeigen, dass viele Prozesse, die heute analog laufen, wie Prüfen, Kostenberechnung, Vertragserstellung, Fahrzeugübergabe und Abnahme mit weniger Aufwand digital möglich sind.“

Mit der damit einhergehenden Effizienzsteigerung sei aber keineswegs ein Abbau von Arbeitsplätzen verbunden, versichert Dittmann. Das sei weder das Ziel des Vorstandes noch der Geschäftsführung. Im Gegenteil, die Aufgaben werden noch wachsen, denn VTG habe das klare Ziel, noch mehr Fahrzeuge einzusetzen als heute, und dafür wird Fachpersonal benötigt. „Die Digitalisierung bringt eine Veränderung der Arbeit, aber nicht deren Verlust“, stellt Dittmann klar.

Bei seiner Arbeit in der VTG-Zentrale in Hamburg kann Dittmann auch immer wieder auf seine bereits erwähnte berufliche Erfahrung als Lokführer zurückgreifen. Er besitzt den Triebfahrzeugschein seit 15 Jahren. Aktiv gefahren ist er aber nur 2 Jahre. Um dennoch den Schein zu behalten, muss er bis zu 100 Stunden im Jahr Fahrpraxis und Streckenkenntnis nachweisen. „Lokfahren ist für mich wie Yoga - man kann sich ganz auf eine Sache konzentrieren. Es ist ein Ausgleich für die vielen Besprechungen und Themen, die im Büro bearbeitet werden müssen“, sagt Dittmann, der zuletzt eine Lok von Karlsruhe nach Hamburg gebracht hat.

Köpfe

Wechsel im Führungs-

der Rieck Systemspedition
Sascha Laßau ist seit 9. Januar dieses Jahres Mitglied der Geschäftsleitung der Rieck Systemspedition. Seit 2015 leiten Detlef Helsing, Michael Gruner und Christian Stuhr die Ulrich Rieck & Söhne Internationale Speditionsgesellschaft. Zum zweiten Quartal 2023 übernimmt Laßau die Aufgaben von Helsing, der Ende des Jahres in Ruhestand geht. Laßau war unter anderem bei der WM Group Bocholt und bei Schenker in Essen beschäftigt. (rok)



Joost van Doesburg wird Frachtchef in Schiphol

Joost van Doesburg leitet ab März 2023 die Frachtabteilung der Royal Schiphol Group. Er folgt auf Anne Marie van Hemert, die das Unternehmen Ende des Monats verlassen wird. Van Doesburg verfügt über jahrelange Erfahrungen im Luftfrachtsektor, unter anderem als Manager für Luftfrachtpolitik beim Verladerverband European Shippers' Council (ESC). Zuletzt war er als Gewerkschaftsführer tätig. (ab)



Joerg Roehl ergänzt MBS-Führungsteam

Joerg Roehl steigt als weiterer CEO der MBS-Gruppe zum 1. Februar 2023 ein und ergänzt das aktuelle Führungsteam aus Andreas Janetzko und Daniel Steckel. Joerg Roehl arbeitet seit mehr als 30 Jahren in der Speditions- und Schifffahrtsbranche. Seine Schwerpunkte liegen in den Bereichen Luft- und Seefracht sowie Projektlogistik. Roehl war zuletzt in der Schweiz als CEO für Natco/Trans Global Projects aktiv. (jpn)



FOTOS: MIKE SIEBERS; RIECK LOGISTIKGRUPPE; SCHIPHOL AIRPORT; PRIVAT

Traueranzeige

*Unvergessen bleiben jene,
die Spuren hinterlassen*

Viel zu früh haben wir unseren Mitgesellschafter, Prokuristen, Kollegen und Freund

Marc Aurel Geis

verloren, der am 14. Januar 2023 im Alter von 55 Jahren plötzlich und unerwartet verstarb.

Wir alle verdanken ihm außerordentlich viel. Mit großem Tatendrang, hohem persönlichen Engagement und fundiertem Fachwissen hat Marc Geis unsere Niederlassung in Ohrdruf geleitet und geprägt. Für sein offenes, freundliches, lebenslustiges und warmherziges Wesen wurde er von uns allen hochgeschätzt.

Sein plötzlicher Tod macht uns fassungslos. Wir verlieren ein Mitglied unseres Familienunternehmens, einen erfolgreichen Manager und geliebten Menschen.

Marc Geis wird uns allen fehlen. Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Ohrdruf/Nürnberg/Bad Neustadt,
im Januar 2023

Geschäftsleitung und Belegschaft
der Geis Gruppe



Global Logistics